

ŽELEZNIČNÍ ATRAKTIVITY CESTOVNÍHO RUCHU

Ing. Michal Mervart, Ph.D.



Železniční atraktivita cestovního ruchu

Michal Mervart

Autor všech obrázků: Ing. Michal Mervart, Ph.D.

© Vysoká škola ekonomická v Praze, Nakladatelství Oeconomica – Praha 2021

ISBN 978-80-245-2417-7

Obsah

I.	Doprava a cestovní ruch.....	6
II.	Česká republika	12
1.	Jindřichohradecké úzkokolejky (1, 6).....	12
2.	Třemešná – Osoblaha (1, 6).....	13
3.	Ozubnicová trať Tanvald – Kořenov (2).....	14
4.	Cukrovarská dráha Kolín-Sendražice (1, 4).....	15
5.	Mladějov na Moravě (1, 4)	16
6.	Solvayovy lomy (1, 4).....	17
7.	Hornický skanzen Příbram (1, 4).....	17
8.	Česká Kamenice – Kamenický Šenov (3, 9)	18
9.	Tábor – Bechyně (6, 9)	19
10.	Zubnická železnice (3).....	19
11.	Břeclav – Lednice (3).....	20
12.	Moldavská dráha (9)	20
13.	Pražský Semmering (9).....	21
14.	Posázavský Pacifik (6, 9).....	22
15.	Nové Údolí (5)	23
16.	Velodráha v Ratíškovicích (5)	23
17.	Národní technické muzeum (7).....	24
18.	Muzeum Českých drah (6, 7).....	25
19.	Muzeum Zlonice (7)	25
20.	Koněšpřežná dráha (7)	26
21.	Nejvýznamnější parkové a zahradní dráhy v ČR (8)	26
22.	Orient expres (6)	27
23.	Klub železničních cestovatelů (mimo kategorie).....	27
III.	Slovensko	29
24.	Čiernohronská lesná železnica (1, 4)	29
25.	Oravsko-kysucká lesní železnice (oficiální název Historická lesná úvrat'ová železnica) (1, 4)	30
26.	Štrba – Štrbské pleso (1, 2)	31
27.	Tisovec – Pohronská Polhora (2, 6).....	32
28.	Tatranské elektrické železnice (1)	32
29.	Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (9).....	33
30.	Košická dětská železnice (1, 3).....	34
31.	Středoslovenská magistrála (Horehronie) (9)	35
32.	Trať SNP (9)	36

IV. Rakousko	37
33. Semmeringbahn (9).....	37
34. Schneeberg (1, 2)	38
35. Schafberg (1, 2, 3).....	39
36. Jenbach – Achensee (1, 2, 3).....	40
37. Mariazeller Bahn (1, 6)	40
38. Pinzgauer Lokalbahn (1).....	41
39. Úzkorozchodné dráhy v okolí Gmündu (1, 3)	42
40. Höllentalbahn (1, 4)	43
41. Mixnitz – St.Erhard (1, 4)	43
42. Vídeňské parkové dráhy (8).....	44
43. Drezínové dráhy (5)	45
V. Německo.....	47
44. Radebeul Ost – Radeburg (Löbnitzgrundbahn) (1, 3).....	47
45. Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (Fichtelbergbahn) (1, 3)	47
46. Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf (Weißeritzbahn) (1, 3).....	48
47. Zittau – Kurort Oybin/Jonsdorf (1, 3).....	49
48. Steinbach – Jöhstadt (Preßnitztalbahn) (1, 3)	49
49. Harzer Schmalspurbahnen (1, 6).....	50
50. Zugspitze (2)	51
51. Lesní dráha Bad Muskau (4).....	52
52. Železniční muzeum Nürnberg (7)	52
VI. Polsko	54
53. Bieszczadská dráha (1, 4)	54
54. Sochaczew (7)	55
VII. Švýcarsko.....	56
55. Oblast Jungfrau (1, 2)	56
56. Pilatus (1, 2).....	59
57. Brienzer Rothorn (1, 2, 3)	60
58. Brig – Zermatt (1, 2)	61
59. Zermatt – Gornergrat (1, 2).....	62
60. Montreux – Rochers-de-Naye (1, 2)	62
61. Rigi (1, 2)	63
62. Furkabahn (1, 2).....	64
63. Rhätische Bahn (Rhétská dráha) (1)	65
64. Zentralbahn (1, 2).....	66
65. Gotthardbahn (Gotthardská dráha) (9).....	67

66.	Glacier Express (10)	68
67.	Bernina Express (10).....	69
68.	Gotthard Panorama Express (dříve Wilhelm Tell Express) (10)	69
69.	GoldenPass Line (6, 10).....	70
70.	Schokoladenzug/Le train du Chocolat (Čokoládový vlak) (6, 10)	70
71.	Voralpen Express (10)	70
72.	Verkehrshaus (7)	71
VIII.	Maďarsko	72
73.	Dětská dráha v Budapešti (1).....	72
74.	Lesní dráha Miskolc (1, 4).....	73
75.	Lesní dráha Almamellék (1, 4)	74
76.	Lesní dráha Szilvásvárad (1, 4).....	74
77.	Rybná dráha Hortobágy (1, 4)	75
78.	Dětská dráha v Debrecenu (1).....	76
79.	Debrecen – dráha Zsuzsi (1, 4)	76
80.	Spojené dráhy v pohoří Börzsöny (1, 4)	77
81.	Lesní dráha Királyrét (1, 4).....	78
82.	Kemence (1, 4).....	79
83.	Dráha v pohoří Mátra (1, 4)	79
84.	Gemencský les (1, 4).....	80
85.	Hospodářská dráha Balatonfenyves (1, 4)	81
86.	Muzejní dráha Nagycenk (1, 7)	82
87.	Skanzen Szentendre (3).....	82
88.	Železniční muzeum v Budapešti (Vasúttörténeti park) (7).....	83
IX.	Zbývající významné evropské státy	84
89.	Francie (zmíněny atraktivita skupin 1, 2, 5, 10)	84
90.	Rumunsko (popsána trať ze skupiny 1, 4)	84
91.	Ukrajina a ostatní země bývalého Sovětského svazu (především trať ze skupiny 1)	84
92.	Velká Británie (atraktivita skupin 1, 2, 3, 6, 7, 8)	85
X.	Shrnutí	86
	Literatura	87
	Obrazová příloha.....	90

I. Doprava a cestovní ruch

Doprava je obecně považována za jednu ze služeb cestovního ruchu, jejím specifikem je však to, že plní dvě zásadně odlišné funkce, a to je prostá funkce dopravit klienty do/z destinace či v jejím rámci, ale také funkce atraktivity samé. Různé dopravní segmenty vykazují různý poměr těchto dvou funkcí, u některých segmentů výrazně převažuje funkce dopravní, některé naopak mají téměř výhradně funkci atraktivity. Tyto funkce by bylo možné rozlišit do jisté míry i u ostatních služeb cestovního ruchu, ale v dopravě je toto členění velmi výrazné.

Tato publikace se až na nezbytné vysvětlující pojmy a údaje z oblasti vlastní dopravy věnuje dopravě z pohledu atraktivity. V úvodu je ale třeba rozdělit komplex dopravy na jednotlivé segmenty, jejichž role v dopravě je různá.

Nejdůležitějším členěním dopravy pro tento účel je dělení do **dopravních oborů**:

- silniční
- drážní, která v sobě zahrnuje klasickou železniční dopravu, kolejové dopravní prostředky MHD včetně hybridů (vlakotramvaje), lanovky a trolejbusy (podle českého Drážního zákona)
- letecká
- vodní, dělená na námořní a vnitrozemskou vodní
- potrubní, využívaná zatím pouze v dopravě nákladní

Vedle toho se doprava dělí podle **převážného objektu** na:

- osobní
- nákladní

Kombinace těchto dvou segmentů se nazývá smíšená, typická např. pro dokládku v osobní letecké dopravě.

Dalším důležitým dělením je členění podle **vlastnictví** do segmentů:

- veřejná
- soukromá

Podobným, ale ne zcela shodným je dělení do segmentů:

- hromadná
- individuální

Zpravidla hromadná doprava je veřejná a soukromá většinou individuální, ale rovnítko mezi těmito dvěma děleními není.

Dělení dopravy podle délky cesty, podle vztahu k dotčenému území (tranzitní/nezbytná), podle účelu (primární/sekundární) apod. nejsou ve vztahu k atraktivitám cestovnímu ruchu významná, pouze je vhodné definovat, že primární doprava představuje především dopravu do a ze zaměstnání, tedy lépe předvídatelnou, zatímco sekundární segment je hůře předvídatelný. Doprava v rámci cestovního ruchu patří do segmentu sekundárního.

V členění podle výše uvedených kritérií, pokud je v rámci cestovního ruchu uvažována pouze doprava osobní, zjevně vznikají tyto významné segmenty:

- silniční individuální (soukromá)
- silniční hromadná (v podobě veřejné dopravy i zájezdů)
- kolejová doprava hromadná; kolejová individuální tvoří naopak velmi malý segment
- letecká (veřejná)
- vodní, která se dále dělí podle místa, kde se odehrává

Z těchto segmentů zjevně silniční individuální i hromadná doprava má téměř výhradně funkci prosté dopravy, podobně jako letecká. Naopak u drážní dopravy existují v rámci oboru souběžně funkce obě, u některých úseků jednoznačně převažuje funkce atraktivity. V malé míře funguje také drážní doprava individuální, zastoupená zejména tratěmi s provozem drezín různých pohonů na tratích běžnou dopravou zpravidla nevyužívaných. Vodní doprava pak má zpravidla také obě funkce, ve svých různých segmentech s různým podílem, u dálkové námořní dopravy je to atraktivita (cruisy), v pobřežní plavbě i klasická doprava (trajekty), podobně je tomu i u dopravy vnitrozemské.

Ze všech segmentů má roli atraktivity nejvýznamnější doprava drážní, obsahující, jak bylo uvedeno výše, několik dopravních prostředků. Pro přehlednost bude drážní doprava rozdělena na dílčí segmenty, a to klasickou železnici, dopravní prostředky MHD a lanovky.

Pro všechny dílčí segmenty platí do jisté míry shodné technické parametry, které budou popsány u železnice. Platí téměř ve shodné míře pro metro a tramvaje, omezeně pro lanovky (zejména pozemní), minimálně pak pro trolejbusy.

Je obtížné říci, proč právě železniční doprava je nejvíce spojena s pojmem atraktivita cestovního ruchu. Roli jistě hraje to, že v moderní podobě vznikala v době počátků organizovaného cestovního ruchu a řada železničních tratí byla postavena právě za účelem podpory cestovního ruchu. Některé z těchto tratí slouží spíše dopravě turistů do destinací, ale většina z nich se vyznačuje díky směřování i velmi atraktivními parametry či trasováním. Pro řadu lidí je železnice také méně obvyklá pro jejich denní cestování než doprava silniční, proto je pak více synonymem pro atraktivitu cestování. Některé železniční tratě postavené původně za jiným účelem, převážně pro nákladní dopravu, postupem doby ztratily svůj původní význam, a pokud nebyly zrušeny, byla jejich existence zachována díky atraktivní poloze a možnostem využití v cestovním ruchu – jak pro klasickou dopravu, tak např. pro zmíněné jízdy drezínami. Samostatnou kapitolou je pak zrušení železničních tratí a využití jejího tělesa pro cyklostezku, kdy je alespoň zachováno železniční pozadí takové cyklostezky.

Atraktivita železnice obecně

Železniční doprava disponuje celou řadou druhů atraktivit, které lze rozdělit do dvou základních skupin, jednak spojených s provozem samotným, jednak spojených s trasováním, tedy pokud trať prochází atraktivní krajinou. Tratě mohou pochopitelně spadat do obou skupin (typické pro švýcarské úzkorozchodné tratě).

Provoz je pak možné dále dělit do dílčích skupin podle různých hledisek. Podle charakteru lze rozlišit tratě s veřejným provozem a tratě původně neveřejné, stavěné primárně jednoúčelově pro odvoz vybraného druhu nákladu – tratě průmyslové, cukrovarské, lesní apod. Dnes většina těchto tratí nemá již původní význam, nebo v omezené míře, a jejich hlavní provoz se odehrává v rámci cestovního ruchu; naproti tomu tratě s veřejným provozem principiálně mohou mít cestovní ruch jako pouze jeden účel vedle klasické dopravy, ačkoliv i u nich může cestovní ruch silně převažovat (zejména tratě stavěné s tímto účelem, ale i tratě původně

stavěné pro nákladní dopravu, která se z nich již vytratila – příklady nalezneme i v ČR). Původně neveřejné tratě bývají specifické mimoto také v infrastruktuře.

Vedle toho existuje specifický segment, který lze v tomto smyslu také řadit mezi železniční dopravu, a to jsou zahradní železnice, zpravidla určené vůbec pro provoz s cestujícími, nebo zcela okrajově. Ty jsou rovněž specifické infrastrukturou.

Obě skupiny tratí mohou být atraktivní infrastrukturou a jejími parametry (pokud je infrastruktura chápána jako trať a jejich zařízení) nebo použitými vozidly. Mezi klíčové parametry infrastruktury z pohledu atraktivity cestovního ruchu patří:

- rozchod, udávaný zjednodušeně jako vzdálenost kolejnic jedné koleje od sebe. Rozlišuje se několik skupin rozchodů, označovaných jako úzké, střední a široké. Nejrozšířenějším rozchodem v Evropě i ve světě je rozchod normální, patřící do skupiny středních, o hodnotě 1435 mm. Atraktivními jsou především rozchody úzké, s hodnotou 1000 mm a méně, nicméně zajímavými mohou být i rozchody široké pro jejich neobvyklost v daném území, a dále využití podvalníků a jiných způsobů přechodu mezi různými rozchody.
- sklon tratě, uváděný v ‰ (promile). Při velkém sklonu (okolo 100 ‰ a více) se na železnici používá tzv. ozubnice, která používá několik systémů.
- trakce (pohon), kde se zajímavým jeví především provoz vlaků na parní pohon, některé tratě jsou na jeho použití postaveny, někde jde pouze o vybrané jízdy provozované takovými vlaky. V rámci závislé trakce (elektrický pohon) existuje řada napájecích soustav, zde jde ale pro atraktivitu spíše už pro užší okruh odborníků, běžný turista rozdíl zpravidla nepozná ani ho nelákají, s výjimkou např. historické napájecí infrastruktury.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat již zmíněným ozubnicovým systémům. Obecně ozubnicové tratě vznikaly souběžně s tratěmi s běžným adhezním provozem, tedy zhruba do počátku 1. světové války, maximálně v meziválečném období; po druhé světové válce již vznikly pouze ojedinělé ozubnicové tratě. Ozubnice se stavěly jednak v turisticky navštěvovaných oblastech, kde klasické železnice nebyly schopny na horské vrcholy vystoupat buď vůbec, nebo za neúměrně dlouhé trasy, což ale zase vyžadovalo mohutné terénní úpravy, které takovou stavbu mohly opět znemožnit, jednak i pro dopravu nákladní v obtížném terénu. Výhodou ozubnice je možnost využití prudkého stoupání, obvykle do 250 ‰, může být ale i vyšší. Nevýhodou je naopak relativně nízká maximální rychlost na ozubnicových úsecích. Proto byly prudké výstupy později řešeny spíše pozemními (případně i visutými) lanovkami, jakmile to rozvoj jejich technologie umožnil, a ozubnic oproti maximální délce tratí ubylo – především z oblasti tratí pro nákladní dopravu, turistické tratě byly rušeny spíše výjimečně. Ozubnice používají celkem čtyři systémy (s průkopnickým pět) ozubené kolo – kolejnice, které jsou pojmenovány po jejich vynálezci.

Autorem nejstarší verze, dnes již nepoužívané, byl americký obchodník Sysvester Marsh, který vyprojektoval trať na vrchol Mount Washnigton v New Hampshire. Ozubnice spočívala ve vsazení kovových válečků mezi dvě kovové traverzy, čímž vznikl symbolický žebříček; do mezer pak zapadávaly zuby hnacího ozubeného kola lokomotivy. Systém byl velmi úsporný, a proto se nerozšířil, naopak byl záhy na jiných tratích zdokonalen. Nástupcem Marshe se stal Švýcar Niklaus Rigggenbach, jenž z Marshovy ozubnice učinil skutečný kovový žebříček, do jehož mezer zapadávají ozubená kola vozidel, čímž byl provoz mnohem plynulejší

a také bezpečnější. Riggenbachova ozubnice se prvně objevila ve Švýcarsku, nyní je provozováno 704 km tratí.

Jeho následníkem byl další Švýcar, Roman Abt, jenž změnil převratně ozubnicový systém; místo prostřední třetí kolejnice v podobě žebříčku začal používat dvojité (nebo při větším stoupání trojitý) střední kolejový pás s vyfrézovanými zuby, do nichž opět při jízdě zapadají zuby ozubeného kola. Vyfrézované zuby jsou na jednotlivých pásech pochopitelně posunuté, aby záběr ozubeného kola byl plynulý. To je také největší výhodou proti Riggenbachově ozubnici – menší otřesy vozidel při jízdě a najíždění na ozubnici. Abt také vynalezl ideální systém vyhýbání vozidel na jednokolejných pozemních lanovkách, dnes nazývaný Abtova výhybna.

Třetím Švýcarem zabývajícím se ozubnicí byl Emil Strub, jenž zjednodušil Abtovu konstrukci na pouze jeden kolejový pás s vyfrézovanými zuby, čímž vznikla skutečná třetí kolejnice. Zásadní výhodou je tak nižší cena, protože se jedná stavebně v podstatě o tři stejné kolejnice se stejným upevněním na pražce, tím se zjednodušila stavba a zjednodušuje se tak i údržba.

Pro velmi prudké stoupání je ale i tato ozubnice nevhodná, z důvodu bezpečnostních, na úzkém rozchodu by mohlo dojít relativně snadno např. vlivem počasí k vykolejení ozubeného kola, což na strmém svahu může vést i k tragédii. Čtvrtý vynálezce, opět Švýcar Eduard Locher-Freuler, tak vytvořil ozubnici uloženou mezi kolejnicemi nikoliv svisle, ale vodorovně, střední pás má tak zuby vyfrézované po stranách a vozidlo má hnací ozubená kola dvě, která ze stran přiléhají ke střední kolejnici – to zajišťuje velkou stabilitu. Systém Locher tak dnes funguje na nejstrmější ozubnicové trati Evropy. Locher byl mimoto také stavitelem v té době nejdelšího železničního tunelu světa (na běžné trati), pod průsmykem Simplon, spojujícím Itálii a Švýcarsko.

Ostatní infrastrukturní parametry mají opět význam spíše pro odborníky a drážní turisty, jedná se o použití neobvyklých zabezpečovacích prvků a návěstních soustav, včetně jejich fyzické podoby (např. mechanická návěstidla) aj. Parametr použitých poloměrů oblouků utváří spíše už atraktivitu tratě jako takové, nikoliv provozu.

Vedle vlastností infrastruktury je provoz utvářen také použitými vozidly. Pro atraktivitu je klíčové využití neobvyklých vozidel, zpravidla historických, pomocí nichž jsou provozovány nostalgické jízdy. Vozidla mohou být na parní pohon, ale může jít také o starší vozidla motorová, nebo dokonce i na elektrický pohon. Mimo nasazení takových vozidel v provozu existuje další specifický segment, a to jsou železniční muzea se stacionárními exponáty. Muzejní vozidla mohou ale být také použita v nostalgickém provozu. Existují také specifická muzea či oddíly v železničních muzeích, které se věnují např. sdělovací technice a návěstním soustavám.

Co se týká problematiky infrastruktury a provozu, lze tedy rozlišit tyto segmenty atraktivit pro běžné turisty, nikoliv specializované drážní turisty:

1. tratě s neobvyklým rozchodem
2. tratě s velkým sklonem, zpravidla s použitím ozubnice
3. tratě s výhradním provozem historickými či historizujícími vozidly (tedy nová vozidla postavená v historickém stylu, např. moderní parní lokomotivy)

4. turistické železnice, původně neveřejné průmyslové či hospodářské, někdy i s nákladním provozem v původním smyslu, ať už pravidelným či prováděným v rámci zvýšení atraktivity
5. tratě s provozem drezín různých typů a podobných vozidel pro veřejnost
6. nostalgický provoz na běžných tratích (zpravidla občasné jízdy)
7. železniční muzea
8. zahradní a parkové železnice

Zejména na tratích v bodu 5, ale i na ostatních, může být atraktivitou také provoz nákladní dopravy, ať už díky použití neobvyklých vozidel nebo z jiného důvodu.

Druhou částí atraktivit železniční dopravy je atraktivita samotné tratě díky trasování či procházení krajině. Efektem je pak sledování krajiny a jejích přírodních či jiných hodnot, případně návazná pěší či cykloturistika. Nejtypičtěji do této skupiny patří tratě v horách, které mohou současně patřit, ale nemusejí, do některé z výše uvedených skupin 1-5. Existují tratě, které současně nelze zařadit do žádné výše definované skupiny, jsou atraktivní pouze svým trasováním, případně existencí zajímavých umělých staveb, sem lze zařadit např. v České republice tzv. Pražský Semmering nebo trať, z níž je tento název odvozen, kterou je průchod přes Semmering v Rakousku, první horská železnice Evropy. Mezi atraktivní tratě patří ale i tratě procházející jinými typy krajiny, např. jezerními oblastmi apod. Lze tak definovat další skupinu atraktivit,

9. atraktivní tratě bez neobvyklých vlastností, provozu a vozidel

Na některých běžně pojižděných tratích, lhostejno, zda se specifickými vlastnostmi infrastruktury či ne, jsou vypravovány rovněž speciální vyhlídkové či turistické vlaky. Ty se vyskytují často v zámoří, v Evropě je vůdcem v této oblasti Švýcarsko, poslední skupina atraktivit je tak

10. speciální či vyhlídkové vlaky mimo pravidelnou dopravu

Samozřejmě řada úseků patří do více skupin současně, např. ozubnicové tratě bývají ve většině případů současně úzkorozchodné, podobně jako tratě ve skupině 4, v popisu jednotlivých atraktivit pak nebude vždy zmíněná atraktivita zařazena jen do jedné klíčové skupiny podle uvedeného dělení, ale budou uvedena všechna příslušná zařízení.

Vozidla používaná ve smyslu bodů 3 a 6, zpravidla popisována nebudou, pokud se současně nejedná o exponát některého železničního muzea. Stejně tak nejsou popisovány průmyslové dráhy, které jsou v neveřejném provozu, a mají význam pouze pro železniční nadšence.

V této publikaci budou popsány významné atraktivity České republiky, dále pak nejdůležitější cíle ze sousedních zemí, přičemž zejména z Německa bude věnována zásadní pozornost oblastem přilehlým k České republice, ačkoliv i ve vzdálenějších regionech existuje celá řada atraktivit. Vedle sousedních zemí budou dále podrobněji popsány dva státy s velkým významem pro cestovní ruch v oblasti železnice, a to Švýcarsko coby země s vedoucím postavením železnice v cestovním ruchu (ale i obecně) a Maďarsko jako země s velkým podílem bývalých hospodářských drah. Několik dalších evropských zemí bude popsáno jen obecně s označením jejich role v tomto segmentu cestovního ruchu. Země s malým výskytem železničních atraktivit nejsou zmiňovány vůbec, stejně tak jako mimoevropské země.

Názvy měst a ostatních míst budou uváděny téměř vždy v původním jazyce, i v případě, že český ekvivalent existuje (Graz = Štýrský Hradec), nebo název lze jednoduše přeložit (Királyrét = Královská louka), ale překlad se nepoužívá. V české podobě jsou uváděny pouze názvy obecně používané, kde se verze v příslušném jazyce naopak nepoužívá vůbec (Drážďany, Vídeň). Pouze v některých případech je přímo v textu uveden překlad názvu do češtiny, a to v situacích, kde je znalost českého překladu důležitá pro pochopení souvislostí.

II. Česká republika

Země disponuje přibližně 9400 km železničních tratí, což ji řadí na přední místo v hustotě železniční dopravy v Evropě i na světě, v současnosti lze říci, že i frekvence provozu je na většině tratí uspokojivá. Přesto, že Česká republika nemá velehory, takže odpadají železniční atraktivita v tomto smyslu, lze zde nalézt velmi pestrou nabídku ze všech skupin výše definovaných. Nejsou uvedeny samozřejmě všechny atraktivita, ale byl proveden pouze výběr. Ve srovnání se západoevropskými státy je zde nabídka služeb omezená, nejsou vytvářeny v takové míře balíčky služeb a produkty cestovního ruchu, nicméně výběr je bohatý a situace se zlepšuje. Česká železnice má velkou výhodu v tom, že díky své hustotě a charakteru provozu umožňuje turistům dobrý přístup do destinací, což v některých dále popisovaných zemích neplatí.

1. Jindřichohradecké úzkokolejky (1, 6)

Historie drah začíná 1. listopadu 1897, kdy byl zahájen provoz na trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice s rozchodem 760 mm a délkou 33 km, maximální stoupání je 17 ‰. Druhá větev vedená z Jindřichova Hradce do Obrataně zahájila provoz na 46 km dne 23.12.1906, maximální stoupání je zde 26 ‰. Obě větve byly určeny jako pro osobní, tak nákladní dopravu, která byla provozována především formou dopravy smíšené s parním pohonem. I oblast podél jižní větve byla v té době hustě osídlena, na rozdíl doby dnešní. Roku 1929 došlo ke zlevnění provozu zařazením motorových vozů. Zásadní zlom na jižní větvi nastal po 2. světové válce, kdy došlo k vysídlení původního obyvatelstva a zařazením oblasti do hraničního pásma. Zatímco severní větve zůstávala v setrvalém stavu, v roce 1950 na jižní větvi byla zcela zastavena osobní doprava a zůstala pouze nákladní. V tomto období došlo také k celkové motorizaci provozu. Roku 1957 došlo k obnovení osobní dopravy ve smyslu pionýrské dráhy (viz další kapitoly), postupně ale došlo opět k omezování, na trati byly po dlouhá léta provozovány pouze dva páry smíšených vlaků. Zlom nastal po roce 1989, kdy byl provoz opět rozšířen kvůli otevření hraničního pásma a rozvoji cestovního ruchu v regionu, začal se ale projevovat špatný technický stav trati a ztrátovost provozu vyšší než na normálněrozchodných tratích.

Zdejší dráhy se staly průkopníkem v nestátním vlastnictví veřejných železnic v České republice. Od roku 1992 chtěly ČD výrazně omezit svoji železniční síť, existovala studie na zastavení provozu na 144 nejztrátovějších tratích. Mezi nimi byly i obě úzkorozchodné dráhy v ČR, na prvním místě pak jižní větev Jindřichův Hradec – Nová Bystřice. Sdružení JHMD (Jindřichohradecké místní dráhy), které chtělo dráhu odkoupit, bylo pranýřováno a státní dopravce tehdy tvrdil, že dráhu jinak než v jeho konglomerátu provozovat nelze a privatizaci odmítal. Nicméně došlo k vyčlenění obou jindřichohradeckých tratí do provozního souboru, který byl nabídnut k privatizaci. JHMD podaly privatizační projekt, ten však byl z výše uvedených důvodů neakceptován a na trati byla údržba zanedbávána tak, že v zimě 1996/97 vyjel poslední vlak do Nové Bystřice. JHMD žádala alespoň o pronájem, to však nebylo akceptováno. Veřejné mínění ale naopak neakceptovalo myšlenku „lépe zrušit, než předat soukromému provozovateli“, takže po půl roce došlo k privatizaci tratě za symbolickou částku a současně k pronájmu do doby fyzického převedení tratě do vlastnictví JHMD.

Provoz v roce 1997 za situace pronájmu byl organizován spíše dobrovolnický, dráha ale zaznamenala velký nárůst počtu přepravených cestujících, provoz sestával z pravidelných motorových vlaků a víkendových parních. Na podzim 1997 došlo k převedení dráhy včetně zaměstnanců z ČD na JHMD, čímž se stala společností plnohodnotným železničním dopravcem. Na dráze byl zaveden pravidelný provoz, přičemž výrazný rozdíl byl mezi letní sezónou

a zbytkem roku, kdy na bystřické větvi byl zaveden spíše udržovací provoz. Nadále byly provozovány motorové i parní vlaky za odlišné tarify než u ČD. Stále většího podílu, především na větvi bystřické zaujímal nostalgická doprava, jak podle jízdního řádu, tak na objednávku, důvodem je zjevně charakter okolí. Nákladní doprava se naopak zásadně nerozvíjela, ale zastavena nebyla, prováděna byla na podvalnicích. Charakteristickým znakem dráhy je prodej jízdenek v Edmondsonově podobě, tedy jízdenek ve tvaru úzkých lepenkových proužků, prodávaných u drah do 90. let 20. století.

V dalších letech ale došlo k až příliš masivní orientaci na nostalgický provoz, včetně pořízení kontroverzních vozidel, což vedlo k výraznému zhoršení hospodářského výsledku společnosti, k tomu pak přistoupily problémy s objednateli pravidelné dopravy, tedy Jihočeským krajem a Vysočinou.

Dnes je provoz zajišťován na severní větvi v nepravidelných intervalech s rozdíly mezi pracovními dny a víkendy, projetí trasy trvá přibližně 80 minut, trať je významná i v primární dopravě; novobystřická větev je záležitost spíše turistická a provoz je zde v přibližném dvouhodinovém taktu. Na obou tratích je v základní verzi provoz motorový, na obou tratích jsou ale v sezóně provozovány v různém rozsahu ale i jízdy s parními lokomotivami. Větší podíl mají na atraktivnější jižní větvi, kdy jsou o prázdninách provozovány pětkrát v týdnu jedním párem vlaků.

Zejména jižní větev prochází atraktivní krajinou, trať však má i vlastní stavební atraktivní prvky, zejména splítka dvou rozchodů při opuštění Jindřichova Hradce, kdy úzkorozchodná trať vede společně s tratí normálněrozchodnou ve směru Jihlava, do odpojení úzkorozchodné tratě je trať tříkolejnicová. Zajímavá je také nákladní doprava provozovaná na podvalnicích. Plánované propojení s rakouskou úzkorozchodnou drahou v Litschau není v současné době na pořadu dne.

Během roku se odehrávají také tematické akce, lze si také objednat vlastní jízdu včetně uspořádání vlastní tematické akce, provozovatel nabízí vytvoření balíčků na míru. Lze se také zúčastnit exkurze do provozu, spolujízdy na stanovišti strojvedoucího. V Nové Bystřici se nachází muzeum dráhy, unikátem v rámci ČR je ubytování ve vybraných nádražních budovách (jižní větev).

Celkově nabízí tato dráha v rámci ČR zřejmě nejkomplexnější nabídku služeb v rámci cestovního ruchu, jak ale bylo již řečeno, někdy na úkor běžného fungování dráhy v primárním segmentu. Dráha se stala první soukromou veřejnou drahou v ČR. Nejlepší dostupnost je v Jindřichově Hradci.

2. Třemešná – Osoblaha (1, 6)

Druhá úzkorozchodná veřejná trať v České republice a poslední zachovaná leží na severovýchodě státu, ve Slezsku poblíž polské hranice. Současně jde o jedinou úzkorozchodnou dráhu vlastněnou státem. Historie úseku počíná na konci 19. století s potřebou napojení oblasti Osoblažska na systém železnice v monarchii. Z finančních důvodů byl zvolen úzký rozchod 760 mm a trať byla oproti původním plánům zkrácena, takže byla postavena v trase Třemešná ve Slezsku – Osoblaha s přípojnou stanicí Třemešná. Délka tratě činila 20 km, maximální sklon 27 promile a maximální rychlost je 40 km/h. Provoz byl zahájen s parními lokomotivami, osobní doprava byla v době první republiky modernizována motorovými vozy „věžák“, po 2. světové válce byly zařazeny do provozu i motorové lokomotivy a nové motorové vozy. Park osobních vozů byl průběžně obnovován vozy z jiných zrušených československých úzkorozchodných drah. Dráha byla stavěna již primárně se smyslem využití také v nákladní

dopravě, proto zde byly provozovány úzkorozchodné nákladní vozy, ale také podvalníky, které přepravovaly na trati normálněrozchodné vozy – běžně využívané dodnes na některých rakouských tratích. Doprava vozů na podvalnících ale nebyla příliš efektivní, jednak kvůli vysoké mrtvé váze, jednak kvůli charakteru tratě s ostrými oblouky, maximální rychlost takových vlaků byla omezena na 5-15 km/h. Po roce 1989 provoz dále upadal s tím, že občas byly pořádány nostalgické jízdy za účasti i hostujících vozidel, především z Jindřichohradeckých drah. Celkově je ale trať zanedbávána, údržba je nedostatečná, ve špatném stavu je i vozový park. Nákladní doprava již provozována není vůbec, pouze ve stanici Třemešná lze zhlédnout nepoužívané podvalníky a jiné pozůstatky, z lokomotiv je v současné době jediná provozní, takže jízdní řád je přizpůsoben tak, aby všechny spoje byly obslouženy jedinou soupravou. Odpadla tak atraktivní křižování dvou souprav. Také osobních vozů v provozuschopném stavu ubývá, v případě výpadku jediné funkční lokomotivy je tak provoz převeden na náhradní autobusovou dopravu.

Pravidelný provoz je tak dnes zajištěn pouze pěti páry vlaků, většinou ve čtyřhodinovém taktu s jízdní dobou kolem 45 minut v jednom směru. Vlaky jsou sestaveny z úzkorozchodné lokomotivy a většinou dvou úzkorozchodných osobních vozů, což vytváří unikátní charakter provozu. Vedle toho jsou zde provozovány občané výletní vlaky za pomoci místních železničních nadšenců ze spolku Slezské zemské dráhy (SZD). Společnost vznikla roku 2003, současný název má od roku 2006 a jejím smyslem je provozování turistických vlaků. Společnost vlastní dvě parní a jednu motorovou lokomotivu a dopravu provozuje většinu jedním párem vlaků denně o prázdninových víkendech a sobotách v červnu a září, mimo toto období jsou ještě pořádány jízdy o vybraných dnech ke speciálním příležitostem (pohádkové vlaky, hudební festival apod.). V některé dny jsou v provozu dvě soupravy. Vedle toho si lze objednat zvláštní parní vlak. Okolí tratě je zajímavé rozhlednami a jinými stavebními atraktivitami, v Osoblaze je židovský hřbitov, na téma úzkorozchodky lze provozovat také geocaching.

Celkově je dráha zajímavá především soužitím dvou druhů provozu, pravidelného v úpadku a nostalgického v rozvoji, přičemž nostalgický je zajišťován pouze dobrovolnický, SZD nemají stále zaměstnance. Také zdánlivě neatraktivní okolí stojí za návštěvu, dráha je veřejnou dopravou dostupná ze stanice Třemešná ležící na trati Krnov – Gluchořazy (peážní úsek přes Polsko) – Jeseník.

3. Ozubnicová trať Tanvald – Kořenov (2)

Jediná ozubnice položená v současnosti na území České republiky se nachází na pomezí Krkonoš a Jizerských hor. Historie normálněrozchodné dráhy začíná na počátku 20. století, kdy 30. června 1902 byl otevřen úsek Tanvald – dnešní Kořenov (tehdy ležící na státní hranici Německa a Rakousko-Uherska) s tím, že trať měla pokračovat dále do Německa do tehdejšího Hirschbergu (dnes Jelenia Góra). Kvůli problémům se stavbou bylo toto 59 km dlouhé spojení zahájeno v parní trakci dne 1. listopadu 1902. Následujícího roku začala být provozována nákladní doprava, která nabyla takových objemů, že se začalo uvažovat také o elektrifikaci. Jádrová část dráhy mezi Tanvaldem a Harrachovem měří 12 km, z čehož na více než čtyřech km je položena ozubnice systému Abt o sklonu až 58 ‰, trať překonává celkové převýšení 235 m. Dráha obsahuje také pět tunelů a 26 metrů vysoký most. Zatímco v meziválečném období z německé strany fungoval elektrický provoz (zde je provoz adhezní se stálým sklonem max. 22 ‰, bez ozubnice), na české straně byly nasazovány parní ozubnicové lokomotivy. Po 2. světové válce německé území připadlo Polsku, význam tratě silně poklesl, postupně byl průběžný provoz zcela zastaven a bylo sneseno také elektrické vedení. Došlo také k výměně

území mezi Československem a Polskem, takže státní území ČSR se rozšířilo až k dnešní zastávce Harrachov. K této výměně došlo roku 1959 a v roce 1963 byla otevřena právě zastávka Harrachov, poslední na českém území. V následujících letech došlo k modernizaci provozu, zprvu byly ozubnicové lokomotivy nahrazeny v osobní dopravě adhezními motorovými vozy a ozubnice se tak používala jen v nákladní dopravě. Byly zde od 80. let používány speciálně upravené lokomotivy pro tuto trať. Po roce 1989 se objevily snahy o znovuzavedení průběžného provozu, od roku 1991 probíhaly nepravidelné jízdy přes státní hranici. Roku 1997 došlo k zastavení provozu s poukazem na vysokou ztrátovost, toto zastavení ale netrvalo dlouho, již roku 1998 byl provoz obnoven se soukromým dopravcem, jenž jej zhospodářil a výrazně rozšířil přepravní nabídku. Po zpětném převedení provozu pod ČD již k dalšímu omezování nedošlo, spojení se stabilizovalo, byl postupně zaveden takt, na trati otevřena řada nových zastávek a také zaveden pravidelný provoz do Polska s přípoji ve Szklarskiej Porębie do polského vnitrozemí. Dnes je tak provoz na trati poměrně hustý, bohužel již bez využití ozubnice v pravidelném provozu, protože použitý sklon dnes adhezní vozidla zvládají. V roce 1992 byl úsek Tanvald – Kořenov prohlášen za kulturní památku.

Na úseku Tanvald – Harrachov je zaveden převážně hodinový takt s vloženými spoji do Desné, vlaky jsou přímé do Liberce. Trať je zajímavá existencí ozubnice, ačkoliv není běžně používána a některé její prvky byly poškozeny, ale obecně i trasováním a atraktivní krajinou, kolem tratě lze provozovat letní i zimní aktivity, Harrachov je střediskem letních i zimních sportů, nevýhodou je ale položení zastávky mimo město s potřebou vypravovat přípojně autobusy k vlakům, lyžařský areál je i na polské straně. V rámci železnice lze navštívit v Kořenově muzeum dráhy, orientované především na jádrový ozubnicový úsek. Muzeum je otevřeno po většinu roku v různém rozsahu provozní doby. Jde o jediné místo v ČR, kde lze zhlédnout různé technické prvky ozubnice. V letní sezóně je v Kořenově ještě otevřena bývalá výtopna s historickými vozidly včetně jediné parní ozubnicové lokomotivy na českém území. Konají se zde také tematické akce. Dráha je ideálně dostupná z Liberce přes Tanvald, případně od směru Semily a Turnov s přestupem v Tanvaldu. Díky tomu, že jde o jedinou ozubnicovou dráhu v ČR, byť s poměrně malým sklonem, je v rámci země výjimečná.

4. Cukrovarská dráha Kolín-Sendražice (1, 4)

Dráha, která byla znovu vybudována v trase původní průmyslové dráhy již jako turistická atrakce, se nachází ve středních Čechách poblíž Kolína. Motivací pro výstavbu byl svoz cukrové řepy z polí do příslušného cukrovaru, tohoto typu průmyslových drah existovala na území dnešní ČR přibližně desítka. Tato dráha vznikla o roce 1894, měla rozchod 700 mm, byla na ní zaveden parní provoz a vedla od kolínského cukrovaru rovinatou krajinou k severu do obcí Býchory a Jestřábí Lhota, délka sítě činila přibližně 11 km. K původnímu účelu dráha sloužila stoprocentně do roku 1925, kdy kolínský cukrovar ukončil provoz. Dráha fungovala ale nadále s tím, že cukrová řepa se svážela a posléze překládala k dopravě do jiných cukrovarů společnosti, zcela byl provoz dráhy ukončen až roku 1961, kdy byl parní provoz již nahrazen motorovým. Ve stejné době zanikly i ostatní cukrovarské dráhy. Roku 1966 pak trať zanikla i fyzicky a těleso bylo částečně rozoráno.

V roce 2000 skupina nadšenců založila občanské sdružení, jehož cílem byla obnova alespoň části původní tratě. To se dobrovolnický podařilo, 23. června 2007 byl otevřen první úsek tratě, tentokrát s rozchodem 600 mm, do roku 2015 se dráha prodloužila až na okraj obce Býchory (tedy v trase jedné větve původní dráhy), celková délka je 4,5 km.

Dráha je dnes provozována od května do října o všech víkendech, o prázdninách je provoz ještě rozšířen. Provoz je střídavě zajišťován parními a motorovými lokomotivami,

interval vlaků je 75 minut, projetí trasy jedním směrem trvá asi 15 minut. Dráha je zajímavá svým trasováním relativně neatraktivní rovinatou krajinou, připomíná však provoz z počátku 20. století a zajímavá je také charakterem fungování, zájemci mohou přispět na další rozvoj dráhy. Jsou zde také pořádány tematické akce, a to i v zimním období, vozy jsou k dispozici otevřené i kryté. Podél dráhy je vybudována naučná stezka a zábavní park pro děti, obecně je okolí velmi vhodné pro cykloturistiku, výhodou je centrální poloha v rámci Čech. Lze si také objednat soukromou jízdu. Dráha je veřejnou dopravou dostupná pomocí MHD Kolín, do zastávky Sendražice, rozcestí, od kterého je třeba ještě pokračovat pěšky; vhodným dopravním prostředkem je také kolo. Obecně je unikátem dráhy vybudování tratě zcela od nuly a v tomto ohledu stále se rozvíjející provoz, i krajina je svým způsobem zajímavá.

5. Mladějov na Moravě (1, 4)

Dráha určená pro svoz uhlí a lupku (surovina určená pro výrobu žáruvzdorných materiálů – šamotu) z dolů rozložených podél Hřebečského hřbetu nad Mladějovem vznikla roku 1920. Její rozchod je 600 mm, maximální stoupání 32 promile. Celková délka trasy dosáhla 10,5 km. Původně měla dráha vést pouze v úseku podél hřebene a zbytek trasy měly být suroviny převáženy lanovkou, kvůli překládce navíc ale bylo od plánu upuštěno a trasa vznikla v celé délce. Provoz zde byl pouze nákladní, za využití zprvu parních, později parních i motorových lokomotiv současně, a to až do ukončení provozu. Až do roku 1966 bylo převáženo i uhlí, později už jen lupek a v roce 1991 došlo ke zrušení těžby i výroby šamotu, provoz na dráze tak zanikl zcela. Dráha byla ale zachována jako technická památka, občas se zde pořádaly akce s parními lokomotivami pro železniční nadšence a fotografy. V roce 1995 skupina nadšenců začala usilovat o záchranu dráhy a celého areálu v Mladějově a vytvoření průmyslového muzea. Došlo k drobným rekonstrukcím, povodně roku 1997 však trať silně poškodily, provoz výletních vlaků tak byl zahájen až 1. května 1998. Muzeum průmyslových železnic, které zde působilo, se roku 2005 nedohodlo na prodloužení pronájmu a přestěhovalo své aktivity do Zbýšova u Brna, v Mladějově tak působí nyní Průmyslové muzeum a Mladějovská průmyslová dráha, které dále modernizují areál. Trasa výletního vlaku vedla kvůli stavu svršku do poloviny tratě, do výhybny Nová Ves, od roku 2018 je ale provoz rozšířen na celou délku tratě, necelých 11 km.

Provoz dnes funguje od května do konce září, v různých částech sezóny s různou intenzitou, která je přizpůsobena vyhlášeným tematickým akcím, provozovatel tak dobře vytváří různé typy produktů, které návštěvníkům nabízí. Lze si samozřejmě také objednat speciální vlak. Provoz je zajištěn přednostně parními lokomotivami a vyhlídkovými vozy, trať je vedena atraktivní krajinou, zprvu obloukem v otevřené krajině, později po okraji lesa podél hřebene, podél tratě lze navštívit památky spojené s hornictvím v regionu, jako jsou bývalé štoly. V areálu stanice Mladějov se nachází i zmíněné průmyslové muzeum, jehož otevření dona je širší než provozní dny dráhy, muzeum se snaží vytvořit průmyslový skanzen z různých oblastí, nejen co se týká dopravních prostředků, ale také zde existuje expozice energetiky či soubor parních strojů.

Vstup do muzea a současně k nástupní stanici dráhy je v bezprostřední blízkosti stanice klasické železnice Mladějov na Moravě, devízou dráhy je unikátnost původně výrobního areálu přeměňovaného v muzeum včetně objektů dráhy a následně zajímavé trasování dráhy s existencí dalších atraktivit a také možnostmi pěší turistiky.

6. Solvayovy lomy (1, 4)

Jihozápadně od Prahy, v oblasti Českého krasu se nachází hornické muzeum, které se zabývá i muzejnictvím souvisejících průmyslových železnic.

Historie zdejšího lomu začíná za 1. světové války, kde byla nad městem Loděnice zahájena těžba vápence a v té souvislosti postavena lanovka pro svoz suroviny k železniční stanici Loděnice. V lomu se pak počítalo s využitím průmyslové dráhy o rozchodu 600 mm. Postupně byla vystavěna jednoduchým způsobem dráha o rozsahu necelých dvou km kolejnic. Tato dráha však zajišťovala vozbu vápence pouze v rámci lomu, v roce 1930 pak byla trať prodloužena až k lanovce. Provoz průmyslové dráhy trval s různou intenzitou až do roku 1963, kdy zde byla těžba ukončena. Provoz úzkorozchodné dráhy byl ukončen již dříve, ale dráha nebyla zrušena a zlikvidována, na rozdíl od lanovky. Přesto další desítky let dráha chátřala, až roku 1993 Společnost Barbora, která se zaměřila na hornické muzejnictví, bývalý lom přeměnila na důlní skanzen, jeho součástí je i provoz průmyslové dráhy. Na existujících kolejových úsecích jsou provozovány ukázkové soupravy se zapojením řady průmyslových úzkorozchodných lokomotiv a nákladních vagonů. Lokomotiv je v současné době kolem 30, z nichž některé jsou neprovozní. Kromě ukázkových jízd s nákladními vlaky jsou zde provozovány i jízdy pro cestující.

Skanzen je otevřen od května do října, z toho o prázdninách celotýdně mimo pondělí, ve zbytku sezóny jen o víkendech a svátcích. Vlaky jezdí v hodinovém až 90minutovém intervalu a jízda trvá přibližně 20 minut, délka úseku poježděného s návštěvníky je asi 1,5 km (celkově 2,5 km), na ni bezprostředně navazuje prohlídka muzea a muzejní stoly. Návštěva skanzenu je zajímavá pro technicky zaměřené návštěvníky, včetně projížďky vlakem, okolí je ale vhodné i pro pěší turistiku, výhodou pěších turistů je relativní blízkost frekventovaných železničních stanic a zastávek, např. Karlštejn i Srbsko s půlhodinovým až hodinovým intervalem. Až ke skanzenu veřejně přístupná silnice nevede, poslední úsek z nejbližších zastávek veřejné dopravy či obcí s možností parkování je nutné dojít pěšky či na kole, vzdálenost je 2-4 km a náročnost podle zvoleného výchozího bodu, Loděnice (vlak i autobus), Svatý Jan pod Skalou (autobus, obec má i jiné atraktivity) a Bubovice (autobus, z této obce je pěší přístup nepohodlnější). Jde o drážní atraktivitu nejbližší Praze, výhodou je propojení i s jinými druhy atraktivit.

7. Hornický skanzen Příbram (1, 4)

Krátké průmyslové drážky jsou součástí expozice příbramského hornického skanzenu. Skanzen se nachází v městské části Březové Hory a je součástí příbramského městského muzea. Expozice sestává ze tří částí, dolů Anna, Vojtěch a Ševčinského. Doly jsou unikátní památkou na těžbu v oblasti Příbramska, rozsah expozice je komplexní, od samotné problematiky těžby z technického pohledu, přes vývoj těžby na Příbramsku až po doplňkové aktivity a ukázky hornického bydlení.

V areálu Ševčinského dolu je v provozu 230 m dlouhá povrchová drážka s rozchodem 450 mm s využitím vozidel pro dopravu horníků, vede směrem k dolu Vojtěch a částečně kopíruje původní trasu z roku 1884. Původní dráha sloužila k převozu stříbrných a olovených rud z dolu k úpravně. Dnes je provoz zajištěn pomocí klasických důlních osobních vozíků, což doplňuje zážitek z prohlídky, současně je dráha vedena i tak, aby při jízdě bylo možné zhlédnout panoramata Brd. Na dráze je také atraktivní nadjezd nad ulicí Pod kovárnami. Vedle dráhy jsou zde také další exponáty z oblasti důlní kolejové dopravy, především důlní lokomotivy, ale i důlní vozíky i nakladače.

V areálu dolu Anna je také v provozu drážka, tentokrát jde o důlní drážku dlouhou 260 m se shodným rozchodem 450 mm, která prochází Prokopskou štolou a směřuje k jámě Prokop, nejhlubší šachtě zdejšího revíru s hloubkou 1600 m.

Muzeum samé je otevřeno celoročně, v letní sezóně denně mimo pondělí, v zimě i mimo víkendy, obě drážky jsou v provozu v hodinových (Ševčinský důl) či v půlhodinových (Anna) intervalech s možností zvláštních jízd na objednávku, v zimě (listopad – březen) se jízdy konají pouze na objednávku. Veřejnou dopravou je místo dostupné ze zastávky MHD Příbram, Březové Hory, Alisovo náměstí. Celkově je tato atraktivita spíše doplňkovou v areálu hornického muzea, celkový dojem z komplexnosti expozice dobře doplňuje a je jediným funkčním zástupcem svého druhu v ČR.

8. Česká Kamenice – Kamenický Šenov (3, 9)

Dráha ležící na okraji Českého Švýcarska patří mezi jednu z mála českých muzejních drah s původně veřejným charakterem. Dráha byla uvedena do provozu 10. února 1886, v souvislosti s rozvojem sklárství byla posléze prodloužena z Kamenického Šenova dále do České Lípy, k tomu došlo 29. srpna 1903. Na normálněrozchodné trati byl zaveden provoz smíšenými vlaky, dlouhou dobu však odděleně ve větvích s přestupem v Kamenickém Šenově. Tak jako řada dalších drah po druhé světové válce byla i tato dráha zanedbávána v údržbě, což vedlo k poklesům výkonů v osobní i nákladní dopravě a v souladu s tehdejší koncepcí došlo 30. září 1979 k zastavení osobní dopravy v celé trase Česká Kamenice – Česká Lípa. V Kamenickém Šenově mělo zájem o dopravu stále několik zákazníků v nákladní dopravě, proto byl kratší a starší úsek zachován pro nákladní vozbu, zatímco novější a delší část byla zlikvidována. Ani zde ale trať nebyla udržována, a když po změně režimu došlo k dalšímu poklesu nákladní dopravy, byla v roce 1992 doprava zastavena zcela. Trať ale nebyla úředně zrušena, tudíž ani fyzicky zlikvidována. Již následující rok vzniklo občanské sdružení Klub přátel lokálky (KPL), které měl za cíl provozovat muzejní dopravu na tomto úseku, v roce 1998 získal trať od tehdejšího vlastníka ČD do pronájmu. Po rozdělení drážní dopravy mělo sdružení zájem trať od nástupnické SŽDC odkoupit. Dráha však nebyla stále v dobrém technickém stavu. Spolek se sice stal průkopníkem v tomto segmentu železničního muzejnictví, dařilo se mu provozovat nostalgické vlaky v relativně velké četnosti (na 90. léta), probíhalo zde i natáčení scén z filmů, ale investice byly nedostatečné, což vedlo k zamezení provozu ze strany SŽDC. Roku 2007 došlo ale k privatizaci, do výběrového řízení se přihlásil spolek KPL a také KŽC (viz dále), zvítězil KŽC, který je tak od té doby vlastníkem tratě.

Ten zahájil masivní rekonstrukce a také zapracoval na obnovení muzejní expozice místní dráhy, neboť původní expozici neúspěšný zájemce po prohraném výběrovém řízení odstranil. Pravidelný muzejní provoz byl zahájen v roce 2011 se spoji nazývanými Lužický a Kamenický motoráček. Druhý jmenovaný jezdí každý víkend od jara do podzimu v pětikilometrové trase Kamenický Šenov – Česká Kamenice a je integrován do IDS Ústeckého kraje, zaveden je dvouhodinový takt, Lužický integrován není a jeho provozními dny jsou pátky o letních prázdninách, je veden jednou denně na trase Kamenický Šenov – Liberec přes Benešov nad Ploučnicí a Českou Lípou. Na spojích jsou provozovány historické vlaky, na kratší trase motorový vůz řady 801 „Hurvínek“, na delší mladší a kapacitnější vůz řady M262.0.

Provozovatel má také plány na další rozvoj, zejména znovupoložení kolejí směrem k České Lípě do bývalé stanice kamenický Šenov horní, kde by byla zajištěna návaznost na cyklostezku vedenou dále po bývalé trati do České Lípy a také by byl zlepšen přístup turistů ke známému přírodnímu útvaru Panská skála (Varhany), jenž se objevuje rovněž v některých českých pohádkách. Trať by tak zahrnula větší stoupání až do nadmořské výšky 550 m.n.m.,

dosud se pohybuje ve výšce okolo 400 m.n.m. Obecně je v okolí tratě řada přírodních atraktivit, což je dáno polohou v Českém Švýcarsku, nacházejí se zde ale také stavební atraktivity a muzea, především sklářské v Kamenickém Šenově. Dráha má tak před sebou pravděpodobně jistou budoucnost a je příkladem dobře vedené muzejní dráhy. Veřejnou dopravou je nejlépe dostupná z přípojných stanic Česká Kamenice.

9. Tábor – Bechyně (6, 9)

Dráha je normálněrozchodná, ale v podmínkách ČR unikátní svou napájecí soustavou, historickými vozidly a technickými prvky odpovídajícími této soustavě a jedná se rovněž o první elektrizovanou železniční dráhu v dnešní ČR a tehdejšího Rakousko-Uherska. Provoz na trati dlouhé 24 km byl zahájen 20. června 1903 zprvu v úseku Tábor – Bechyně staré nádraží (před řekou), na trati je maximální sklon 40 ‰. V roce 1928 byla pak trať prodloužena po novém mostě přes řeku Lužnici blíže k městu. Od počátku byla trať elektrizována s přispěním Františka Křižíka systémem 2 x 700 V s odpovídajícími hnacími vozidly, roku 1938 bylo napájení změněno na obvyklejší systém 1500 V stejnosměrných, tomu byly přizpůsobeny i lokomotivy a elektrické vozy.

Dnes je na dráze zajišťován běžný provoz s použitím elektrických lokomotiv kvůli systému napájení jinde již nepoužitelných (jedná se o poslední trať s tímto napájením v ČR), případně se používají motorová hnací vozidla. Vedle toho se pořádají nostalgické jízdy s historickým vozidlem M 400.001, jehož projektantem byl také František Křižík, dráha má k dispozici i historickou lokomotivu E 423.001. Atraktivní je rovněž bechyňský most Duha, jenž je netypický vedením železniční tratě v jízdní dráze jednoho směru; při průjezdu vlaku po mostě je tak zakázán vjezd automobilů v příslušném směru, úsek je tak možné chápat jako dlouhý železniční přejezd. Most sám je hodnotný i stavebně a je dlouhý 190 m.

Dráha je v běžném provozu zajímavá především pro železniční nadšence, nostalgické jízdy ale atraktivitu zvyšují i pro ostatní turisty, doporučit lze i zhlédnutí bechyňského mostu. Provoz probíhá zpravidla ve dvouhodinovém taktu.

10. Zubrnická železnice (3)

Tato dráha je obdobou dráhy kamenickošenovské, leží i ve stejném regionu a sdílí s ní podobné osudy. Místní dráha z Velkého Března u Ústí nad Labem o normálním rozchodu byla otevřena do Verneřic 18. srpna 1890, odbočná trať z Lovečkovic do útěčka byla zprovozněna o měsíc později. Dráha byla vybudována v intencích místních drah s minimem umělých staveb, ale naopak s velkými sklony, maximální sklon činil 42 promile, rozdíl nejvyššího a nejnižšího bodu tratě byl 427 výškových metrů. Po 2. světové válce bylo území vysídleno od většinového německého obyvatelstva, hustota osídlení poklesla. Později na dráze začala převažovat turistická doprava, přes její neklesající význam ale v 70. letech v rámci již zmíněné koncepce došlo k ukončení provozu, konkrétně 27. května 1978. Dráha nebyla zlikvidována v celém úseku, už od 80. let místní nadšenci usilovali o udržení alespoň části tratě, k tomu přispívalo i místní vlastivědné muzeum, které chtělo dráhu propojit s plánovaným skanzenem v Zubrnici. Byla tak zachována část tratě z Velkého Března do Zubrnic o délce 6 km. Po roce 1989 byl zahájen zkušební provoz, od roku 1996 je v Zubrnici železniční muzeum a od roku 1998 je trať zařazena do seznamu kulturních památek ČR.

Dráha je dnes v provozu od dubna do října o víkendech a svátcích, je provozována čtyřmi páry vlaků v trase Ústí nad Labem – Zubrnice ve dvouhodinovém taktu s historickým motorovým vozem „Hurvínek“, velkou výhodou je integrace linky do IDS Ústeckého kraje. Jízdu vhodně doplňuje i muzeum o historii této dráhy s exponáty z oblasti železničního

provozu, je zde také modelová železnice. V Zubrnících se natáčela také řada scén z filmů, které se odehrávají na železnici, z polistopadové doby např. Rebelové, ze starších dob Páni kluci, takže místo je atraktivní i pro filmový cestovní ruch.

Celkově lze o místě říci, že je dobrým příkladem oživení krátké místní tratě a využití potenciálu jak z pohledu železniční dopravy samé, tak okolí. Svým přístupem k tomu napomáhá i Ústecký kraj. Veřejnou dopravou je dráha dostupná ze stanice Ústí nad Labem západ, případně Velké Březno. Původní plány na obnovení tratě ze Zubrníc ke konečné stanici nebyly realizovány.

11. Břeclav – Lednice (3)

Trať na jižní Moravě byla otevřena 17. listopadu 1901 jako odbočná ze stanice Boří Les na trati Břeclav – Znojmo o délce 9 km do městečka Lednice. Trať je normálněrozchodná a maximální rychlost je 50 km/h. Provoz na trati probíhal jako na většině podobných místních tratí až do počátku 21. století, kdy v souvislosti s integrací veřejné dopravy v Jihomoravském kraji zde byl zastaven pravidelný provoz, kdy spojení Břeclavi s Lednicí bylo zajištěno autobusy, na trati zůstal pouze nostalgický provoz v letní sezóně. Trať je atraktivní cílovou stanicí nacházející se v UNESCO-památce Lednicko-Valtickém areálu, prochází rovinatou krajinou, přesto se zde nalézá i několik zajímavých prvků, především zastávka Lednice-rybníky na hrázi mezi dvěma rybníky a budovy některých stanic (Poštorná, Lednice) zdobené barevně glazovanými cihlami z lichtenštejnské cihelny v Poštorné.

Provoz je dnes zajišťován o víkendech od května do září historickým vozem ČD „Hurvínek“ v trase Břeclav – Lednice za zvláštní jízdné, zaveden je dvouhodinový takt. V některých dnech je vůz nahrazen vlakem vedeným parní lokomotivou. Slabinou tratě je špatný technický stav, provozovatel dráhy ale provádí alespoň udržovací práce, takže lze předpokládat, že turistický provoz zde zůstane zachován i nadále. Trať je dostupná z rychlíkové stanice Břeclav, jízdu lze podniknout ve vazbě na návštěvu Lednicko-valtického areálu.

12. Moldavská dráha (9)

Normálněrozchodná dráha v Krušných horách je příkladem dráhy atraktivní krajinou a svými stavbami, její vývoj je rovněž velmi pestrý a budoucnost nejistá. Dráha je součástí bývalé Pražsko-duchcovské dráhy, určené primárně pro dopravu uhlí ze severočeské uhelné pánve, stavěné v poslední třetině 19. století. Hlavní část dráhy pod hřebeny Krušných hor byla zprovozněna do města Hrob roku 1877, náročný úsek z Hrobu přes Dubí do Moldavy byl otevřen 6. prosince 1884, od 18. května 1885 pak byl otevřen přeshraniční úsek z Moldavy do saského Holzhau a dále do německého vnitrozemí. Tím byla umožněna doprava uhlí k saským zákazníkům, rozvíjela se i doprava dalšího zboží a postupně také doprava osobní. Maximální sklon dosahoval 40 ‰, což především v nákladní dopravě působilo velké obtíže, ještě ve spojení s potřebou změny směru jízdy vlaku ve stanici Dubí – kvůli terénu nebylo možné postavit trať přímo a v Dubí je tak úvrať. V horní části tratě se pak nacházejí také příhradové viadukty. Doprava na dráze opisovala křivku obvyklou pro většinu drah tohoto typu, největší problém zaznamenala po 2. světové válce, kdy byla 7. května 1945 doprava zcela zastavena přes státní hranici a trať byla posléze zlikvidována, ačkoliv z obou stran dráhy dále existovaly. Výkony na dráze dále klesaly, nákladní doprava v horské části postupně prakticky zanikla a charakter osobní dopravy, především vzhledem k odlehlosti řady stanic a zastávek od sídel (např. Dubí) se výrazně změnil z primárního účelu na dopravu turistickou. Tomu byl přizpůsoben i jízdní řád, kdy taktová doprava byla provozována pouze v údolní části dráhy, horský úsek byl obsluhován jen o víkendech a v turistické sezóně s nepravidelnými jízdními

řády. V roce 2017 ale kvůli dlouhodobé podudržovanosti byl na horském úseku zcela zastaven provoz, konkrétně od 14. března 2017 je zde osobní doprava nahrazena autobusy. Obce podél tratě projevují zájem o rekonstrukci tratě, především s ohledem na potřeby cestovního ruchu, nicméně termín obnovy je nejistý. Přitom trať je zapsána od roku 1998 do seznamu kulturních památek ČR. Pro své trasování je dráha také někdy nazývána Teplický Semmering.

Dnes je trať rozdělena provozně na dva úseky; dolní Most – Osek město je provozován v přibližně hodinových intervalech ve špičce pracovního dne a omezeně v ostatních obdobích pracovního dne, tento úsek měří 20 km, horní úsek Osek město – Moldava pak měří také 20 km, je význačný výrazným sklonem a umělými stavbami a teoreticky je obsluhován pěti páry vlaků o víkendech v nepravidelných intervalech, o prázdninách je spojení denní. Kvůli špatnému technickému stavu tratě je ale doprava v horním úseku nahrazena do doby rekonstrukce autobusy.

Dráha vede na hřebeny Krušných hor a kromě svých unikátních stavebních vlastností prochází atraktivní krajinou s možnostmi letní i zimní turistiky. Dráha se stala také námětem poštovní známky vydané v roce 2015 společně s příležitostným razítkem ke 130. výročí dráhy. Původní plán na obnovu přeshraničního spojení do Holzhau není na pořadu dne, prioritou je nyní obnova horního úseku české tratě.

13. Pražský Semmering (9)

Jedná se o nejhezčí trať na území hlavního města a jednu z nejhezčích v rámci celé republiky. Normálněrozchodná dráha byla otevřena 3. července 1872 jako součást Buštěhradské dráhy, primárním účelem byla doprava uhlí a dalších surovin do Prahy, vzhledem ke konkurenci na území Prahy bylo pro trať zvoleno toto neobvyklé trasování s velkým převýšením a obratem tratě o 180 stupňů. Dráha fungovala pro nákladní a osobní provoz stabilně, v 70. letech bylo uvažováno o jejím využití pro spojení Prahy s letištěm, kdy by jezdily přímé vlaky z Prahy hlavního nádraží na letiště Ruzyně, v souvislosti s tím byly na jednokolejné trati vybudovány dvě výhybny pro letmé křižování (křižování bez zastavení), k realizaci ale nedošlo a dnes jsou obě výhybny již mimo provoz. Po roce 1989 byl provoz omezen, postupně až na pouhé tři vlaky denně (dva ve směru z centra, jeden do centra) a uvažovalo se o úplném zastavení provozu a zrušení tratě, neboť také v nákladní dopravě došlo k výraznému poklesu. Trať ale prokázala oprávněnost své existence při povodních roku 2002, kdy nebyla zasažena a sloužila tak jako odklonová trasa pro náklad a jako náhradní vlaková doprava i v osobní dopravě, dále pak s orientací Prahy na podporu veřejné dopravy byl provoz rozšířen, po dobu rekonstrukce tramvajové tratě ze Smíchova do Zličína zde byla opět zavedena náhradní vlaková doprava, trať byla posléze rekonstruována a dnes je tu zaveden relativně hustý provoz v rámci MHD.

Jako Pražský Semmering je označován 8 km dlouhý úsek ze Smíchova do Jinonic, na němž je překonáváno převýšení 93 m; trať dále pokračuje již rovinatěji do Zličína a dále za Prahu do Hostovic. Po výjezdu ze smíchovského nádraží (severní část) trať stoupá a otevírá se výhled na Prahu, poté se trať stáčí pravým obloukem přes Hlubočepské údolí, ve kterém se nalézají zajímavé místo se dvěma železničními mosty nad sebou (trať Semmeringu a dráha Prokopským údolím), údolí překonává vysokým viaduktem v oblouku a přimyká se ke skalám Děvína, přičemž se trať otáčí do protisměru, dále pak stoupá podél Děvína s obráceným výhledem na město. Provoz je dnes zajišťován prakticky celodenně v hodinovém intervalu na trase Hlavní nádraží – Zličín, odkud se do centra lze vrátit také tramvají. Na trati platí jízdenky pražské MHD bez ohledu na dopravce, většinu spojů zajišťují ČD, o víkendech jsou některé spoje vedeny historickým motorovým vozem KŽC. Trať Semmeringu lze také zhlédnout

z okolí, z Hlubočepského údolí nebo ze skal Děvína, nabízejí se zde pěší či cyklistické trasy. Trať je naprostým unikátem tím, že se nachází téměř uprostřed města a současně v atraktivní krajině s výhledy na Prahu i do přírody, lze doporučit jako zpestření pobytu Prahy na půldenní výlet.

14. Posázavský Pacifik (6, 9)

Normálněrozchodná dráha počínající v Praze o celkové délce 177 km je řazena mezi nejatraktivnější tratě České republiky, především díky svému trasování, kdy větší část je vedena podél Sázavy. Trať sestává ze tří částí, tzv. Dolní Pacifik z Prahy do Čerčan podél Vltavy a následně podél Sázavy, horní Pacifik z Čerčan do Světlé nad Sázavou výhradně podél Sázavy, a odbočka z Vraného nad Vltavou do Dobříše mimo jakoukoliv řeku. Pacifik hrál klíčovou roli v rozvoji českého trampingu, od nějž získal také svůj název.

Trať dnešního Pacifiku vznikala na etapy, z různých stran a s různou motivací vzniku. Jako první úsek byla postavena trať z dnešní stanice Prahy-Vršovice do Prahy-Modřan pro obsluhu tamního cukrovaru, a to 1. března 1882. Dolní Pacifik svoji existenci zahájil 18. ledna 1891 z Čerčan do dnešní Prosečnice, roku 1897 byla vystavěna celá odbočka do Dobříše (z Modřan) a prodloužení z Prosečnice do Jílového, jeho trasa byla uzavřena 1. května 1900 spojením Skochovic (dnešní odbočka dobříšské tratě) a Jílového. Tento úsek byl technicky nejnáročnější a je dnes také nejatraktivnější.

Roku 1901 započala výstavba také na horním úseku, a to 1. srpna na úseku Čerčany – Kácov, celá síť pak byla uzavřena 23. září 1903 prodloužením z Kácova do Světlé. Návrhy na další propojení, např. Dobříš – Příbram, nebo Vlašim – Ledec nad Sázavou - Humpolec nebyly realizovány. Z postupně postavených úseků pak vznikl svébytný celek tratí, kde záhy převážil rekreační význam s obsluhou trampských a jiných osad podél Sázavy i podél dobříšské odbočky. Původně parní provoz byl postupně modernizován a děje se tak dodnes, kdy jsou zde provozovány motorové vlaky s různými soupravami, jak klasickými v podobě lokomotivy + vozy, v exponovaných časech patrovými, tak s motorovými vozy. Kritické období zaznamenal Pacifik kolem roku 2000, kde kvůli podudržovanosti tratě byl provoz velmi pomalý a uvažovalo se o jeho zastavení, alespoň na části tratě. Díky obtížnosti nahrazení tratě autobusy (při plánovaných výlukách je zajištění náhradní autobusové dopravy velmi obtížné vzhledem k neexistenci souběžných silnic, jsou tak organizovány linky se vzájemným přestupy) a rostoucím významem v sekundární, ale i primární dopravě k tomu ale nedošlo a trať je postupně modernizována. Některé kroky modernizace jsou kontraproduktivní, např. omezování možností křižování vlaků a tím zmenšení propustnosti tratě či stírání historického charakteru tratě unifikovanými stavebními prvky.

Provoz je dnes rozdělen na několik větví, především Praha – Vrané – Čerčany o délce 60 km procházející Dolní Pacifik a linku Praha – Dobříš odbočující z hlavní tratě ve Skochovicích o celkové délce rovněž 60 km, na obou linkách je zaveden pravidelný provoz převážně v taktu s odlišením pracovních dnů a víkendu, respektující odlišné přepravní proudy a jejich časové polohy. Konečně Horní Pacifik Čerčany – Světlá nad Sázavou o délce 90 km je obsluhován vlaky v různé trase a nepravidelném intervalu, s výjimkou úseku Čerčany – Sázava, patřícího do Pražské integrované dopravy, kde je tak zaveden 1-2 hodinový takt. Obsluha horní části tratě je tak výrazně slabší.

Jak již bylo řečeno, historie tratě je spojena s počátky českého trampingu, což je jednou z jejích atraktivit, podél tratě se ale nachází celá řada dalších atraktivit, mezi nejvýznamnější patří Český Šternberk, hornické památky v okolí Jílového či zámek Dobříš, destinace ale

disponuje i řadou přírodních atraktivit, zajímavé je samo trasování podél řeky. Nejzajímavější úsek se nachází mezi Davlí a Jílovým, kde vlak mívá skálu Pikovická jehla a také projíždí po viaduktu Kocour (nazývaný i Žampach), nejvyšší kamenný železniční most střední Evropy o výšce 42 metrů. Most je v oblouku.

Trať je díky krajíně dobrým výletním cílem na kratší výlety, devízou je blízkost Prahy (zejména k dolnímu úseku), podél tratě existuje také solidní nabídka sekundární infrastruktury. Na trati jsou provozovány také občasně nostalgické jízdy. Při shrnutí klíčových parametrů jde zřejmě o nejatraktivnější českou železniční trať, ačkoliv nemá žádné specifické parametry.

15. Nové Údolí (5)

Šumavská osada na česko-německé hranici obsahuje také raritu, co se týká železniční dopravy, tak nazývanou nejkratší mezistátní trať na světě. Trať z českého vnitrozemí, od Čičenic a Volar dorazila do Nového Údolí 12. června 1910, z bavorské strany od uzlu Passau byla trať do německé pohraniční osady Haidmühle zprovozněna 15. listopadu téhož roku. Provoz na státní hranici vydržel z české strany do roku 1915, kdy byl z logických důvodů zastaven a vlaky od té doby končily ve vzdálenější stanici. Z německé strany byla doprava omezována od roku 1958, vývoj však dospěl dále, postupně byla zastavena zcela osobní doprava a od roku 1975 byla zrušena celá trať vedoucí ke státní hranici. Po změně režimu došlo na české straně k obnovení provozu do Nového Údolí, provoz na německé straně ale už obnoven nebyl a na trase bývalé dráhy vznikla částečně cyklostezka.

Vzhledem k chybějící vůli propojit provoz ve smyslu klasické železnice skupina nadšenců učinila kuriózní obnovu pouze přeshraničního úseku bez návaznosti na ostatní síť, celková délka znovu položených kolejí činí pouze 105 metrů a je na ní provozována doprava typická pro zahradní dráhy, turisté se mohou svézt replikou parní lokomotivy či drezínou, vždy s pohonem lidskou silou. Jízdní řád zde pochopitelně není, dráha je dnes zařazena do kategorie místních drah, tedy drah určených pouze pro cestovní ruch s provozem odděleným od ostatní sítě.

Jedná se o zcela unikátní železniční atraktivitu, vhodnou pro rodiny s dětmi, případně pro železniční nadšence. Vedle dráhy se nachází také muzeum dráhy v historickém nákladním voze, v dalším z nich je restaurace. Dráha se nalézá bezprostředně vedle konečné zastávky Nové Údolí v regionu s bohatou nabídkou aktivit v zimní i letní sezóně, její návštěva je tak vhodným doplňkem pěší či jiné formy turistiky. Vzhledem k naprosté dobrovolnické bázi fungování neexistuje pevná otevírací doba.

16. Velodráha v Ratíškovicích (5)

Průkopníkem v některých zemích relativně rozšířených drah s provozem šlapacích či podobných drezín je v České republice obec Ratíškovice poblíž Hodonína. Ze stanice Rohatec vedla od roku 1934 necelých 7 km dlouhá vlečka provozovaná firmou Tomáše Bati do blízkých dolů, roku 1935 byla prodloužena na necelých 9 km. Primárním účelem byla přeprava uhlí, po několika let byla provozována i osobní doprava pro zaměstnance dolů. Po uzavření posledního dolu roku 1991 byla dráha opět zkrácena a poslední nákladní vlak projel po vlečce roku 2002. Inspirace z Rakouska či Francie vedla k postavení první šlapací drezíny tohoto typu v České republice a roku 2004 byl zahájen víkendový provoz. V následujících letech byl obnoven provoz vlečky ve smyslu nákladního provozu, na trati tak mají přednost před drezínami.

V současnosti provozovaný úsek pro šestimístné šlapací drezíny měří 3 km, kvůli relativně velkému sklonu až 20 ‰ a existenci železničního přejezdu s frekventovanou silnicí

není využita celá délka vlečky. Provoz funguje na objednávku, atraktivita spočívá v cestou přírodním prostředím mezi borovými lesy a písečnými přesypy. Vedle projížďky drezínou funguje v Ratíškovicích také muzeum ve vagonu zabývající se jednak historií zdejší železnice, jednak hornictvím. Dráha nedosahuje organizovanosti ani návštěvnosti dále popisovaných rakouských drah, v rámci ČR je ale naprosto unikátním počinem.

17. Národní technické muzeum (7)

České železniční muzejnictví má dlouhou tradici, jeho nevýhodou je ale rozptýlenost a nedostatek prostorů pro vystavení všech klíčových exponátů, vedle podudržovanosti v oblasti investic a ne zcela ujasněné další koncepci fungování, na rozdíl od železničních muzeí v jiných zemích, z dále zmíněných v Německu či Maďarsku. Vedle menších muzeí v ČR fungují dvě hlavní železniční muzea, Národní technické muzeum a Muzeum ČD, které se částečně dublují a mají různé potíže při fungování.

Národní technické muzeum se sídlem na pražské Letenské pláni započalo svou existenci již na počátku 20. století, kdy byla první technická expozice otevřena ve Schwarzenberském paláci na Hradčanech, již od počátku byla jednou z expozic i omezená expozice dopravní. Nedostatečné prostory vedly k návrhům na výstavbu nové budovy, jež byla vyprojektována v dnešní poloze na Letné, budova byla otevřena v roce 1941, byla ale hned zabrána německou armádou, situace se zlepšila až po válce, kdy byla v nové budově otevřena dopravní hala, kde bylo možné umístit i rozměrné exponáty jako automobil či parní lokomotivu, podél haly pak vznikly na galeriích další stálé dopravní výstavy. Tato etapa započala roku 1950. Muzeum se v oblasti dopravy zabírá všemi dopravními obory, od roku 2000 pak bylo železniční muzejnictví vyčleněno do samostatného odboru, od roku 2012 v rámci NTM pak vznikl samostatný útvar Muzea dopravy, dále členěný podle jednotlivých oborů. Železniční muzejnictví však nadále zůstává mimo tuto strukturu.

Klíčovou nevýhodou železničního odboru je nedostatečný prostor, neboť v hlavní budově muzea je přes rekonstrukci prováděnou do roku 2008 k dispozici stále stejný prostor jako před desítkami let, takže většina exponátů nemá vhodné umístění. Muzeum disponuje dalšími objekty mimo Prahu, kde jsou vozidla uložena, celkem je v depozitářích přes 150 vozidel, největší část z nich v budově bývalého depa v Chomutově. Plány počítaly s otevřením zcela nového objektu železničního muzea v bývalém depu na pražském Masarykově nádraží, tyto plány ale dosud nebyly realizovány a termíny se oddalují. Realizací by se české dopravní železniční muzeum dostalo na roveň maďarského (viz dále).

Dosud tedy hlavní expozice NTM v Praze na Letné obsahuje dopravní halu, v níž se nalézají rozměrné exponáty, zejména parní lokomotiva „Mikádo“ či vůz dvorního vlaku císaře Františka Josefa I. (hala je ale společná s ostatními dopravními obory), na galeriích se nacházejí menší exponáty a výstavy zabývající se historií dopravy. Muzeum je otevřeno denně mimo pondělí a nachází se v širším centru Prahy, pomocí MHD je nejlépe dostupné od zastávky Letenské náměstí, případně z centra města pěšky.

Druhou významnou lokalitou je zmíněný areál bývalého depa v Chomutově, kde lze zhlédnout přibližně 100 vozidel z celé historie české železnice, včetně vozidel nedávno vyrazených. Nejcennějším exponátem je zřejmě parní rychlíková lokomotiva „Albatros“ a salonní vůz Ústecko-teplické dráhy z roku 1900. Chomutovský depozitář je otevřen od dubna do října od čtvrtka do neděle, dostupný je od parkoviště obchodního centra. Tento objekt je atraktivní svou bývalou funkcí železničního objektu, čímž lze říci, že je hodnotnější než pražské muzeum.

Celkově lze říci, že sbírky Národního technického muzea jsou velmi rozsáhlé a systematicky mapují historický vývoj české železnice, zásadní nevýhodou jsou ale nedostatečné či nevhodné prostory. V případě zprovoznění nových objektů muzea v nejstarším pražském nádraží (nepočítaje nádraží koněspřežky) by se muzeum postavilo na úroveň srovnatelných zahraničních muzeí.

18. Muzeum Českých drah (6, 7)

Později než NTM vzniklo muzeum založené dopravcem a orientující se tak pouze na problematiku železnice. Již od 80. let 20. století se v okolí Rakovníka konaly příležitostné akce a jízdy, od roku 1997 bylo založeno samostatné muzeum v Lužné u Rakovníka. V rámci Českých drah vzniklo 1. září 2009 Depo historických vozidel (DHV) Lužná.

Obecně historie tohoto místa začíná roku 1921, kdy byl v Lužné na křižovatce tratí Praha – Rakovník a Lužná – Žatec otevřen moderní areál výtopny parních lokomotiv. S omezováním počtu parních lokomotiv jeho význam klesal, takže posléze se areál orientoval spíše na údržbu motorových lokomotiv, ale po roce 1989, kdy došlo k poklesu výkonů a tím poklesu počtu hnacích vozidel, byl provoz dále omezován, až roku 1996 byl provoz zastaven zcela. Díky zachované podobě objektu, jeho vhodnému umístění i atraktivnímu okolí byl tak objekt vybrán pro realizaci muzea zřízeného dopravcem samým.

Hlavní náplní expozic jsou parní lokomotivy, kterých je k dispozici přibližně 30, větší část je ale neprovozních. Vedle vlastních vozidel se ve sbírce nalézají také vozidla zapůjčená ze sbírek NTM jako je parní vůz „Komarek“ pro osobní dopravu z počátku 20. století. Vedle vozidel muzeum má také expozice zabývající se různými dalšími oblastmi železniční dopravy, např. zabezpečovacími systémy, technikou údržby tratí, v areálu muzea leží také úzkorozchodná dráha, původem z kladenských hutí. Devízou muzea je prostor, kdy na točně přes rotundu lze exponáty dobře představit.

Vedle statických expozic muzeum pořádá také četné nostalgické jízdy se svými lokomotivami po přilehlých tratích, klíčovou rolí z nich hraje trať se zastaveným provozem Krupá – Kolečovice, časté jsou ale také jízdy do Chomutova k depozitáři NTM, to tak ukazuje příznivý vztah mezi oběma muzei, vedle zmíněného zapůjčování vozidel NTM do Lužné.

Muzeum je otevřeno od dubna do října, o prázdninách denně kromě pondělí, jinak o víkendech a svátcích, leží poblíž stanice Lužná na trati Praha – Rakovník, zastavují zde přímé vlaky z Prahy. Muzeum v Lužné je atraktivní především svým stavebním charakterem, pozitivní je spolupráce s NTM a pořádání nostalgických jízd, které NTM provádět nemůže, každé muzeum tak nabízí návštěvníkům lehce odlišné atraktivity.

19. Muzeum Zlonice (7)

Největší české muzeum v ryze soukromém vlastnictví se nachází poblíž železniční stanice Zlonice na trati Kralupy – Most. Historie muzea počala v roce 1997, kdy byla otevřena ve Zlonicích první spíše improvizovaná výstava, později se muzeum rozšiřovalo a do dnešní doby zahrnuje přes 200 exponátů, mezi nimi parní lokomotivy, menší motorové, používané především v cukrovarech (existuje zde největší sbírka v cukrovarnictví používaných lokomotiv) a také soubor osobních vozů. Vedle toho zde lze navštívit expozici zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, kde největším unikátem je elektromechanické stavědlo z roku 1902. Vedle toho je v areálu muzea v provozu také úzkorozchodná dráha s rozchodem 650 mm a dvěma motorovými lokomotivami.

Muzeum je otevřeno od poloviny dubna do října o víkendech a svátcích, o prázdninách pak denně kromě pondělí. Je tu pořádána také řada tematických akcí, do Zlonic se také pořádají nostalgické jízdy především z Prahy. V letní sezóně je o víkendech zaveden vlak „Cyklohráček“ (cílové skupiny rodiny s dětmi a cyklisté) z Prahy do Slaného, o vybraných víkendových dnech je pak prodloužen až do Zlonic, čímž jsou propojeny dvě železniční atraktivita do jednoho balíčku, a to i cenově. Muzeum se nachází v bývalém sídle majitele zdejšího cukrovaru, v místní části Zlonic Lisovice, přibližně jeden kilometr od zlonického nádraží. Atraktivita je dobrým příkladem fungování muzejnictví provozovaného neziskovou sférou a propojením subjektu muzea s železničními dopravci, provozujícími jak pravidelnou, tak výletní dopravu. Unikátem je také výše zmíněná sbírka cukrovarských lokomotiv.

20. Koněspřežná dráha (7)

První železnice na evropském kontinentu byla s koňským pohonem zprovozněna 1. března 1832 na trase České Budějovice – Linz. Další vývoj tratě byl odlišný na území dnešní ČR a Rakouska, český úsek byl postaven s vyššími náklady takovým způsobem, že při přestavbě na parní provoz byla využita podstatná část tratě, zatímco rakouská část byla postavena úsporněji, takže musela být při přestavbě položena v jiné stopě. Na rakouském území se tak do dnešních dob zachovala celá řada památek na bývalou trať, řada úseků je tak využívána pro muzejní provoz, nejznámější je bývalá stanice Kerschbaum s muzeem a úsekem s ukázkovým provozem koňské dráhy. Na české straně jsou dva klíčové objekty, jednak v Českých Budějovicích v bývalém strážním domku v Mánesově ulici, kde funguje muzeum koněspřežky, dále Hostinec U zelené ratolesti, jenž byl centrem provozu dráhy a tzv. Nisslův dům na rohu Piaristické a České ulice, kde byl oficiální počátek tratě. Muzeum se nachází jižně od historického centra města.

Druhým místem připomínajícím historii dráhy, je malé muzeum v Bujanově na dnešní trati České Budějovice – Linz. Obě muzea mají omezenou sezónní otevírací dobu.

21. Nejvýznamnější parkové a zahradní dráhy v ČR (8)

Obecně parkové a zahradní dráhy mají svůj počátek v Anglii ke konci 19. století, kdy již roku 1874 vznikla první parková dráha v Derbyshire. Základní rozdíl spočívá ve velikosti dráhy a vozidel, následně pak také v rozsahu sítě. Parková dráha je prostou zmenšeninou klasické železnice v určitém poměru, používají se buď vozidla postavená speciálně pro dráhu nebo zmenšená podle vzoru klasických vozidel a mají rozchod do 760 mm, naproti tomu zahradní dráhy patří spíše mezi železnice modelové, u některých drah však nelze charakter přesně rozlišit. Zřejmě nejatraktivnější drahou tohoto typu je Chlumecká zahradní železnice v Chlumci nad Cidlinou, postavená na motivy švýcarské Albulabahn. Na 200 m kolejí s rozchodem 45 mm je ztvárněn úsek Muot – Spinas této dráhy jak ve smyslu krajiny, tak vozidel, dráha je postavena věrně v měřítku G (1 : 22,5). Dráha je otevřena o většinu víkendů v letní sezóně, po dohodě pak i jindy, zejména pro skupiny. Vzdálenost od nádraží Chlumec nad Cidlinou je přibližně 1,5 km.

Dráha v Brně-Obřanech je druhým známým zástupcem zahradních drah, stavěná postupně od roku 1988, má rozchod 160 mm a vozy stavěné v poměru přibližně 1 : 10, dráha je dlouhá asi 100 m a napájení elektrické. Tato dráha je naopak zástupcem dráhy vyloženě zábavní pro rodiny s dětmi, nezakládá si výhradně na historické věrnosti či konkrétní zobrazení krajiny. Nachází se v místní části Obřany v dosahu tramvaje a je otevřena při vhodném počasí v neděli.

Nejnavštěvovanější drahou v kategorii je zahradní dráha v Drásově u Tišnova severozápadně od Brna. Dráha má rozchod 600 mm, je tvořena asi 400 metry kolejí a jsou na ní v provozu repliky lokomotiv i osobních vozů, nejzajímavější z nich jsou repliky postavené podle firemních katalogů z konce 19. století. Provoz zde probíhá zpravidla o víkendových dnech od května do poloviny září, při objednání i jindy (zejména pro skupiny).

Vracovská zahradní dráha, poblíž Kyjova, je výjimečná elektrickým provozem na zdejší asi 500 m dlouhé síti o rozchodu 600 mm. Provoz dráhy je určen především dětem, zajímavý je ale i pro dospělé návštěvníky, lákadlem je obdoba motorového vozu řady 810 na úzkém rozchodu a obdobně postavená lokomotiva řady 362. Celkově jsou zde v provozu tři soupravy, se kterými se návštěvníci mohou po síti svézt. Dráha je v provozu zpravidla jen každou druhou neděli v sezóně od května do září.

Řada drah je neveřejných, majitelé často nestojí o popularitu kvůli bezpečnostním důvodům. Zmínit lze ještě dráhy v Šiklově mlýně poblíž Bystřice nad Pernštejnem, ve Starém Plzenci a Charvátské Nové Vsi na jižní Moravě.

22. Orient expres (6)

Tento spoj není vypravován českými železničními dopravci, takže nejde primárně o českou železniční atraktivitu, je zde však zmíněn proto, že jeho trasa vede i přes Českou republiku. Obecně se jedná o nejluxusnější vlak železniční historie evropské, pravděpodobně i světové, jeho počátek je kladen do 4. října 1883, kdy byl vypraven nový spoj z Paříže (nádraží Paris Est) přes střední Evropu a Balkán do tureckého Istanbulu. Byla použita zcela nová souprava s luxusním vybavením. Trasa spoje se občas měnila, zůstávalo ale stále stejné základní směřování. V rámci dnešní ČR již za dob Rakousko-Uherska jezdily přímé vozy od Orient Expresu do Karlových Varů, za první republiky pak část vlaku pokračovala až do Prahy. Hlavní trať ale procházela přes území ČSR z Rakouska přes Bratislavu a Nové Zámky dále do Maďarska. S počátkem 2. světové války se ale fungování spoje a přeshraničního cestování vůbec velmi zkomplikovalo. Po válce byly spoje Orient Expresu poníženy do kategorie rychlíků, případně nočních spojů a kvůli rozdělení Evropy železnou oponou došlo postupně k dalšímu omezování a změnám trasy. Poslední pravidelný spoj v původní trase Paříž – Istanbul jel v roce 1977. Ve východní Evropě byl zaveden Balt-Orient expres, který však nedisponoval speciální soupravou a šlo pouze o název odkazující k minulosti. Orient expres jezdil pod tímto názvem i ve 21. století, šlo ale už o běžný vlak, rovněž odkazující se pouze názvem.

Vedle něj byl v roce 1982 zrekonstruován vlak z původních vozidel, od roku 1977 odstavených, a začal být vypravován luxusní vlak jako atraktivita cestovního ruchu pro movitou klientelu. V současnosti společnost provozující vlaky disponuje dvěma soupravami: Venice Simplon-Orient-Expres s původními vozy a British Pullman s britskými vozy z 20. a 30. let 20. století. Základní trasa prvního z nich vede v současnosti z Londýna do Benátek (Venezia), její trvání je 31 hodin a délkou 1715 km, tras je ale více a obměňují se, od roku 1999 několikrát ročně vede trasa vlaku také přes Prahu. Pobyt ve vlaku vyžaduje předepsané společenské oblečení. Z pohledu účasti se tak jedná o atraktivitu, která je určena pro omezené množství klientů, vlak je ale možné sledovat také při cestě.

23. Klub železničních cestovatelů (mimo kategorie)

KŽC je dnes nejvýznamnější organizací v oblasti železničního cestovního ruchu v ČR, jeho činnost se však už neomezuje jen na nadšence a organizaci tohoto specifického segmentu cestovního ruchu, ale zasahuje i do běžné pravidelné železniční dopravy. KŽC vznikl roku 1985 v Praze jako turistický oddíl tělovýchovné jednoty Lokomotiva Vršovice, po roce 1989 se

připojil ke Klubu českých turistů, postupně ale rozšiřoval záběr svých činností, což vedlo k registraci KŽC jako spolku a následně i založení dceřiných společností za účelem provozování železničních zájezdů, za účelem provozování dráhy i drážní dopravy, záběr KŽC je dnes velmi univerzální, má licenci i k provozování železniční dopravy v zahraničí. Je také vlastníkem železničních vozidel.

Činnost lze rozdělit do řady skupin. První z nich se týká provozování vlaků jednak v režimu pravidelných linek (v pracovní dny) v oblasti působení Pražské integrované dopravy, kde jsou používány motorové vozy řady 810, v roce 2018 na dvou linkách, jednak v režimu turistických spojů zapracovaných do jízdních řádů na řadě tratí v turisticky atraktivních úsecích, nejznámější spoje vedou v Posázaví a v Českém ráji. Režim provozu je pestrý, některé vlaky jezdí pravidelně o víkendech v letní sezóně, některé pouze ve vybrané dny a jsou zajištěny historickými vozidly motorové trakce.

Druhá skupina zahrnuje výletní vlaky tzv. na klíč, orientované především na nadšence v oblasti železnice, tedy projíždění tratí, kde není veřejný provoz – tratě se zastaveným provozem, vlečky či průmyslové dráhy. Akce jsou buď pravidelné s případem od případu sestavovaným jízdním řádem, nebo nárazové, většina z nich probíhá v Praze a okolí, ale ne výhradně.

KŽC je také vlastníkem muzejní dráhy Česká Kamenice – Kamenický Šenov, kde také zajišťuje provoz.

Poslední klíčovou činností je pronájem vozidel a celých vlaků k libovolným příležitostem, prim hraje oblast filmu a produkce, ale také zajišťování provozu pro obce u příležitosti oslav jubilea tratí apod., pronájem lze uskutečnit ale pro jakoukoliv akci. K dispozici jsou pouze vozidla motorové trakce.

Na nadšence jsou pak zaměřeny speciální akce typu Železniční cestovatel, PID rallye založené na projíždění tratí, je vydáván také zpravodaj orientovaný pro tuto skupinu zájemců.

III. Slovensko

Slovenské železnice dosahují délky přibližně 3500 km. Na řadě úseků je ale osobní doprava zastavena, na některých dalších včetně některých turisticky atraktivních je výrazně omezený. Obecně úroveň slovenské železniční dopravy není uspokojivá, kromě vybraných dále popsaných atraktivit skupin 1, 2, 3 jsou služby poskytované v rámci cestovního ruchu slabé až nulové. Slovenské železniční atraktivity obsahují zejména dvě důležité skupiny, jednou z nich je systém kolejové dopravy ve Vysokých Tatrách, druhou pak pozůstatky lesních drah, unikát, který v České republice neexistuje, zatímco na Slovensku jsou dvě turisticky provozované sítě z dříve provozovaných 42, z nichž jedna přežila víceméně bez zásadního přerušení provozu, když přešla plynule od původního primárně nákladního provozu do pozice turistického cíle. Celkově ale na Slovensku bude věnována pozornost devíti atraktivitám.

24. Čiernohronská lesná železnica (1, 4)

Jde o asi nejznámější lesní železnici nejen na Slovensku, ale v rámci střední a východní Evropy vůbec. Obecně lze říci, že přibližně od přelomu 19. a 20. století začaly vznikat sítě lesních železnic sloužící pro svoz dřeva z lesů efektivnějším způsobem, než byl předtím svoz pomocí koňských povozů, případně plavením. Lesní železnice byly typické častou změnou tras, málokterá síť vydržela od počátků do konce svého provozu v nezměněné podobě, tratě a odbočky se prodlužovaly do nových míst těžby, zatímco úseky do již vytěžených míst byly rušeny. Jak bylo již uvedeno, na Slovensku bylo postupně postaveno 42 sítí lesních železnic o různé maximální délce od několika km do více než 130 km, na území dnešní České republiky pouze 17, což bylo dáno jiným charakterem krajiny, nepočítaje v to pouze dočasné lesní železnice, postavené pro odvoz dřeva z polomů. Největšího rozsahu dosáhla právě Čiernohronská železnica o maximální délce 132 km. Lesní železnice používaly kvůli terénu úzký rozchod, podle naznačené kategorizace atraktivit tak patří jak do skupiny 1, tak 4.

Historie této dráhy začala již před 1. světovou válkou a první úsek byl dokončen roku 1908, maximální délky dosáhla za dob první republiky, v téže době dosáhla také prvního maxima přepravy dřeva, a to asi 260 tis. m³, druhého vrcholu pak dosáhla v letech 1953–1955, kdy výkon překročil 330 tis. m³. Od roku 1927 do roku 1962 byla také na části tratě zavedena osobní přeprava principiálně velmi podobná klasické železnici s jízdenkami, jízdními řády apod. Síť zasahovala do všech údolí Čierného Hronu, byla ale postupně zkracována jednak zmíněným ukončováním těžby v některých místech, jednak přechodem zbylé těžby na silniční dopravu. 30. prosince 1982 pak byl provoz dráhy ukončen na posledních 36 km a dráha měla být snesena jako všechny předešlé. Skupině nadšenců se však podařilo již roku 1983 likvidaci odvrátit, brigádně pracovali na údržbě trati a posléze se podařilo zapsat trať (torzo sítě) mezi památkově chráněné objekty – jednalo se o 17 km z původní délky. Trať byla udržována a roku 1992 byl slavnostně obnoven provoz, ovšem už pouze pro osobní dopravu, a to na prvním z tří dnes provozovaných úseků, do Vydrovskej doliny. Postupně byly ve 21. století obnoveny další úseky.

Dnes je tak doprava provozována z uzlové stanice Čierny Balog do tří směrů; nejstarší úsek vede do Vydrovskej doliny, kde byl později otevřen Lesnický skanzen, železnice je tak vhodně propojena s další atraktivitou a neomezuje se tedy na pouhé projetí tratě tam a zpět, Lesnický skanzen je rozsáhlý objekt se třemi větvemi naučných stezek a velkým množstvím exponátů, jak umělých, tak přírodních, lze tedy říci, že se jedná asi o nejatraktivnější větev sítě. Trať částečně prochází i skanzenem samotným, nekončí tedy před jeho branami. Druhý úsek je nejdelší, při délce 12 km spojuje Čierny Balog s hlavní tratí a prochází obcí, lesem i otevřenou

krajinou s výhledy, nedisponuje ale žádnou další atraktivitou. Poslední, nejpozději obnovený úsek (roku 2012) prochází osadami spojenými do obce Čierny Balog a hlavní atraktivitou vedení jeho trasy je průchod mezi tribunou a polem fotbalového hřiště. Odjezdy vlaků jsou z uzlové stanice koordinovány, provoz je organizován tak, že při správné volbě cesty lze projet celou síť jednou soupravou bez nutnosti přestupu. Nej hustší provoz je na větvi do skanzenu. Síť je v provozu od dubna do září, hlavní sezóna je v době letních prázdnin.

Na trati jsou provozovány parní i motorové lokomotivy, ve vedlejší sezoně zpravidla jen motorové, vozy jsou uzavřené i vyhlídkové (otevřené). Trať má rozchod 760 mm. Vedle klasické linkové dopravy do zmíněných směrů jsou provozovány také speciální akce na objednávku pro návštěvníky. Společnost nabízí pronájem vozů či celých vlaků pro firmy a cestovní kanceláře buď bez doplňkových služeb, případně může být zajištěna i akce typu hudebního vystoupení, zabíjačku, jízdu s ochutnávkou vína, přepadení vlaku zbojníky, ohňostroj apod. Akce mohou být objednány také ve vazbě na vybraný den (Den dětí aj.), nabízené vozy jsou různých typů – otevřené, uzavřené, konferenční, bufetové. Další atraktivitou je možnost letní školy strojevedoucích, kdy je možné nejen svézt se na lokomotivě, ale zúčastnit se i jednodenního kursu ovládání parní či motorové lokomotivy.

Pro děti a skupiny dětí lze využít speciální dětské vozy s hernami, podél tratě jsou vybudována dětská hřiště, pro školní výlety je možné spojit cestu vlakem s návštěvou zmíněného skanzenu. Konečně lze vytvořit i balíček služeb, kdy vedle cestování vlakem je možné rezervovat i ubytování a další atraktivity s tratí nesouvisející (návštěva salaše, jízda na koních aj.)

Provozovatelé plánují také budoucí rozvoj, kdy by výhledově mohl být provoz na trati rozšířen i ve smyslu pravidelné dopravy s přestupem na hlavní normálněrozchodnou trať, nebo dokonce zapojení železnice do budoucího integrovaného dopravního systému regionu, měla by být také zavedena pravidelná nákladní doprava, tedy oživen původní smysl tratě. Dříve bylo plánováno také obnovení tratě do některých dalších dolin, především do lyžařského a biatlonového střediska Osrblic.

25. Oravsko-kysucká lesní železnice (oficiální název Historická lesná úvrat'ová železnica) (1, 4)

Druhou a poslední lesní železnici na území bývalého Československa je kysucko-oravská dráha, vzniklá spojením dvou původně samostatných sítí, kysucké a oravské. Historie sítě začala v době 1. světové války, první úsek kysucké sítě byl otevřen 17. července 1917, oravské sítě pak 27. července 1918. Za první republiky byl uskutečněn záměr propojení obou sítí přes sedlo Beskyd, čímž vznikl unikátní úvrat'ový systém, jenž je dodnes největší atraktivitou této dráhy. Oravská síť nebyla napojena na normálněrozchodnou síť, zatímco kysucká ano, bylo tak výhodné sítě spojit do jednoho celku a dřevo převážet na kysúckou stranu k pile a velké železnici. Vzhledem k tomu, že překonávané sedlo představovalo velké stoupání (250 výškových metrů na délku 5,5 km), byl spojovací úsek postaven s pomocí úvratí, tedy vlak při stoupání mění směr jízdy. Protože v úvrat'ových bodech není dostatek prostoru na objíždění vlaku lokomotivou, mezi jednotlivými úvratěmi je vlak střídavě sunut (lokomotiva je vzadu) a tažen. Trať obsahovala celkem pět úvratí. Jedná se o jednu z pouze dvou evropských tratí vybavených úvrat'ovým systémem.

Po druhé světové válce byl spojený provoz, který v maximální délce dosahoval 110 km, postupně rušen, až roku 1973 byl zastaven úplně. Trať byla kompletně vytrhána až na unikátní úvrat'ové překonání sedla. Od 70. let byla trať nadšenci udržována a díky technickému řešení

prohlášena za kulturní památku. Po roce 1989 bylo napřed obnoveno depo na zachovaném úseku a do roku 1995 byla provedena obnova torza tratě. Vyhlášení za technickou památku proběhlo v roce 1991.

Turistická doprava byla zahájena na prvním obnoveném úseku v roce 1995. Celkový zachovaný úsek měří necelých 8 km se zmíněnými pěti úvratěmi, pro turistický provoz běžnými vlaky se však využívá pouze pětikilometrový úsek od skanzenu po 1. úvrať, dále provoz s turisty není možný z bezpečnostních důvodů. Je však možné projet celý zachovaný úsek až po sedlo Beskyd drezínou, a to pouze na objednávku. Provoz je výrazně slabší než na Čiernohronskej železnici, atraktivita úvratěového systému je ale vyšší. Trať je v provozu v letní sezóně. Na trati jsou v provozu parní i motorové lokomotivy, otevřené i kryté vozy, rozchod je rovněž 760 mm.

Trať je dnes součástí Skanzenu Vychylovka, nazývaný také Muzeum kysucké dědiny s četnými akcemi a expozicemi, nejedná se tak pouze o atraktivitu železniční, ačkoliv jedna z expozic je také železniční. Skanzen rovněž poskytuje balíčky služeb pro skupiny zájemců, např. denní programy pro firmy. Obecně je šíře poskytovaných služeb menší než v Čiernem Balogu, ale trať je také méně známá, počet návštěvníků se pohybuje v desítkách tisíc ročně.

Ze zbývajících slovenských lesních železnic zůstaly pouze sporé zbytky, např. náspy původních tratí, mosty, případně stopy v terénu, někde lze nalézt pomníky v podobě lokomotiv (Remetské Hámre), největší stopa zůstala, resp. byly obnoveny mosty na bývalé stakčinské úzkorozchodce, ovšem bez předpokladu obnovení provozu. Vedle tratí lze památky po lesních drahách nalézt v Oravském muzeu (oravský konec kysucko-oravské železnice, ovšem bez kolejového propojení) a v Pribylině – Považská LŽ. Posledně jmenovaná trať původně vycházela z Liptovského Hrádku a po ukončení jejího provozu v roce 1972 měla být část tratě zachována pro turistický provoz. Po letech ale tato snaha nedosáhla úspěchu, trať byla definitivně zrušena a zbylé exponáty z Považské železnice byly umístěny ve skanzenu v Pribylině. Dlouhodobé plány předpokládají postavení alespoň krátkého úseku v délce přibližně 1 km, aby byla vozidla atraktivněji předváděna než jen ve statické expozici, nicméně plány se zatím nenaplnily.

26. Štrba – Štrbské pleso (1, 2)

Dnes nejznámější slovenská ozubnicová dráha s velmi pestrou historií. Koncem 19. století vzrůstala popularita oblasti Štrbského plesa jako lázeňské zóny, železniční trať se však této obci kvůli značnému převýšení vyhnuly, nejbližší stanicí byla čtyři kilometry vzdálená Štrba na Košicko-bohumínské dráze s převýšením okolo 500 metrů. Oproti terénně výhodněji položeným místům se tak Štrbské pleso dostalo do nevýhodné situace.

Ta se vyřešila 28. července 1896, kdy byla otevřena ozubnicová dráha o délce 4,8 km a rozchodu 1000 mm. Maximální sklon byl 127 promile a byl zde použit systém Riggenbach. Dráha byla logicky provozována s parním provozem. Dráha jako jedna z mála evropských ozubnic od počátku neprosperovala a přes trvalý nárůst počtu návštěvníků Vysokých Tater množství cestujících stagnovalo. Přesné důvody neúspěchu lze těžko zpětně identifikovat, ale pravděpodobně jím byla zejména nízká rychlost přepravy ve spojení s přece jen lepší dostupností cílového místa jiným druhem dopravy než u drtivé většiny evropských ozubnic. To postupně vedlo k úplnému zrušení dráhy v roce 1938, provoz byl ale zastaven již roku 1932.

Další nárůst počtu návštěvníků v období po 2. světové válce už tehdejší dopravní síť v regionu nedokázala dobře zvládat a po přidělení MS v lyžování v roce 1970 bylo rozhodnuto o výstavbě obnoveného spojení od hlavní tratě na Štrbské pleso bez nutnosti dlouhé zajižďky

přes Smokovce, nebo s využitím pouze silniční dopravy. Z několika variant, z nichž hlavní konkurenty představovala klasická visutá lanovka a tehdy módní jednokolejnicová dráha, která však nikdy nezaznamenala výraznějšího rozšíření a ani v tehdejší době nebyla v horských podmínkách vyzkoušená, nakonec vyšla vítězně varianta obnovy ozubnicové dráhy ve víceméně shodné trase, jako byla trať původní. Změny v trasování byly provedeny pouze v koncových úsecích, kdy byla zcela přebudována přestupní stanice Štrba a na Štrbském plese byla postavena společná stanice ozubnice a úzkorozchodné dráhy TEŽ, což výrazně zlepšilo návaznosti pro cestující. Trať byla obnovena již s provozem elektrických jednotek (původně švýcarského původu), a to v lednu 1970. Tyto vozy byly postupně nahrazeny elektrickými jednotkami, maximální rychlost je 30 km/h, při klesání pak pouze 23 km/h.

27. Tisovec – Pohronská Polhora (2, 6)

Druhá existující ozubnicová trať na Slovensku se nachází na středním Slovensku, v současnosti je ale její situace bez dobrých perspektiv. Motivací pro výstavbu bylo spojení několika železáren na středním Slovensku a jejich efektivní zásobování železniční dopravou, konkrétně šlo o provozy v Tisovci na jižní straně masívu Slovenského rudohoria a v Podbrezovej a Hronci na severní straně. Trať propojila také jižní nížinu s oblastí údolí Hronu. Úsek byl otevřen v roce 1896, celá trať měřila 41 km, z toho na ozubnici připadá necelých 6 km s maximálním sklonem 50 promile. Použita byla ozubnice systému Abt. Vedle ozubnice je trať i stavebně náročná s mosty a tunely. Provoz byl zprvu parní, trať naplnila očekávání, co se přepravovaného nákladu týká, maximální rychlost na ozubnici činila pouze 12 km/h. V období první republiky došlo k zavedení moderních motorových vozů, které ozubnici nevyužívaly. Po válce pak došlo k územním změnám v regionu, které vedly k potřebě výstavby nových železničních úseků, kdy ještě do této doby byla zdejší železniční síť primárně orientována na Budapešť, byla plánována i výstavba nové tratě, která by ozubnicovou nahradila. K tomu nedošlo, naopak v 50. letech byl provoz kvůli špatnému technickému stavu na několik let zastaven, v 60. letech byl provoz výrazně modernizován zařazením motorových ozubnicových lokomotiv a obnovou ozubnice samé, mezitím ale ukončil provoz nejvýznamnější přepravce v nákladní dopravě. Nákladní lokomotivy tak již nebyly potřeba a doprava je zabezpečována prakticky výhradně adhezními motorovými vozy.

Po roce 1989 i zde došlo k výraznému útlumu a trati hrozilo zrušení. Její unikátní vlastnost, kdy ozubnicových tratí s normálním rozchodem je po světě pouze několik (mj. Tanvald – Kořenov) vedla ke snahám o zachování provozu a na trať se posléze dostaly historické rumunské parní lokomotivy.

Běžný provoz na trati je dnes velmi slabý, motorové vozy zajišťují vozbu pouze tři párů vlaků denně v předmětném úseku, a to z Brezna do Tisovce, nákladní doprava není provozována vůbec. Ozubnice je využívána jen při nostalgických jízdách při využití zmíněných parních lokomotiv a historických osobních vozů, jízdy se konají s frekvencí přibližně jednou měsíčně v letní sezóně. V Tisovci je také muzeum dráhy. Vedle těchto jízd se koná minimum dalších akcí. Trať je tak příkladem nevyužitého potenciálu pro cestovní ruch, neboť kromě vlastní atraktivity disponuje i okolím s bohatými možnostmi turistiky. Nástup na trasu je ideální ze stanice Brezno s relativně častým spojením z Banskej Bystrice nebo z jihu z Rimavské Soboty či Tisovce.

28. Tatranské elektrické železnice (1)

Síť úzkorozchodných drah spojuje významná střediska Vysokých Tater a napojuje je také na hlavní trať; druhé napojení na hlavní trať realizuje zmíněná ozubnicová železnice do

Štrby. Rozvoj cestovního ruchu ve Vysokých Tatrách byl zapříčiněn mimo jiné vznikem železnice vedené Podtatranskou kotlinou roku 1871. Roku 1895 byla zprovozněna normálněrozchodná trať Poprad – Tatranská Lomnica, 1896 ozubnice Štrba – Štrbské pleso, zatímco střední část s tehdy nejvýznamnějším střediskem Starý Smokovec zůstávala bez obsluhy kolejovou dopravou. Roku 1904 byl z Popradu do Smokovce zaveden provoz trolejbusů, ten však záhy skončil a až po té došlo k výstavbě železnice. Pro dráhu byl zvolen rozchod 1000 mm a adhezní provoz, již od počátku elektrický. 20. února 1908 byl otevřen první úsek z Popradu do Starého Smokovce, 16. prosince 1911 byla trať prodloužena do Tatranskej Polianky a postavena odbočka do Tatranskej Lomnice. 13. srpna pak byl vývoj dokončen prodloužením z Polianky na Štrbské pleso, bylo tam postaveno poslední propojení. Síť tak dosáhla maximálního rozsahu 36 km, který je v provozu dosud, maximální stoupání je 65 ‰ před Štrbským plesem. To je tak současně s 1350 metry nadmořské výšky nejvýše položenou železniční stanicí Slovenska, dříve i Československa. Další projekty rozšíření z Tatranskej Lomnice podél hřebene k východu nebyl realizován kvůli válce a později už k jeho aktualizaci nedošlo. Před rokem 1970 se uvažovalo o radikální změně dopravního systému ve Vysokých Tatrách v souvislosti s pořádáním MS v lyžování, byla plánována tehdy prosazovaná jednokolejnicová dráha, nakonec ale byly dráhy jen modernizovány a ozubnicová dráha znovu postavena, byla také zařazena moderní vozidla ve stylu vlakotramvají. V 80. letech došlo k výstavbě nového nádraží v Popradu a kvůli tomu byl přeložen první úsek železnice směr Smokovec, čímž dráha ztratila charakter vlakotramvaje (původní úsek vedl částečně obcí). Od roku 2001 jsou na tratích TEŽ v provozu nové elektrické jednotky.

Provoz je zde dnes organizován na hlavní trase Poprad – Smokovec – Štrbské pleso s většinově hodinovým intervalem, projetí 30 km dlouhé tratě trvá asi 75 minut, v pravidelném hodinovém taktu jsou pak ve Smokovci zajištěny přípoje do Tatranské Lomnice (6 km, 15 minut v jednom směru). Dráha tak hraje rozhodující roli ve veřejné dopravě tatranských středisek, jak co se týká přesunu turistů podél hřebene, tak v přístupu od Popradu. V minulosti byla dráha vedena převážně lesy s omezenými výhledy, po větrné smršti v Tatrách roku 2004 je dráha i částečně vyhlídková s pohledy na hřeben Vysokých Tater i na jižní stranu na Tatry Nízké. Tak jako u většiny českých i slovenských tratí zde v zásadě neexistuje speciální turistický provoz charakterizovaný pořádáním většího množství akcí a rozšířenými službami či balíčky služeb – provoz je pojat klasickým způsobem bez zvláštní vazby na ostatní služby cestovního ruchu. Ideálním místem pro nástup na trať TEŽ je Poprad, případně Štrbské pleso s propojením ozubnicovou železnici.

29. Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica (9)

Banská Štiavnica na jihozápadním Slovensku je nejstarším a nejvýznamnějším hornickým městem Slovenska, zdejší doly jsou také zapsány v seznamu UNESCO. V 19. století bylo třeba modernizovat dopravu surovin z tohoto města a opačným směrem dopravovat uhlí pro pohon strojů. Návrh spočíval ve výstavbě tratě z odbočné stanice Hronská Breznica (dnes Hronská Dúbrava) na hlavní trati Bratislava – Zvolen údolím a po úbočí do Banské Štiavnice. Náklady na výstavbu tratě byly propočteny vysoké, navíc se počítalo téměř výhradně s nákladní dopravou, proto bylo rozhodnuto o výstavbě úzkorozchodné tratě. Provoz byl zahájen 10. srpna 1873 s parními lokomotivami, dráha měřila 23 km a měla rozchod 1000 mm, maximální sklon činil 20 ‰, celkové převýšení činilo 300 metrů. Ačkoliv původně mělo jít pouze o nákladní železnici, byla zahájena i doprava osobní, i když zprvu ve velmi omezené míře jedním párem vlaků denně, postupně byla nabídka rozšířena. Zboží bylo v přípojných stanicích překládáno, což provoz prodražovalo a zdržovalo, proto se záhy začalo uvažovat o přestavbě na normální

rozchod, případně změně trasování, k ničemu z toho však nedošlo. V meziválečném období byla zkoumána i varianta zrušení tratě a převedení na silnici, vzhledem k problémům překládky a potřebě speciálních vozidel pro osobní dopravu, na tuto verzi ale také nedošlo a trať byla posléze zrekonstruována, k zásadním změnám ale nedošlo.

Až za 2. světové války se v plánech pokračovalo a byla naplánována přestavba na normální rozchod. Ta se uskutečnila až po válce, v letech 1946-7 byla situace s provozem dosavadní tratě neudržitelná, zejména v nákladní dopravě byly kapacity nedostatečné, proto v témže roce mládežnická organizace nabídla výstavbu dokončit, což bylo posléze akceptováno, trať stavěli mládežníci z ČSR, ale i ze zahraničí (průměrný věk stavebníků byl necelých 20 let), a proto byla pojmenována jako Trať mládeže. 30. října 1949 byla otevřena trať v nové trase, měří 20 km a maximální sklon je 18 ‰. Díky zkrácení tratě je zde více umělých staveb a dráha má tak více horský charakter než původní. Současně s otevřením nové tratě byl zrušen provoz tratě úzkorozchodné. Trať výrazně zlepšila možnosti nákladní dopravy, ale umožnila i rozvoj cestovního ruchu do oblasti Banské Štiavnice. Po změně režimu zaznamenala i zdejší dráha pokles, v kritickém roce 2003, kdy na Slovensku byl zastaven provoz na velkém množství místních tratí za účelem úspory, ovšem bez zásadní koncepce, byla i tato trať na seznamu úseků určených ke zrušení, provoz zde ale přežil dodnes, i když ve velmi omezeném rozsahu.

Na trati jsou dnes denně provozovány pouze 3-4 páry vlaků s přípoji od Zvolena, provozované motorovými vozy, z pohledu cestovního ruchu je nabídka zcela nedostatečná. Přes existenci památky UNESCO v Banské Štiavnici hraje dnes železniční doprava v této relaci zcela zanedbatelnou roli, přestože je sama unikátem realizovanou přestavbou. Dostupná je z Hronskej Dúbravy s přípoji od Zvolena.

30. Košická dětská železnice (1, 3)

Jediný přeživší zástupce dětských (pionýrských) drah v bývalém Československu. Fenomén dětských drah se objevil v meziválečném období v Sovětském svazu, kde vznikly desítky takových drah (i do dnešní doby se jich dochovalo několik desítek), dětské dráhy se pak začaly rozšiřovat i do dalších mezí socialistického bloku (budou zmíněny i v Maďarsku). Motivací pro jejich výstavbu bylo připravovat žáky základních škol na budoucí zaměstnání na dráze, nenásilnou formou tak děti byly lákány k práci na dráze a obecně se zlepšoval jejich vztah k železnici. Všechny posty s výjimkou strojvedoucích vykonávaly na těchto drahách děti, zprvu výhradě ty, které byly organizovány v pionýrských organizacích svých zemí – proto se tyto dráhy nazývaly pionýrské. Po změně režimu se přeživší dráhy přejmenovaly většinou na dětské dráhy.

První pionýrská dráha tehdejšího Československa zahájila provoz 1. května 1956 z okrajové část Košic Čermel' (tehdy obsluhovaný tramvajemi) vzhůru Čermel'ským údolím, již v té době turisticky využívaným, do tehdejší stanice Pionier (dnes Alpinka), kde byla plánována výstavba pionýrského tábora. Dráha má délku 4 km, rozchod je 1000 mm a maximální stoupání 24 promile, dráha překonává převýšení 55 metrů. Provoz byl zahájen parními lokomotivami a stanice byly vybaveny různými zabezpečovacími systémy, aby se pionýři mohli seznámit s různými v praxi využívanými typy.

Dráha byla bohatě využívána obyvateli Košic k cestování do rekreačního zázemí města na okraji kopců, a to i v roce 1971, kdy byla zrušena tramvajová trať do Čermel'u a přístup tak byl možný jen po silnici. V následujících letech proběhla rekonstrukce, po změně režimu došlo

k úpadku provozu, kdy hrozilo zrušení dráhy nejen kvůli poklesu zájmu, ale také špatnému stavu lokomotiv.

Dnes je provoz zajišťován od konce dubna do října o víkendech, o prázdninách pak celotýdenně ve dvouhodinovém intervalu, lze samozřejmě objednat i mimořádné jízdy. Je zachován charakter provozu s dětskými zaměstnanci, na vlaky je přednostně nasazována historická parní lokomotiva, v případě potřeby je k dispozici i lokomotiva motorová. Cesta jedním směrem trvá 20 minut.

Dráha je provozována občanským sdružením a zvyšuje svou známost a atraktivitu pořádáním akcí jak v místě, tak akcí pořádány ve spolupráci s jinými spolky ve smyslu železničních výletů i za hranice Slovenska. Spolupracuje také s obdobnými drahami v Maďarsku. Sekundární infrastruktura v místě je spíše slabší, což je ale dáno blízkostí Košic. V okolí lze podnikat pěší i cyklovýlety, devizou je atraktivní krajina. Dostupnost veřejnou dopravou je momentálně jen autobusem z centra Košic.

Atraktivita spočívá především v ojedinělosti organizace provozu se zapojením dětí, v tomto segmentu se dráha také výrazně liší od většiny dětských drah, jejichž trasa bývá okružní, po parku apod., zde má trasa i jistý přepravní význam.

31. Středoslovenská magistrála (Horehronie) (9)

Normálněrozchodná trať, v některých úsecích připomínající rakouský Semmering, prochází údolím Hronu od Banskej Bystrice až k jeho prameni, pokračuje nad něj a je posléze napojena v Margecanech na podtatranskou magistrálu. Historie spojení Banská Bystrica – Margecany je rozdělena na řadu etap, v dobách Rakousko-Uherska byla prioritní orientace tratí na Budapešť, zatímco příčná spojení byla stavěna omezeně, případně vůbec. Z východní strany bylo prioritou napojení kraje s těžbou a železářským průmyslem v okolí Gelnice. Roku 1884 byla otevřena lokálka Margecany – Gelnica – Mníšek nad Hnilcom – Smolník, poslední úsek byl ale úzkorozchodný. Trať byla ještě doplněna ozubnicovou drahou pro nákladní dopravu do Žakaroviec, ta ale brzo zanikla a dnes po ní nejsou žádné stopy. V tomtéž roce byla zahájena stavba i na opačné straně údolí Hronu, kdy byla opět kvůli potřebě místních železáren zprovozněna trať z Banskej Bystrice do Podbrezovej – konkrétně 26. července. Mezi Podbrezovou a Smolníkem ale zůstávala dlouhá mezera, v dlouhodobých plánech se tak začala objevovat tzv. středoslovenská magistrála, která by doplnila trať vedenou podtatranskou kotlinou. 15. prosince 1895 byla západní část prodloužena přes Brezno do Pohronskej Polhory, kde navázala na zmíněnou ozubnicovou dráhu z Tisovca. Poslední prodloužení z dob monarchie spojilo Brezno s Červenou Skalou 28. listopadu 1903, trať do Pohronskej Polhory se stal součástí tratě do Tisovca. Vznik středoslovenské magistrály je ale datován až do dob ČSR, kdy byly od roku 1933 postupně otevírány úseky Červená Skala – Telgárt, Telgárt – Dobšinská ľadová jaskyňa, Ľadová jaskyňa – Mlynky a Mlynky – Mníšek nad Hnilcom, kde byla přestavěna původní úzkorozchodná trať. 26. července 1936 byla zahájena doprava na celé trase Banská Bystrica – Margecany.

Atraktivnější je úsek Červená Skala – Margecany o délce 95 km a maximálním sklonu 17 ‰, který prochází místy údolím zcela mimo silniční síť, krajina je málo civilizovaná a na trati je celá řada zajímavých stavebních prvků, čímž úsek připomíná Semmering. Nejzajímavější je úsek u Telgártu, kde se nacházejí kamenný Chramošský viadukt o délce 112 m, železobetonový Telgártský viadukt o délce 86 m a Telgártsky tunel o délce 1239 m, jenž je spirálový, trať v něm vystoupá o 31 metrů a vytváří úplnou smyčku. Poblíž zastávky Telgárt-penzión tak trať nadjíždí sama sebe, větší část smyčky je ale ve zmíněném tunelu, přesto

jde o unikát na tratích bývalého Československa. Mimoto nad Telgártem trať prochází kolem pramene Hronu a v Besnickém tunelu se pak nachází nejvýše položené místo slovenských normálněrozchodných železnic, 955 m.n.m. (v ČR Kubova Huť na Šumavě, 995 m.n.m.). Celkem je na trati devět tunelů. Z tratě je dosažitelná také přehrada Palcemanská Maša, poblíž ní lze z jižní strany vstoupit do Slovenského raja a také tu leží Dobšinská řadová jaskyňa, památka UNESCO.

Dolní část Banská Bystrica – Červená Skala není tak stavebně zajímavá, ani zde neleží tolik atraktivit, přesto je ale zajímavá průchodem údolím Hornu, více či méně sevřeným, z Brezna je dosažitelná Čiernohronská lesná železnica, leží zde obce proslulé folklórem, jako Polomka či Heľpa. Trať měří 86 km a maximální sklon je 15 ‰.

Provoz zde neodpovídá potřebám cestovního ruchu, je orientován především na primární dopravu, bez ohledu na sezónu. V celé délce magistrály jsou v provozu denně pouze dva páry rychlíků, zastávkové vlaky jezdí pouze v úsecích Banská Bystrica – Brezno a Nálepkovo – Margecany, kde je frekvence dostatečná, několik spojů dojíždí od západu do Červenej Skaly, od východu k Dobšinskej jaskyni, ale pouze v počtu 1-3 páry vlaků denně, nejatraktivnější úsek Červená Skala – Dobšinská jaskyňa je tak obsluhován jen dvakrát denně v každém směru. Také zde jde o zcela nevyužitý potenciál tratě v cestovním ruchu, jak pro zajištění přístupu turistů do regionu, tak pro podporu tratě jako atraktivit samé. Vhodná nástupní místa jsou koncové stanice Banská Bystrica a Margecany.

32. Trať SNP (9)

Jedna z nejhezčích, někdy považovaná za vůbec nejhezčí trať Slovenska spojuje Banskou Bystricu přes Fatru a lázně Turčianské Teplice s Diviaky, následně vlaky pokračují do Martina a Vrútkov na podtatranské magistrále. Normálněrozchodná trať vznikla až v období první republiky, kdy docházelo k zahušťování železničního spojení na Slovensku a definitivnímu odstranění primární orientace na Budapešť. Spojení Banskej Bystrice se severem bylo komplikované a zdlouhavé pře Zvolen a Kremnicu, proto bylo rozhodnuto o výstavbě kratšího normálněrozchodného jednokolejného spojení. Výstavba byla zahájena roku 1936, provoz byl ale zahájen až 19. prosince 1940, trať měří 46 km a zahrnuje celkem 22 tunelů, nejdelší z nich pod hřebenem Vel'kej Fatry měří téměř 5 km; celkem tunely tvoří téměř třetinu délky tratě. Trať se také dvakrát v horských údolích otáčí do protisměru, během jízdy se nabízejí výhledy. Okolí je velmi vhodné pro turistiku s řadou dalších atraktivit, např. Harmanecká jaskyňa. Od roku 1969 byla trať pojmenována jako Trať Slovenského národního povstania.

Provoz na trati bohužel vůbec nereflektuje požadavky cestovního ruchu a je v současnosti orientován víceméně na dálkovou dopravu ze severní strany do Banskej Bystrice. Jsou zde v provozu rychlíky ve dvouhodinovém taktu spojující Zvolen (Banskou Bystricu) se Žilinou, ve vlastním úseku Trati SNP ale nejsou zavedeny žádné zastávkové vlaky, rychlíky zde nezastavují ani v letní sezóně, takže trať nelze vůbec využít jako přístupovou možnost do hor, resp. pouze z okrajových stanic Banská Bystrica a Horná Štubňa, případně Turčianské Teplice. Z pohledu cestovního ruchu tak funguje pouze jako částečně vyhlídková trasa, jinak plní funkci spíše tranzitní, je zde tak zcela nevyužitý potenciál pro turismus. Z České republiky je úsek nejlépe dosažitelný ze Žiliny, kde lze přestoupit z přímých vlaků.

IV. Rakousko

Délka rakouských železničních tratí je necelých 6000 km, malá část z nich je úzkorozchodných. Rakousko díky své hornatosti nabízí celou řadu atraktivních úseků různých vlastností, včetně normálněrozchodných drah překonávajících horské hřebeny. Kvalita rakouské železniční dopravy je vysoká, i když z pohledu tarifů a obslužnosti slabší než v Německu, z pohledu cestovního ruchu je ale vyspělost vysoká, některé dráhy vytvářejí velmi komplexní nabídky a produkty. Zde budou vybrány tratě všech skupin, na prvním místě je neobvykle zmíněna normálněrozchodná dráha se zobecněným názvem používaným běžně i mimo tuto konkrétní trať.

33. Semmeringbahn (9)

Dráha přes rakouský průsmyk Semmering je považována za první horskou dráhu, byla předobrazem dalších drah překonávajících horské masívy a je typická hojným využitím tunelů a mostů a mnohými oblouky. Podle této dráhy jsou přezdívány tratě podobného charakteru označením „Semmering“, v České republice tak máme Pražský, Teplický či Slezský Semmering (od Šumperka do Jeseníku). Tyto tratě zpravidla patří do skupiny zajímavé pouze svým trasováním a technickými vlastnostmi, ale nejsou specifické rozchodem, ozubnicí apod., přesto jsou pro turisty atraktivní výhledy a stavebními objekty na trase.

Dráha přes průsmyk Semmering byla součástí rakouské Jižní dráhy a byla projektována ve 40. letech 19. století. Výstavba dráhy trvala přibližně 6 let, řídil ji Carl rytíř von Ghega a 23. října 1853 projel po této trati první vlak. Vlastní trať měří 41,7 km a je definována jako úsek mezi stanicemi Gloggnitz (směrem od Vídně) a Mürzzuschlag (ve směru od Grazu) s vrcholovou stanicí v obci Semmering v nadmořské výšce 896 m.n.m.. Trať má normální rozchod s maximálním sklonem 28 ‰. Přibližně polovina délky tratě je v oblouku, kdy minimální poloměr činí pouze 190 m. Na trati je celkem 15 tunelů a 16 viaduktů, nepočítaje menší mosty a propustky. Nejdelším tunelem je vrcholový Semmeringtunnel s délkou přibližně 1,5 km, nejdelším viaduktem pak Schwarza-Viadukt s délkou 228 m. Naproti tomu nejvyšší viadukt Kalte Rinne má výšku 46 m a je dvoupatrový. Provoz na trati byl pochopitelně zahájen s parním provozem, od roku 1959 je celý úsek elektrifikován. Díky svému primátu a unikátním technickým prvkům byla dráha zapsána 2. prosince 1998 do seznamu UNESCO.

Trať tvoří klíčovou spojnici mezi severem a jihem Rakouska, potažmo jednou z významných spojníc přes Alpy a panuje na ní velmi hustý provoz, jak osobní, tak nákladní. V rámci osobní dopravy převažují dálkové vlaky z Vídně na jih Rakouska a dále přes hranice, přímé vlaky přes Semmering jezdí také z Prahy (linka Praha – Graz). Osobní vlaky jsou v menšině, vzhledem k malé hustotě osídlení podél předmětného úseku jsou vlaky provozovány pouze ve dvouhodinovém taktu z Payerbach-Reichenau do vrcholové stanice Semmering; jižní část trati je obsluhována osobními vlaky prakticky jen o víkendech. V stanici Semmering ale zastavují také některé dálkové vlaky.

Za velmi atraktivní se považuje projetí tratě, neméně atraktivní je ale pěší stezka vedená přibližně podél tratě a jejích nejzajímavějších prvků. Severní stezka (k Vídni) vychází ze stanice Semmering a kvůli trasování se po přibližně 15 km ve stanici Klamm dělí a pokračuje do Gloggnitz (celkem 23 km) nebo do Payerbach-Reichenau (21 km). Z obou stanic lze pokračovat přímými spoji do Vídně. Cestu lze ukončit také v jejím průběhu v některé nácestné zastávce s dvouhodinovým taktům vlaků, není tedy nutné absolvovat celý úsek. V průběhu trasy stezka podchází řadu mostů, kdy nejvýznamnější je zmíněný viadukt Kalte Rinne, na řadu mostů je pohled shora, na stezce je řada relativně prudkých klesání a stoupání. Nejatraktivnější úsek se

nalézá mezi zastávkou Wolfsbergkogel a stanicí Breitenstein, kde stojí rozhledna, z níž lze přehlédnout prakticky celou severní část dráhy, za dobrého počasí jsou vidět také pohory Rax a Schneeberg. Dále se v tomto úseku nachází viadukt Kalte Rinne a tzv. 20šilinková vyhlídka, typický výhled do oblasti Semmeringu, jenž býval zobrazen na bankovkách původní rakouské měny. Stezka je také vybavena informačními panely v němčině.

Jižní stezka měřící 17 km vede ze Semmeringu do Mürzzuschlagu, je méně náročná, neboť vede podél bývalé říšské silnice, ale také méně atraktivní, je vhodnější pro rodiny s dětmi. Je také vybavena informačními tabulemi.

Ve vrcholové stanici Semmering lze navštívit také informační centrum dráhy, kde jsou v prodeji upomínkové předměty, v budově je rovněž muzeum dráhy, přístupné v otevírací době bezplatně.

Nepočítaje ozubnicové tratě, jedná se nepochybně o nejatraktivnější trať v Rakousku a jednu z nejatraktivnějších v Evropě obecně, včetně drah ozubnicových. Pro české turisty se jedná zřejmě o největší železniční atraktivitu v dosahu jednodenního výletu.

Vzhledem ke zdoluhavému průjezdu vlaků přes Semmering byl navržen základnový tunel pod pohorím o délce 27 km. Stavba byla zahájena roku 2012 a prakticky zcela nahradí původní historickou trať, začíná za stanicí Gloggnitz a končí u Mürzzuschlagu. Po dokončení by měla být veškerá pravidelná doprava převedena do nového tunelu a původní trať by zůstala pro turistický provoz. Převedením drtivé většiny vlaků samozřejmě atraktivita mírně klesne, neboť významným prvkem atraktivnosti železniční tratě je vlastní provoz, kdy turisté sledují vlaky různých druhů a kategorií v krajině, na mostech apod., z rozhledny u Wolfsbergkogel lze sledovat jeden vlak po dobu několika km jeho trasy. Dokončení je plánováno na rok 2024.

34. Schneeberg (1, 2)

Z České republiky nejdostupnější a také nejnavštěvovanější železniční atraktivitou je ozubnicová dráha na masív Schneeberg několik desítek kilometrů jižně od Vídně.

15. dubna 1897 byl zahájen provoz na přípojně normálněrozchodné dráze z Wiener Neustadtu na hlavní trati do městečka Puchberg am Schneeberg, kde ještě ve stejném roce byla zprovozněna ve dvou etapách trasa do horní stanice Hochschneeberg na plošině Schneebergu. Konkrétně provoz v celé trase byl zahájen 25. září. Pro dráhu byl zvolen rozchod 1000 mm a ozubnicový systém Abt, celková délka dráhy činí 10 km a maximální stoupání 197 ‰. Překonávaný výškový rozdíl činí 1223 metrů, když vrcholová stanice leží ve výšce 1800 m.n.m., což je nejvyšší rakouská železniční stanice. Na trati se nacházejí tři výhybny, což umožňuje měnit frekvenci provozu podle potřeby.

Trať vychází zprvu lesy s mírným stoupáním, později stoupá po loukách a mezi skalami na vrcholovou plošinu, v horní části se pak otevírají bohaté rozhledy. Dnes je provoz zajišťován motorovými jednotkami Salamander z roku 1999 s maximální rychlostí 20 km/h, ty svým vzhledem a nátěrem byly v době vzniku kontroverzní. Mimo pravidelný provoz se pro nostalgické jízdy využívají původní parní lokomotivy z let 1896 a 1900 s maximální rychlostí 10 km/h do kopce. Na trati je provoz jednotkami Salamander zhruba od května do října, o prázdninových víkendech pak vyjíždějí i vlaky vedené parními stroji. Cesta trvá motorovou jednotkou 40 minut, základní jízdní řád počítá s pěti páry vlaků denně, v případě zájmu je ale zaveden 30minutový takt. Parní jízda se koná zpravidla jednou denně v uvedených dnech a cesta trvá 90 minut směrem vzhůru. Zajímavý je také nákladní vůz připojený k jednotce Salamander.

Zajímavostí a současně výhodou dráhy je to, že nevede na samý vrchol masívu, jako to bývá obvyklé, ale končí zhruba 250 výškových metrů pod nejvyšším bodem masívu. Nabízí se zde tak výstupy na nejvyšší bod Klosterwappen (2076 m.n.m.), ale i méně náročné výlety po plošině Schneebergu s vyhlídkami do kraje, včetně kruhového výhledu na vrcholu Waxriegel. Vedle klasické pěší turistiky se zde vyskytují i náročnější trasy i jištěné cesty, také horolezecké aktivity. Schneeberg je ale vybaven také atraktivitami jiného druhu, především Alžbětíným kostelíkem u horní stanice a přilehlým interaktivním objektem zabývajícím se historií a současností místa a informačním centrem. Při výstupu na nejvyšší bod masívu jsou další turistické chaty a útulny se stravovacími službami, totéž při cestě dolů podél dráhy ozubnice. Výhoda spočívá v možnosti rozptýlení návštěvníků po větším okolí a existence relativně nenáročných tras z horní stanice, proto je Schneeberg vhodný pro všechny segmenty turistů včetně rodin s dětmi, lze zde strávit pestře relativně dlouhou dobu, což na většině horských drah obsluhovaných ozubnicemi možné není. Na Schneebergu je také poskytováno ubytování.

Dráha je dobře dostupná z Wiener Neustadtu, kde zastavují i přímé vlaky z České republiky, po přípojně dráze do Puchbergu, kde je společné nádraží normálněrozchodné a úzkorozchodné dráhy, dráha se charakterem trasování liší od většiny ozubnicových drah.

35. Schafberg (1, 2, 3)

Druhou velmi navštěvovanou ozubnicovou drahou Rakouska je dráha na Schafberg, ležící v jezerní oblasti poblíž Salzburgu v západní části země. Dráha byla projektována již od 70.let 19. století, kvůli obtížným přírodním i jiným podmínkám ale byla zprovozněna až 1. srpna 1893, s parním provozem, který je na dráze provozován ve většinové míře dosud. Dráha byla během své existence několikrát modernizována, naposled byly objednány v 90. letech nové parní lokomotivy; historické stroje jsou ale ve stavu dráhy stále a jsou vypravovány na nostalgické vlaky.

Pro dráhu byl zvolen rozchod 1000 mm a v celé délce je položena ozubnice systému Abt. Maximální sklon činí 260 ‰, vlak při své cestě překonává téměř 1200 výškových metrů. Trasa měří necelých 6 km a projetí trvá 45 minut jedním směrem u nových parních lokomotiv, hodinu potom u historických z konce 19. století. Dráha začíná v městečku St.Wolfgang u stejnojmenného jezera ve výšce 542 m.n.m. a hned stoupá lesy a částečně i loukami, zhruba v polovině stoupání se otevře rozhled na Wolfgangsee. Za polovinou své trasy dosahuje vlak výhybny Schafbergalm na stejnojmenné plošině s výhledy, dále pak stoupá již otevřenou krajinou se zářezy až do konečné stanice Schafbergspitze s 1732 m.n.m. Samotný vrchol hory s horským hotelem a kruhovými výhledy leží ještě o 48 výškových metrů výše.

Provoz na dráze je zajišťován v sezóně od dubna do října v základních přibližně hodinových intervalech, podle potřeby je ale posilován na výsledných 20 minut. Dráha disponuje parními lokomotivami dvou generací, které provoz obsluhují, v případě nejkratších intervalů ale tento počet nepostačuje a některé spoje jsou vedeny diesellovými stroji postavenými v historizujícím stylu. Dráha je atraktivní parním provozem, ale také okolím, kde se ve větší části stoupání naskytnou bohaté výhledy na jezera v okolí a horské hřebeny. Oblast je vhodná také pro pěší turistiku, frekventovaná trasa vede přibližně podél horní části tratě, takže je možné z ní provoz sledovat, ve spodní části se pak odklání, další turistické trasy vedou po okolí, některé jsou i náročné. Stravovací a ubytovací služby jsou poskytovány především ve vrcholovém hotelu Schafbergspitze, samozřejmě také v údolí v St.Wolfgang. Provoz je nostalgický již svým charakterem, ale přesto je zde zaváděn ryzí nostalgický provoz s lokomotivami z let 1893–1894. Dráha poskytuje také možnost pořádání tematických akcí, akcí pro skupiny, mše na Schafbergu apod. Z pohledu cestovního ruchu je dráha ještě propojena

s projížděkou lodí po Wolfgangsee, čímž se násobí množství akcí a vzniká tak komplexní produkt cestovního ruchu.

Dráha je dostupná veřejnou dopravou z městečka St. Wolfgang, kam zajišťují autobusy z Bad Ischlu, případně s přestupem ze Salzburgu. Při plavbě lodí je pak vhodným výchozím městem Strobl nebo St. Gilgen z jižní strany jezera a přímým spojením do Salzburgu. Kdysi návazná železniční úzkorozchodná trať byla zrušena v roce 1957. Přírodní hodnoty spočívají zejména v poloze v jezerní oblasti.

36. Jenbach – Achensee (1, 2, 3)

Pro české turisty pravděpodobně nejméně známá rakouská ozubnicová dráha v západní části země. V jezerní oblasti mezi Salzburgem a Innsbruckem vznikaly rozsáhlé plány na výstavbu železničních spojení, i přeshraničních do Německa, aby se tak zrychlila doprava vedená dosud po silnicích a jezerech, nakonec ale došlo pouze k výstavbě relativně krátké dráhy z Jenbachu na hlavní trati ke břehu jezera do stanice Achensee-Seespitz (špice) o délce přes šest km a maximálním sklonu 160 ‰ v ozubnicovém úseku a 25 ‰ v adhezním. Byl zde zvolen systém Riggengbach, který byl položen na přibližně 3 km tratě, provoz byl zahájen 8. června 1889. Provoz byl zahájen s parními lokomotivami. Na horním konci u jezera ale dráha končila relativně daleko od přístaviště, takže posléze byl postaven propojovací úsek dráhy o rozchodu 600 mm od koncové stanice k přístavišti, provoz byl ale zajištěn pouze lidskou silou. Za první světové války byla dráha přerozchodována a připojena k ozubnicové dráze, od roku 1929 pak byla využívána dráha průběžně v celé délce necelých 7 km. Nákladní doprava na dráze probíhala rovněž, i když v omezené míře, postupně ale zcela vymizela a dráha se orientovala pouze na dopravu turistů. Krizové období dráha zažila v 70. letech, kdy hrozilo zastavení provozu, v 80. letech ale došlo k razantnímu obnovení tratě, takže provoz zůstal zachován a probíhá v historickém stylu.

Dráha vychází z přípojné stanice v nadmořské výšce 530 m a stoupá s použitím ozubnice do vrcholové stanice Eben s výškou 970 m.n.m., následně pak jde spíše rovinatým úsekem do dnešní koncové stanice. Projetí tratě trvá průměrně 45 minut jedním směrem s maximální rychlostí 10 km/h, velmi atraktivní je výhradní používání historických parních lokomotiv z let 1888-9, je tak poslední rakouskou ozubnicí s pouze parním provozem. Provoz je zajišťován od konce dubna do října, v hlavní sezóně je zde přibližně hodinový interval s atraktivním křížováním, ve vedlejší sezóně (květen a říjen) je provoz omezen na tři páry vlaků obsluhované jednou soupravou. Speciální jízdy se zde z pochopitelných důvodů již konat nemohou, ale lze si vlak pronajmout na vlastní jízdu, k návštěvě se nabízí také historická dílna. Obecně je trať také vybavena bohatou sekundární infrastrukturou.

Trať není výjimečná převýšením, její přitažlivost spočívá v historických lokomotivách a nižším vytížení oproti dříve popsáným ozubnicovým drahám, samozřejmě nabízí klasická alpská panoramata. Dostupná je dobře ze stanice Jenbach na hlavní trati Salzburg/Německo – Innsbruck.

37. Mariazeller Bahn (1, 6)

Dráha s obrovským potenciálem v náboženském cestovním ruchu funguje mezi Vídní a Linzem. Její historie začala v roce 1898 na rovinatém úseku St. Pölten – Kirchberg s odbočkou Ober Grafendorf – Mank (bude zmíněna u další atraktivity) s parním provozem a rozchodem 760 mm. Atraktivní horský úsek vznikl až později, konkrétně roku 1907 byla otevřena celá dráha do obce Gußwerk. Díky vysokému zatížení nákladní dopravou a relativně velkému sklonu (nejvíce 27 ‰) došlo již roku 1911 k elektrifikaci hlavní větve dráhy do Gußwerku.

Vedle nákladní dopravy (zejména železná ruda, ale také dřevo a sádrovec) se rozvíjela také doprava osobní. Roku 1927 byla odbočná větev prodloužena do stanice Gresten. Tato větev ale nebyla elektrifikována a její poslední část v 90. letech přestavěna kvůli silné nákladní dopravě na normální rozchod. Na hlavní trati nákladní doprava probíhala v úzkorozchodných vozech i na podvalnicích vzhledem k různým parametrům různých částí tratě. Od roku 1988 byla omezována nákladní doprava, poslední nákladní vlak byl vypraven roku 1998, úsek Mariazell – Gußwerk byl snesen roku 2003, v provozu tak zůstala pouze hlavní trať St.Pölten – Mariazell o délce 84 km, počáteční bod leží ve výšce 267 m.n.m., koncový bod pak ve výšce 849 m.n.m. Trať je od té doby orientována výhradně na osobní dopravu, jak primární, tak sekundární.

V současné době je provoz na trati zajišťován moderními elektrickými jednotkami a vedle běžné dopravy v dolní části trati má velký význam v cestovním ruchu především v horní části. Na trati je zaveden hodinový takt v dolní části, v horní pak základní dvouhodinový. Hlavním cílem je poutní bazilika v Mariazell, kde bývají někdy na mše vypravovány i speciální vlaky. Oblast je ale atraktivní i pro ostatní segmenty turistů, protože vede do hornaté krajiny, ve vybraná období tak do vlaků jsou zařazovány panoramatické vozy, provoz je v případě potřeby posílen i zavedením vlaků mimo jízdní řád, zavedeny jsou i nostalgické vlaky s parními lokomotivami a rozšířenými službami. Trať samotná je zajímavá rovněž stavebně, obsahuje 21 tunelů různé délky a 31 mostů. Dráha je dobře dostupná z České republiky, výchozí St.Pölten leží na hlavní trati Vídeň – Linz, výhodou je také integrace do vídeňského integrovaného dopravního systému VOR.

V Mariazelli se nachází také nová krátká tramvajová trať, která vede od nádraží částečně po tělese zrušené dráhy do Gußwerku a usnadňuje přístup k městu a bazilice. Je na ní v provozu historická tramvaj a dráha je dlouhá přibližně 800 m.

38. Pinzgauer Lokalbahn (1)

Tato úzkorozchodná dráha se nachází v Alpách mezi Salzburgem a Innsbruckem a je příkladem dráhy, která nefungovala dobře v rámci státního dopravce, zatímco po předání do péče subjektu, který má o provozování zájem, naopak vzkvétá.

Dráha byla zprovozněna 2. ledna 1898 na trase Zell am See – Krimml, aby obsloužila hustě zalidněné údolí řeky Salzach. Dráha byla zprvu určena nejen pro osobní dopravu, ale také pro dopravu uhlí a zemědělských komodit. Tato doprava byla uskutečňována ve formě překládky na úzkorozchodné vagony. V sekundární dopravě hrála roli především doprava ke Krimmelským vodopádům. Dráha je celkem 53 km dlouhá a má rozchod 760 mm, maximální stoupání je 27 promile a maximální rychlost po rekonstrukci 80 km/h. V roce 2005 byla silně postižena povodní, střední část byla zničena a provozovatel, Rakouské spolkové dráhy, usiloval o její zrušení. Dráhu však převzal místní provozovatel, Salzburské místní dráhy, jenž ji zrekonstruoval a od roku 2010 je opět v provozu. Mezitím od roku 2008 byla na sjízdném úseku obnovena také nákladní doprava, dříve státním dopravcem zastavená.

Dnes je provoz zajišťován v celé trase v základním hodinovém taktu, což je zásadním posunem proti stavu před převzetí místním dopravcem, projetí trasy trvá přibližně 80 minut v jednom směru, vlaky umožňují převoz jízdních kol. Díky rozšíření nabídky a zrychlení dopravy je dnes dráha využívána jako rezidenty, tak turisty a převládá se zde přibližně milion cestujících ročně. Dráha vychází z přípojně stanice a prochází úzkým údolím mezi alpskými hřebeny. Na konci tratě lze pokračovat k největší atraktivitě okolí, zmíněným vodopádům, podél celé trasy ale existuje bohatá nabídka letní i zimní turistiky, v bočním údolí se nachází významné zimní středisko Kaprun a atraktivní letní cíl přehrady nad Kaprunem. Provoz je

pravidelně zpestřován také nostalgickými jízdami s parními lokomotivami, jak v létě, tak v zimě. Vlak si také lze pronajmout k soukromým účelům.

Celkově je tato trať dokladem funkčnosti provozu zajišťovaného menším dopravcem s vyváženou strukturou primární a sekundární dopravy, ačkoliv z pohledu cestovního ruchu má průměrnou vybavenost atraktivitami, vhodnou organizací provozu a doplňkovou i tarifní nabídkou dokáže získat trvalé postavení na trhu. Nejlepším dokladem je obnovení tratě po zničení její části, kde původní státní dopravce nedokázal obhájit investice do obnovy. Dráha je dostupná ze stanice Zell am See, kde zastavují i dálkové vlaky od Salzburgu.

39. Úzkorozchodné dráhy v okolí Gmündu (1, 3)

Jedná se o železniční atraktivitu nejbližší české hranici, větší část je jich vedena podél české hranice, některé zastávky a stanice jsou dobře dostupné z českého území pěšky nebo na kole. Historie sítě úzkorozchodných drah o rozchodu 760 mm počíná v poslední třetině 19. století, kdy bylo potřeba zajistit obsluhu zalesněných oblastí v okolí Gmündu v návaznosti na vystavěnou normálněrozchodnou trať z Vídně do Prahy přes Třeboň a Veselí nad Lužnicí. Přípojným bodem bylo zvoleno tehdejší nádraží Gmünd, dnešní pohraniční stanice České Velenice. V plánu byla výstavba rozsáhlé sítě s napojeními na normálněrozchodné dráhy i na opačných koncích, především v Kremsu a Freistadtu (na trati České Budějovice – Linz). Prvně byla zprovozněna severní část sítě, trať z Gmündu do Litschau dlouhá 25 km a odbočka z této tratě Alt Nagelberg – Heidenreichstein o délce 13 km, byly otevřeny 4. července 1900. Posléze byl postaven také jižní úsek sítě dlouhý 43 km, a to do stanice Groß Gerungs, 1. března 1903. Po první světové válce došlo k výrazným změnám v síti, jednak bylo upuštěno od prodloužení tratí oběma směry, všechny tratě tak zůstaly pouze s jedním centrálním napojením, zejména ale došlo ke změně hranic a nádraží připadlo nově vzniklému Československu a pojmenováno České Velenice. Z toho důvodu došlo v roce 1922 k rozšíření zastávky poblíž centra Gmündu na nádraží a konečná úzkorozchodných drah byla z českého území přesunuta k této stanici. Jižní větev vedla již celá po území Rakouska, severní částečně po území ČSR, tento stav trval až do roku 1950, kdy byla i tato trať přeložena a peážní úsek zanikl, od té doby síť měří 82 km. Provoz byl až do 60. let parní, pak ale došlo k jeho motorizaci a trať tak jako většina ostatních zaznamenávala pokles výkonů. V nákladní dopravě byla zavedena výhradní přeprava pomocí podvalníků. Pokles výkonů vedl v roce 1986 k zastavení osobní dopravy na severní části sítě, nákladní zde zanikla roku 1992. Na jižní větvi byla osobní doprava modernizována zařazením motorových vozů, což vedlo k výraznému zkrácení jízdních dob, kvůli trasování a slabšímu osídlení v okolí se ale pokles výkonů nezastavil a roku 2001 byla doprava zastavena i zde. V témže roce byl ale současně zahájen provoz v turistickém režimu postupně na celé síti, jenž trvá dodnes. Zprvu se jednalo o tematické, např. adventní akce, dále byl ale provoz rozšířen do běžného turistického pojetí. Ve spolupráci s JHMD bylo zřízeno propojení historickým autobusem do Nové Bystřice, to však později zaniklo, nerealizovalo se ani plánované propojení těchto drah. Roku 2014 bylo v Gmündu otevřeno nové úzkorozchodné nádraží, do té doby zde bylo spíše provizorní ukončení před budovou normálněrozchodné dráhy.

Provoz je dnes zajišťován v sezóně od května do října o víkendech, ve vrcholné sezóně pak denně s různým počtem párů vlaků denně v různých dnech; na jižní větvi do Groß Gerungs je zpravidla provozován jeden pár vlaků denně, na severní větvi jeden – tři podle části sezóny. Provoz je střídavě parní a dieselový, s moderními i historickými motorovými vozy a s parními lokomotivami, je možné objednat také charterový vlak. Bohatá je dále nabídka tematických akcí, od gastronomických přes hudební a pořádané k místním festivalům ve spolupráci s obcemi až po adventní jízdy, jediné provozní dny mimo letní sezónu. Tratě jsou atraktivní

i samotným okolím, jsou vedeny zvlněnou krajinou hlubokými lesy s bohatými možnostmi pěší i cykloturistiky, podél tratě je vedena cyklostezka. Dráha disponuje také muzeem v Litschau, je možná také prohlídka zázemí dráhy s průvodcem. Ideálně je dráha dostupná z nádraží Gmünd, kam jezdí vlaky z Českých Velenic, ale koncových stanic Litschau a Heidenreichstein lze dosáhnout také z českého území pěšky či na kole. Dráha je příkladem dobře fungující turistické dopravní služby ve spolupráci s obcemi v regionu, nabídka služeb a akcí je velmi bohatá, pro české turisty je značnou výhodou její poloha na hranicích.

40. Höllentalbahn (1, 4)

Trat' je dnes méně známou muzejní drahou na severní straně Semmeringské dráhy a spojuje koncovou stanici vlaků od Vídně a počáteční stanici zastávkových vlaků na Semmering Payerbach-Reichenau s 5 km vzdálených Hirschwangem.

V oblasti byla plánována výstavba ozubnicové dráhy do pohoří Rax, nakonec ale došlo k výstavbě dráhy pouze pro nákladní dopravu, a to v roce 1918. Původní délka dráhy činila 6 km, rozchod 760 mm, maximální stoupání 25 promile a maximální rychlost 25 km/h. Provoz byl od začátku zahájen v elektrické trakci, s lokomotivami, z nichž jedna je dnes nejstarší funkční elektrickou úzkorozchodnou lokomotivou v Evropě, pochází z roku 1903. Po první světové válce mělo dojít k přestavbě na normální rozchod, kvůli vysokým nákladům k tomu nedošlo, v souvislosti s rozvojem zimní turistiky byla dráha převedena a stavebně upravena na klasickou veřejnou železnici. Roku 1926 došlo o otevření osobního provozu s elektrickými vozy, v návaznosti na zprovoznění první rakouské visuté lanovky z Hirschwangu na Rax, bylo také zlepšeno propojení pro cestující v Payerbach-Reichenau. Dráha vykazovala stále vyšší výkony, do údržby ale bylo vkládáno málo prostředků, až kvůli špatnému technickému stavu došlo 1. července 1963 k zastavení osobní dopravy a nahrazení autobusy. Nákladní doprava pokračovala dále, až do roku 1982, kdy byla kvůli špatnému stavu zastavena také. Mezitím již roku 1979 byl zahájen na trati muzejní provoz s parní lokomotivou. V 90. letech došlo konečně k obnovení tratě a roku 1999 byl opět zahájen muzejní provoz na celé trati. Od té doby byl provoz stabilizován.

Dnes je dráha v provozu od června do října o nedělích a svátcích s Maximálně čtyřmi párů vlaků denně, projetí trasy trvá 25 minut v jednom směru, některé spoje jsou doprovázeny následným výkladem o činnosti dráhy. Provoz je zajištěn historickými elektrickými vozidly, v okolí se nabízejí další atraktivita cestovního ruchu, především v pohoří Rax. V malé míře zde probíhají i tematické akce, lze si soupravu také pronajmout. Sekundární infrastruktura, především stravovací, se nachází v městě Reichenau. Dráha je zajímavá především vozovým parkem, návštěvu lze spojit s návštěvou oblasti Semmeringu. Ideální přístup je ze stanice Payerbach-Reichenau.

41. Mixnitz – St.Erhard (1, 4)

Málo známá úzkorozchodná dráha ve středním Rakousku se nachází na jižní straně průsmyku Semmering. Dráha byla primárně postavena za účelem odvozu produkce magnezitového závodu, a to již v roce 1906. Pro dráhu byl zvolen zdejší klasický rozchod 760 mm a délka činila necelých 11 km. Unikátem bylo zavedení elektrického pohonu již od počátku. Na dráze je maximální stoupání 30 promile a maximální rychlost 25 km/h.

Od 12. září 1913 zde byla zavedena také doplňková osobní doprava, která byla provozována v rámci smíšených vlaků, typických pro dráhy tohoto typu. V roce 1966 byla ale zastavena a nahrazena autobusy, zůstala tak pouze doprava nákladní, od počátku zde dominující. V důsledku zrušení osobní dopravy došlo také ke zkrácení tratě o přibližně

400 metrů. Dráha byla v minulosti také poškozena povodněmi, vzhledem k potřebě nákladní dopravy ale byla vždy obnovena.

Roku 2007 byl založen spolek, který si vzal na starost provozování turistické dopravy na této trati. Dráha je v provozu nepravidelně, zhruba jednou měsíčně zde probíhá od dubna do září o některém víkendovém dnu několik jízd denně s historickou soupravou, bývá dodržován dvouhodinový takt. Každý provozní den bývá spojen s konkrétní příležitostí, např. dětský den, den ve stylu country apod.

Dráha je vedena atraktivní kopcovitou krajinou, v blízkosti lze také navštívit soutěsku *Bärenschützklamm*, 200-300 m hluboký zářez potoka ve vápencových skalách, kterou turisté procházejí s pomocí žebříků a visutých chodníků. Dráha je příkladem málo známé atraktivity, provozované malým zájmovým sdružením, nepatří do oblasti masového turismu a je doprovázena také dalšími přírodními atraktivitami. Stanice Mixnitz leží na hlavní trati Vídeň – Graz, po které jezdí i přímé vlaky z České republiky, ty ale v Mixnitzu nezastavují; stanice je obsluhována zastávkovými vlaky linky Bruck an der Mur – Graz v půlhodinovém až hodinovém taktu.

42. Vídeňské parkové dráhy (8)

Oblíbený cíl českých turistů Vídeň disponuje dvěma parkovými drahami, které jsou obdobou dětských drah, ovšem bez zapojení dětí coby obsluhujícího personálu. Obě jsou typické relativně krátkou trasou v podobě uzavřeného okruhu, malým převýšením a polohou v parku s řadou dalších atraktivit, především pro děti – jsou tedy primárně cílem rodin s dětmi.

První dráha Liliputbahn se nachází v parku Prater, kdy její počáteční stanice leží na hranici části se zábavními atrakcemi a přírodního parku. Dráha pak pokračuje do parku, kde jsou koleje opačného směru po většinu trasy v blízkosti, až na konci parku je velká smyčka. Historie dráhy počíná roku 1928, kdy byl otevřen provoz mezi počáteční stanicí a rotundou, až roku 1933 byl celý okruh uzavřen, provoz započal s parní lokomotivou. Délka celého okruhu od roku 1933 činí 3,8 km, rozchod dráhy je 381 mm a maximální stoupání 14 ‰. Dráha byla průběžně modernizována, mimo jiné od roku 1957 byl zaveden dieselový provoz; ve vlastnictví jsou ale stále i původní parní lokomotivy. Dráha je pojížděna jednosměrně, proti směru hodinových ručiček, zajímavostí je, že v počáteční stanici Prater funguje v řízení provozu automatický blok. Dráha je v provozu denně od března do konce října s pevným jízdním řádem, který ale může být zahuštěn při velkém zájmu cestujících. Projetí celého okruhu, na němž se nalézají celkem 4 stanice, trvá přibližně 20 minut. Velkým lákadlem jsou parní jízdy s původními lokomotivami z meziválečného období, které se odehrávají v omezené míře o víkendech či velkých akcích v Prateru.

Druhou drahou je Donauparkbahn, která je méně známá a leží na opačné straně Dunaje poblíž vídeňského sídla OSN v návazném parku. Park byl původně určen pro zahradnickou výstavu a pro stejný účel byla vybudována i dráha, a to v roce 1964. Park je nejen oddechovou plochou, ale jsou v něm i dětská a jiná hřiště a lze zde navštívit také vyhlídkovou věž Donauturm s výškou 252 m. Dráha sama je tvořena smyčkou o délce přes 3 km, rozchodu 381 mm a maximálním stoupáním 28 ‰. Dráha prochází celý park a na své trase má celkem tři stanice. Provoz je zde organizován jednosměrně, projetí celého okruhu trvá zhruba 20 minut při maximální rychlosti 30 km/h. Dráha je provozována od března do října v proměnlivém intervalu, který se zpravidla přizpůsobuje zájmu cestujících.

Obě dráhy mají stejného provozovatele a mají velmi podobný vozový park s otevřenými vozy, jak již bylo řečeno, jsou atraktivní zejména pro rodiny s dětmi. Výhodou je dobrá dostupnost v rámci města, dráha v Prateru je dostupná z uzlu Praterstern (příměstské vlaky,

metro) přes vstupní část parku, Donauparkbahn je dostupná ze zastávek linky metra U1 Kaisermühlen či Alte Donau. První jmenovaná se nalézá přímo u vstupu do areálu OSN, nástupiště druhé je na mostě nad slepým ramenem Dunaje.

43. Drezínové dráhy (5)

V některých zemích, kde jsou místní tratě rušeny, nedochází v posledních letech a desetiletích ve všech případech k absolutnímu zrušení tratě, případně se zřízením cyklostezky na jejím tělese, ale infrastruktura je zachována, ale místo klasické železniční dopravy, která je buď neefektivní, nebo je infrastruktura v technickém stavu nevhodném pro její provozování, je zde zaveden turistický provoz šlapacích drezín. Plány na zavedení takové atrakce existují i v České republice a je již provozována jedna dráha v Ratíškovicích (viz), zde ale šlo dříve o vlečku, zatímco ve většině případů mimo ČR jde o běžné veřejné tratě. Průkopníkem v rozvoji této atraktivity jsou Rakousko a Francie. V Rakousku jsou momentálně čtyři dráhy tohoto typu, relativně blízko České republiky.

Nejbližší k českým hranicím je z nich dráha severně od Vídně, mezi stanicemi Ernstbrunn a Asparn an der Zaya o délce necelých 13 km a maximálním stoupáním 27 %, vedená v blízkosti přírodního parku Leiser Berge, nejedná se tak o čistě jednocílovou destinaci. Dráha není přímo napojena na provozovanou železniční síť, nejvhodnějším spojením je využití „kolejového taxi“ ze stanice Mistelbach do Asparn, ze strany od Vídně bývá v sezóně provozován nostalgický vlak do stanice Ernstbrunn. Dráha byla pro původní účel zrušena roku 1999, drezínový provoz funguje od roku 2007. Doba čisté jízdy činí jednu až dvě hodiny dle zvoleného směru. Provoz je pochopitelně organizován, a to tak, že dopoledne mohou turisté jet směrem do Asparn (spíše stoupání), odpoledne do Ernstbrunnu (spíše klesání). Obecně trať z obou směrů stoupá k vrcholové stanici, takže při dojezdu do cíle vždy jízda končí klesáním. Dráha je přístupná od dubna do listopadu zpravidla o víkendech a státních svátcích.

Východně od Vídně se nalézá trať Bruck an der Leitha – Petronell-Carnuntum, kde byl provoz zahájen roku 1886, postupně omezován tak, že roku 1956 skončila osobní doprava a roku 2011 v celé trase doprava nákladní – ta zůstala pouze na části trasy směrem od Brucku. Úsek určený pro provoz drezín tak začíná za tímto úsekem a měří celkem 9,4 km, který převážně stoupá a je na obou koncích z bezpečnostních důvodů oddělen od běžně pojížděných tratí. Nejvýznamnější cíle v okolí dráhy jsou římské město Carnuntum, zámek Rohrau a rodný dům Josefa Haydna. Také zde je provoz organizován dopoledne ve směru Carnuntum a odpoledne ve směru Bruck, jízda trvá 1 – 1,5 hodiny dle směru. Podél dráhy se nachází bohatá turistická sekundární infrastruktura, na dráze se konají tematické akce, nejvýznamnější akce konaná v okolí je červenový Římský festival. Dráha je v provozu také od dubna do konce října, dostupná je z obou koncových stanic, kde funguje běžný provoz rakouských drah.

Více ve vnitrozemí leží dráha Ruprechtshofen – Wieselburg an der Erlauf. Dráha se oproti zbývajícím liší v rozchodu, byla součástí bývalé úzkorozchodné dráhy Ober Grafendorf – Gresten o rozchodu 760 mm (odbočka mariazelské tratě, viz výše) zprovozněné v celé délce až roku 1927, provoz byl zastaven roku 2000. Trať pojížděná drezínami měří 12 km a její profil je v podobě střechy, z obou koncových stanic stoupá se sklonem 25 promile do střední stanice. Trať je oddělená od původní sítě, z jedné strany je trať nepoužívaná, ve směru Wieselburg – Gresten je přestavěna na normální rozchod, ale pouze s provozem nákladní dopravy. Trať prochází atraktivní krajinou alpského předhůří s výhledem na dominantní masív oblasti, Oetscher. Provoz je rovněž jednosměrný, dopoledne a odpoledne v opačných směrech, trať je vybavena sekundární infrastrukturou. Dráha je veřejnou dopravou v současnosti dostupná pouze autobusem ze směru St.Pölten.

Poslední drahou je úsek Neckenmarkt-Horitschon – Oberpullendorf, ležící poblíž maďarské hranice v oblasti Burgenland jihovýchodně od Vídně. Provoz na dráze Sopron – Kőszeg byl zahájen 5. listopadu 1908 a původně ležela na uherském území, po zániku Rakousko-Uherska se ale koncové stanice nacházely v nově vzniklém Maďarsku, zatímco větší část tratě v Rakousku, což vedlo k omezování provozu. Od Kőszegu byl provoz zastaven zcela, od Sopronu je ale trať napojena nadále. To komplikuje drezínový provoz, protože přestože osobní vlaky od Sopronu končí před drezínovým úsekem v Deutschkreuzu, nákladní vlaky obsluhují celý tento úsek a zajíždějí až za Oberpullendorf, do stanice Oberloisdorf. Tím se tato dráha výrazně liší od všech dříve popisovaných a ovlivňuje to také provozní dobu.

Drezínový provoz byl zahájen roku 2004 na úseku s délkou 23 km, což je druhá odlišná vlastnost od ostatních drah. To vede rovněž k jiné organizaci provozu, kdy na rozdíl od předchozích drah není provoz v opačných směrech otočen dopoledne/odpoledne, ale v lichých a sudých dnech, projetí trasy trvá kolem tří hodin a absolvování 46 km by pro většinu zájemců bylo náročné. Dráha je v provozu od dubna do října, na okrajích sezóny o víkendech, o prázdninách denně s výjimkou pondělí. Maximální sklon tratě je 15 promile, profil je takový, že vrcholový bod je přibližně uprostřed. Vzhledem k délce tratě je možností občerstvení na trati více, včetně piknikových míst s donesením vlastních zásob, jsou zde i další atraktivita, např. zámek Lackenbach. Dráha není přímo dostupná vlakem.

Obecně ke všem rakouským drezínovým drahám lze říci, že jsou dobře vybaveny sekundární infrastrukturou a je o ně velký zájem, proto se v sezóně doporučuje rezervace. Kritickým místem jsou křížení se silnicí, ta jsou řešena buď v podobě klasického železničního přejezdu se světly, případně u silnic se slabým provozem jde o přejezdy nechráněné, kde je ale zodpovědnost na turistech. Pokud si osádka drezíny udělá přestávku na odpočinkovém místě, zpravidla zanechá svou drezínu na kolejích a v případě příjezdu další drezíny její osádka přestoupí a použije vždy první drezínu v pořadí, drezíny se nemohou předjíždět ani se neodstraňují z koleje. Výjimkou je jen dráha v Oberpullendorfu, kde se při přestávce drezína odstavuje z koleje.

V. Německo

Německo disponuje nejdelší sítí z evropských zemí (nepočítaje Rusko) o délce přes 30 000 km, v jejímž rámci se vyskytuje celá řada atraktivních úseků, vzhledem k rovinatému charakteru větší části státu je zde ale minimální množství horských drah. Kvalita německé železniční dopravy je vysoká, jak v primárním segmentu, tak v cestovním ruchu, existuje zde bohatá nabídka služeb i tarifů, na turisticky významných úsecích je rozvinutá nabídka balíčků služeb, případně i produktů. Z velkého množství železničních atraktivit bude pozornost věnována především atraktivním úsekům specifických vlastností blízko českým hranicím, dále budou zařazeny pouze dvě vzdálenější atraktivity, které jsou významné svými vlastnostmi či popularitou.

44. Radebeul Ost – Radeburg (Löbnitzgrundbahn) (1, 3)

Jedná se o první popisovanou saskou trať, zprovozněnou 16. září 1884 severozápadně od Drážďan (dnes v dosahu zdejší MHD) o délce 16,5 km a saském rozchodu 750 mm. Původním smyslem byla nákladní doprava, především zde těženého hnědého uhlí, ale poněkud výjimečně již od počátku byla provozována také osobní výletní doprava díky blízkému zámku Moritzburg, známému také z české pohádky Tři oříšky pro Popelku. Nákladní doprava byla provozována na podvalnicích. Až do 70. let byla trať silně využívána jak osobní, tak nákladní dopravou, poté začala nákladní klesat. Několikrát se uvažovalo o zrušení tratě, k němu ale nedošlo díky silné výletní dopravě, dráha byla i rekonstruována.

V současné době je dráha provozována celoročně, v celé trase třemi páry vlaků, další vložené spoje pak jsou provozovány k zámku Moritzburg. Provoz na dráze je parní, v letní sezóně jsou na vlaky vypravovány i otevřené „vyhlídkové“ vozy. Dráha prochází rovinatou krajinou s minimálním převýšením, za největší atraktivity lze kromě přírody považovat vedle komplexu Moritzburg muzeum Karla Maye v Radebeulu a muzeum úzkorozchodné dráhy v témže místě. Vedle pravidelných parních jízd se na dráze koná velké množství tematických akcí, zaměřených jednak na vinařství, ale především na osobnost Karla Maye a jeho tvorby, mimo to jsou pořádány klasické akce adventní. Dostupnost je dobrá, dráha navazuje na železniční trať S-Bahnu ve stanici Radebeul Ost, ve stanici Weisses Roß je také přestup na drážďanskou tramvaj. Tarifně je dráha částečně integrována do místního integrovaného dopravního systému VVO. Vlastníkem je společnost SDG, provozující také další popisované dráhy, tyto dráhy jsou tak tarifně propojeny mezi sebou, vlastník tak motivuje turisty navštívit i další regiony a jejich dráhy.

Dráha je dobře zacílena na rodiny s dětmi, ale také na příznivce historie, pěší turistika zde není tak významná.

45. Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (Fichtelbergbahn) (1, 3)

Druhou drahou společnosti SDG je tato trať přilehlá k českým hranicím v Krušných horách, poblíž Božího Daru. Koncové město Oberwiesenthal je dnes nejvýše položeným městem v Německu. Trať byla zprovozněna v červnu 1897 o délce 17 km a rozchodu 750 mm, s napojením na normálněrozchodnou síť ve stanici Cranzahl, kde vedle sebe existují nádraží s podvalníkovou jámou pro překládku normálněrozchodných vozů. Od počátku zde dominovala osobní doprava (pravidelná), nákladní byla spíše doplňková. Podle běžného vývoje v tehdejší NDR dráha až do 80. let prosperovala, pak zaznamenávala útlum, ale nebezpečí úplného zrušení zde nenastalo. Dnes je dráha modernizována a staví na turistické dopravě ve všech ročních

obdobích; v blízkosti nádraží Oberwiesenthal se nalézá zimní středisko pod horou Fichtelberg se sjezdovkami a skokanskými můstky.

Dráha je rovněž provozována celoročně, s různými jízdními řády v hlavní a vedlejší sezóně s relativně pravidelným intervalem. Provoz je též parní a v letní sezóně jsou připojovány otevřené vyhlídkové vozy. Vzhledem k délce trasy a kratším intervalům než u předchozí dráhy dochází zpravidla k atraktivnímu křížování dvou vlaků ve střední lesní výhybně. Z výchozího nádraží dráha plynule stoupá o celkových 250 výškových metrů, koncové nádraží leží ve výšce 893 m.n.m. Hlavní atraktivita zde spočívá v přírodních hodnotách, dráha končí mezi Fichtelbergem a českým Klínovcem, bohaté jsou zde možnosti pěší turistiky i s případným využitím lanovek, okolí Oberwiesenthalu je vybaveno velkým množstvím tematických pěších tras, některé i s propojením na českou stranu; v zimě pak plní dráha především roli dopravní do lyžařského střediska. Ostatní atraktivity jsou zde zastoupeny v menší míře, rovněž suprastruktura je zde s výjimkou Oberwiesenthalu omezená. Atraktivitou tratě samé je příhradový most bezprostředně za stanicí Oberwiesenthal, na dráze se také během sezóny uskutečňuje řada tematických jízd, v nabídce je také gastronomická akce s využitím jídelního vozu.

Dostupnost je z německého vnitrozemí ve stanici Cranzahl, kde navazují vlaky z Chemnitz, z české strany je ale lépe dostupný Oberwiesenthal. Bohužel veřejná doprava je zde provozována pouze v zimní sezóně, takže je nutné využít dopravu individuální, případně pěší či cyklistickou (přibližně 3 km z Božího Daru). Dráha je orientována na prakticky všechny segmenty návštěvníků, což je její největší výhoda.

46. Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf (Weißeritzbahn) (1, 3)

Poslední tratí uvedeného provozovatele blízko českých hranic rovněž v Krušných horách je tato dráha, zprovozněná v celé délce 26 km dne 3. září 1883 (první úsek již roku 1882) s klasickým zdejším rozchodem 750 mm. Motivací zde byla spíše doprava nákladní, díky výstavbě dráhy se ale rozvíjel i cestovní ruch, oba segmenty do té míry, že byla zvažována přestavba na normální rozchod (v meziválečném období), k tomu ale nedošlo. V poválečném období dráha několikrát přežila plány na likvidaci zdůvodněné buď poklesem počtu cestujících i množství nákladu, nebo potřebou rozšiřovat zde silniční komunikace. Nákladní doprava zde byla zastavena roku 1998 a poslední motivací pro zrušení dráhy byly rozsáhlé povodně v roce 2002, které smetly horní polovinu tratě. Postupně ale i zde, přes výrazně menší zájem turistů než u předchozích drah, došlo k obnovení a roku 2017 byl zahájen provoz v celé délce od přípojně stanice na normálněrozchodnou dráhu ve Freitalu až do Kipsdorfu.

Podobně jako obě sesterské dráhy SDG je dráha v provozu celoročně a s parními lokomotivami a v letní sezóně je provozován vyhlídkový otevřený vůz. Dráha je atraktivní krajinou, z výchozí stanice stoupá o více než 300 výškových metrů do Kipsdorfu ve výšce 534 m.n.m. Provoz je zde výrazně slabší, v celé trase jezdí pouze dva páry vlaků plus jeden vložený, na trati tak nelze vidět křížování. Také zde hlavní atraktivity spočívají v přírodních hodnotách východních Krušných hor, sekundárních atraktivit je méně, hlavní je historická budova dráhy s místním muzeem v Kipsdorfu. Na dráze se však odehrává rovněž celá řada tematických akcí včetně pronájmu salonního vozu pro skupiny. Výhodou dráhy je blízkost zimního střediska Altenberg s bobovou drahou, které je vlakem obsluhováno ve směru od Drážďan, ale s úzkorozchodnou drahou je spojeno autobusem.

Dráha je dostupná z německého vnitrozemí z hlavní tratě ve stanici Freital, z české strany je dostupnost veřejnou dopravou špatná, přímé spojení neexistuje, je třeba objíždět přes

německé vnitrozemí, nebo využít individuální dopravu či pěší nebo cyklistickou. Nejbližší železniční stanici na českém území je Moldava. Trať je rovněž částečně integrována do integrovaného systému VVO. Dráha je primárně atraktivní pro pěší turisty, ze všech tří drah SDG je nejméně vyhledávaná, ačkoliv zejména přírodními hodnotami nezaostává.

47. Zittau – Kurort Oybin/Jonsdorf (1, 3)

Poslední drahou poblíž českých hranic je dráha u Frýdlantského výběžku, vycházející z města Zittau (česky Žitava), které je uzlem normálněrozchodných tratí s přímým spojením z Drážďan, ale také z české strany z Liberce a Varnsdorfu. Provoz zde byl zahájen 5. listopadu 1890 v celkové délce 16 km, taktéž na rozchodu 750 mm. Dráha vychází z přípojně stanice Zittau a po 9 km se v Bertsdorfu dělí na dvě větve, 3 km měří větev do Oybinu, necelé 4 do Jonsdorfu. Samotné koncové stanice jsou pak spojeny pěší stezkou o délce 6 km. Dráha byla primárně určena pro výletní provoz, který rostl nad očekávání, až došlo k výstavbě druhé koleje na prvním úseku; ta zde byla až do druhé světové války, po ní byla snesena. Nákladní provoz nebyl zvláště silný a po válce klesal, až byl roku 1993 zcela zastaven. Plány počítaly postupně jak se zastavením provozu, tak s přestavbou na normální rozchod, nakonec se ale dráha díky rozvoji cestovního ruchu zachovala v původní podobě, ovšem výrazně modernizovaná a zaměřená výhradně na cestovní ruch.

Dráha vede ze Zittau do atraktivní hornaté oblasti s bohatými možnostmi pěší turistiky a řadou dalších aktivit (rozhledny, zříceniny), sama dráha je pak restaurována v historickém stylu. Provoz na trati je celoroční, ovšem v některých málo exponovaných částech roku je výrazně omezen na dva páry vlaků denně, jinak jsou vlaky provozovány v přibližně hodinovém intervalu na obou větvích, s přestupy či přímým spojením. Provoz je převážně parní, na vybrané vlaky jsou ale nasazeny i dieselové lokomotivy, je vypravován i otevřený vyhlídkový vůz. Vedle samotného parního provozu, historizujícího vzhledu dráhy a muzea je zde provozováno velké množství tematických akcí, jako noční jízdy, jízda na stanovišti strojvedoucího, gastronomické jízdy, hudební vlaky či vypravení nákladního vlaku pro fotografie. Region je vybaven bohatou suprastrukturou, unikátem jsou ubytování na dráze, buď v bývalých drážních objektech či ve vozech přímo na staničních kolejích.

Celkově tato dráha má zřejmě nejširší nabídku ze všech německých drah tohoto typu, nelze říci, kdo je hlavním klientem, rozsah je velký od přírodních aktivit po drážní akce. Pro české turisty je značnou výhodou dobrá dostupnost veřejnou dopravou, jak bylo již zmíněno, do Zittau jezdí přímé vlaky z Varnsdorfu a Liberce, které jsou integrovány do místních IDS; samotná úzkorozchodná dráha ovšem integrována není.

48. Steinbach – Jöhstadt (Preßnitztalbahn) (1, 3)

Další dráha v blízkosti českých hranic v Krušných horách byla zprovozněna roku 1891 v délce 23 km ze stanice Wolkenstein na trati Flöha – Bärenstein – Vejprty – Chomutov údolím řeky Preßnitz (česky nazývané Přisečnice) do koncové stanice Jöhstadt. Také rozchod této tratě byl 750 mm. Na dráze převažoval dlouhá léta nákladní provoz zajišťovaný i zde pomocí podvalníků. Osobní doprava po většinu existence dráhy nefungovala samostatně a byly vypravovány smíšené vlaky. V 70. letech 20. století ale byla dráha navržena na zrušení a provoz byl do roku 1984 postupně zastaven, ačkoliv pokles výkonů na této trati nebyl natolik výrazný. Dráha byla posléze zcela zlikvidována, jako poslední torzo zbyla pouze tříkolejnicová splítka za výchozí stanicí Wolkenstein (podobná splítka u Jindřichova Hradce). Roku 1988 se ale začalo hovořit o obnovení tratě pro cestovní ruch, plán byl postupně uskutečňován po sjednocení Německa. Dosud nedošlo k obnovení celé tratě, ani se to v současnosti neplánuje,

ale od roku 1993 do roku 2000 byl po částech obnoven provoz na odděleném úseku Steinbach – Jöhstadt v délce 8 km, přičemž v Jöhstadtu bylo postaveno nové nádraží, když původní staniční plán byla dříve zastavěna.

V současné době je tak provozován výše uvedený úsek, vedený atraktivní krajinou podél řeky s mírným stoupáním. Provoz na dráze je parní, na rozdíl od předchozích úzkorozchodných drah ale není průběžný celoroční, ale je omezen na víkendy od května do října a dále vybraná období mimo tuto sezónu, především v období kolem Nového roku. Ve většině provozních dnů je zajišťován ve dvouhodinovém taktu s jednou soupravou, ve vybraných obdobích (např. kolem Nového roku) jsou v provozu soupravy dvě v hodinovém taktu s atraktivním křížováním na prostřední výhybně Schmalzgrube. Okolí dráhy je bohaté i na další atraktivity, především z oblasti hornictví, které mělo v minulosti v tomto regionu velký význam, a další infrastrukturu. Vzhledem k oddělení provozovaného úseku od normálněrozchodné sítě nelze trať dosáhnout vlakem; také autobusová doprava je zde slabá, obě stanice jsou tak dosažitelné individuální dopravou, případně pěšky či na kole přes českou hranici, nejbližší místo dosažitelné veřejnou dopravou je Černý Potok, případně Vejprty. Dráha je atraktivní nejen provozem samotným, ale také okolím s možnostmi pěší turistiky a návštěvou starých štol apod., množství tematických akcí je omezené.

49. Harzer Schmalspurbahnen (1, 6)

Nejznámější úzkorozchodné dráhy Německa se nalézají v pohoří Harz na pomezí spolkových zemí Sachsen-Anhalt a Thüringen. Dráhy mají rozchod 1000 mm, historicky ale vznikly jako dvě samostatné dráhy, Selketal a Harzquer- und Brockenbahn, dodnes se tyto historické názvy uchovaly, ačkoliv provoz byl výrazně pozměněn, propojen a některé úseky zrušeny.

První úsek Selketalbahn byl zprovozněn 7. srpna 1887, rozvoj pak pokračoval až do roku 1905, kdy dosáhla maximálního rozsahu Gernrode – Eisfelder Talmühle. Na úspěch této dráhy navázala Harzquerbahn v trase Wernigerode – Nordhausen otevíraný postupně od roku 1897 do roku 1898; součástí této trati se také stala odbočka Brockenbahn na horskou dominantu regionu, vrchol Brocken vysoký 1142 m.n.m., trať měla maximální sklon 33 promile a obtáčela úbočí hory, aby nemusela být použita ozubnice; tato vlastnost se stala později atraktivitou, protože zajistila pestré výhledy po dobu jízdy nahoru. Na dráze od počátku převažovala výletní doprava, i když zde probíhala i doprava nákladní. Před druhou světovou válkou se uvažovalo o přestavbě na normální rozchod a také o výstavbě druhé koleje, ani jeden z plánů ale nedošel realizace.

Po válce se region ocitl na hranici sektorů rozděleného Německa a následně na hranici NSR a NDR, což nepřispělo k rozvoji dráhy, některé poškozené úseky byly obnoveny až po mnoha letech (poslední až roku 1984). Přesto byl provoz udržován v neúplné síti až do roku 1961, kdy byl zastaven provoz v nejvýznamnějším turistickém úseku, na vrchol Brocken. To snížilo atraktivitu regionu, doprava však pokračovala nadále a posléze byla obnovena celá délka sítě s tím, že na Brocken existovala pouze neveřejná doprava. Po sjednocení Německa se zdejší dráha stala první, která přešla ze státních rukou do soukromých, a byla založena společnost HSB (Harzschmalspurbahnen), která trať provozuje dodnes. Společnost také od 15. září 1991 obnovila osobní dopravu na Brocken, ten se tak stal jedním z klíčových symbolů sjednocení Německa.

Posléze byl provoz provázán s okolními drahami (včetně městských tramvají v Nordhausenu), zlevněn pomocí nasazení motorových vozů, které obsluhují část harzské sítě,

ale zachován v celém rozsahu. Dnes jsou tak provozovány vlaky v trase Nordhausen – Wernigerode s odbočkou Drei Annen Hohne – Brocken a v trase Eisfelder Talmühle – Quedlinburg s odbočkami Alexisbad – Harzgerode a Stiege – Hasselfelde. Celková délka provozovaných úseků činí 140 km, nejnižší bod trati se nalézá v nadmořské výšce 184 m, nejvyšší je pak zmíněný Brocken s 1142 m.n.m. Provoz je rozdělen do větví zhruba dle původního rozdělení drah a je rozmanitý od půlhodinového taktu vlakotramvají provozovaných na nejvytíženějším úseku z Nordhausenu přes nepravidelný interval na původní Selketalbahn k sezónnímu rozdělení provozu na Brocken, kde je přibližně 40minutový interval. Také vozidla na síti Harzbahnen jsou pestrá, od vlakotramvají přes motorové vozy na větví do Quedlinburgu po parní provoz na Brocken.

Harzské dráhy jsou atraktivní provozem samým, jak bylo uvedeno výše, krajinou pohoří Harz (národní park) i městy v oblasti (Quedlinburg), největším lákadlem z uvedeného je úsek na Brocken s parním provozem. Zatímco na dolních úsecích převažuje primární účel osobní dopravy, Brockenbahn je turistická záležitost s dalšími pořádanými akcemi, jmenovat lze například cestu za západem Slunce na Brockenu či operní představení pořádaná na vrcholu; lze si také objednat charterový vlak. Jako i v jiných oblastech Německa i v Harzu lze využít regionální turistickou kartu. Jedná se o dráhu z České republiky nejvzdálenější a bez přímého spojení, nejrychlejší spojení veřejnou dopravou je přes Drážďany, pro Německo jde však o nejpobláznivější železniční atraktivitu, mezi českými turisty dosud méně známou.

50. Zugspitze (2)

Jediná dochovaná ozubnicová železnice v Německu se nachází v Bavorských Alpách na hranicích s Rakouskem a stoupá na nejvyšší vrchol Německa Zugspitze s výškou 2963 m.n.m. Prvně byl masív Zugspitze dosažen lanovkou z rakouské strany (roku 1926), z německé strany bylo o výstavbě železnice rozhodnuto až poté a provoz byl zahájen roku 1930 jako na jedné z nejmladších ozubnicových drah světa. Trať vychází z nádraží Garmisch-Partenkirchen ve výšce 708 m.n.m. na hlavní trati z Mnichova do Rakouska a prvních 7 km vede adhezně na úpatí Zugspitze, pak stoupá lesy po svazích masívu a zhruba v polovině stoupání vstupuje do tunelu, kterým po dalších 11 km dosahuje plošiny Zugspitzplatt. Na této části tratě vystupuje o 1950 výškových metrů za použití Riggensbachovy ozubnice. Nejvyšší stoupání je 258 ‰. Trať je trasováním obdobou švýcarské rekordní dráhy na Jungfrauojoch. Jsou tu však dva zásadní rozdíly: sám vrchol Zugspitze a pod ním ležící plošina je lyžařským střediskem, druhou odlišností je existence souběžných lanovek na vrchol. Od konečné stanice ozubnice vede na samotný vrchol kabinová lanovka, podobná ale vede až na vrchol již z údolí od jezera Eibsee, a to již od roku 1931, ozubnice tak není až tak vytížená jako její švýcarská obdoba, protože cesta lanovkou je výrazně rychlejší.

Provoz je zde od zahájení elektrický, klasické lokomotivy byly postupně nahrazeny elektrickými vozy. Interval na trati je jedna hodina s případnými následy a cesta trvá přibližně 75 minut (lanovka od Eibsee má cestovní dobu 10 minut a vede až na vrchol). Oblast je význačná tím, že se jedná o nejvyšší vrchol Německa a je významným střediskem letním i zimním. Na dráze samé jsou pořádány jízdy s historickými vozy, další specifické atraktivity zde nejsou; akce se ale odehrávají na vrcholu Zugspitze, i když nejsou přímo spojeny s drahou samotnou. Pro české turisty se jedná o zajímavé místo dosažitelné veřejnou dopravou s jedním přestupem v Mnichově.

51. Lesní dráha Bad Muskau (4)

Tato dráha je jediným německým zástupcem dříve průmyslových drah a nachází se na pomezí spolkových zemí Brandenburg a Sachsen (Brandiborsko a Sasko). Dráha vznikla pro výhradně nákladní dopravu různého zboží, především dřeva a uhlí, byl zvolen rozchod 600 mm, první úsek o délce 12 km byl postaven v roce 1896, do první světové války se síť rozrostla na délku téměř 55 km, neměla jednu hlavní trať a rozkládala se v rovinaté oblasti mezi městy Weißwasser a Bad Muskau v oblasti Lužice. Provoz byl až do konce první fáze existence dráhy jen nákladní, od 60. let byly některé úseky rušeny, až roku 1978 byl provoz zastaven zcela. Podobně jako Čiernohronská železnice ale nezanikly veškeré tratě a téhož roku bylo torzo sítě prohlášeno za kulturní památku. Po několika letech se uskutečnily příležitostné jízdy, od roku 1991 je obnoven pravidelný turistický provoz na celkem 17 km tratí.

Turistický provoz se dnes odehrává na dvou úsecích. Výchozí stanicí je Weißwasser, z něj vychází větve do Bad Muskau a do Kromlau. Provoz probíhá od května do září o víkendech, o prázdninách navíc v dalších dnech v týdnu, zpravidla se třemi páry vlaků denně na každé větvi. Provoz je střídavě s parními a diesellovými lokomotivami, projetí úseků trvá 20, resp. 35 minut v každém směru. Vedle provozovaných úseků fyzicky existuje ještě úsek třetí, do místa Schwerer Berg, kde se uskutečňují pouze příležitostné jízdy o vybraných víkendech. Kromě provozu samého a drážního muzea se v okolí nachází další atraktivita, především jde o areál zámku v Bad Muskau, kde se krajinářský park z roku 1815 stal roku 2004 součástí souboru památek UNESCO. Speciálních akcí se na dráze provozuje málo, přesto dráha vykazuje kolem 40000 návštěvníků ročně a její návštěvu lze doporučit kvůli unikátnosti zdejšího provozu v rámci Německa a areálu v Bad Muskau. Místo je z České republiky nejlépe dostupné z Liberce přes Zittau.

52. Železniční muzeum Nürnberg (7)

Nejstarší železniční muzeum světa, založené již roku 1882, se nachází v relativně blízkém Nürnbergu a vedle hlavní zdejší expozice má další výstavní místa v Koblenzu a v Halle an der Saale. Také toto muzeum prošlo v posledních letech výraznou modernizací a přestavbou, které zde byla ale dána i objektivní nutností, neboť hlavní objekt byl postižen v roce 2005 požárem, při kterém byly některé exponáty značně poškozeny.

Dnes hlavní objekt muzea sestává ze dvou hal, v nichž je představena souvislá historie německých železnic od počátků kolem roku 1800 přes současnost až po odhady perspektiv. Také zde je kladen důraz na interaktivitu podobně jako ve švýcarském dopravním muzeu, technická stránka věci je potlačena na nezbytné, ale nepřevažuje. Hlavní atraktivitou je přibližně 40 originálních vozidel, jako je nejstarší dochovaný německý osobní vůz či vzor vozidla ICE 4. Největším lákadlem byla nejstarší německá lokomotiva Adler, která zahajovala provoz na trati Nürnberg – Fürth v roce 1835, toto vozidlo ale bylo při požáru silně poškozeno, takže je vystavováno po zásadní rekonstrukci.

Muzeum disponuje také venkovní plochou, na níž dominuje historizující nástupiště a další statické exponáty. Pro děti se nabízí simulátory a také parková dráha. Muzeum pořádá velké množství tematických akcí, ale také akcí mimo obor dopravy, jako jsou koncerty v prostorách muzea. V muzeu funguje také rozsáhlá modelová železnice. Nabízejí se také průvodcovské služby, akce pro školy a skupiny, akce pro děti, muzeum je vstřícné i pro postižené, jeho návštěvu tak lze doporučit jak železničním nadšencům, tak rodinám s dětmi. Velkou devizou je dobrá dostupnost, Nürnberg leží zhruba 270 km od Prahy, je veřejnou

dopravou dostupný drážním autobusem (vlakem pouze s přestupem), v rámci města pak muzeum leží přímo v centru poblíž hlavního nádraží.

VI. Polsko

Sousední stát s více než 15000 km železničních tratí nenabízí příliš železničních atraktivit. Jedním důvodem je rovinatý charakter větší části polského území, zásadnějším ale obecně vztah k železniční dopravě v této zemi. Ani provoz na běžných tratích není tak kvalitní jako v ČR, na řadě místních tratí jezdí jen několik vlaků denně, jízdní řády se často mění, jen pomalu dochází ke zlepšování služeb modernizací tratí, nasazováním nových vozidel a zahušťováním jízdního řádu. V posledních letech je také obnovován provoz na některých dříve zrušených tratích. Polsko disponovalo v minulosti velkým množstvím úzkorozchodných drah, jak veřejných, tak průmyslových, zejména cukrovarských, které dosahovaly délky stovek kilometrů. Provoz na těchto tratích byl postupně zastaven na počátku 21. století, takže dnes zbývá pouze několik úzkorozchodných tratí s omezeným provozem, na nich ale lze stále zažít atmosféru dávného provozu venkovských drah s nízkou cestovní rychlostí a velmi jednoduchou stavbou. Turisticky nejvýznamnější je poslední provozovaná původně lesní polská dráha, jinak je vztah polské železnice a cestovního ruchu velmi slabý.

53. Bieszczadská dráha (1, 4)

Nejatraktivnější polská železniční trať se nachází v jihovýchodním cípu Polska, v bezprostřední blízkosti slovenské hranice, kterou v krátkém úseku kopíruje. Dráha vznikla jako desítky dalších úzkorozchodných karpatských železnic pro přepravu dřeva. V obtížném terénu byla zvažována normálněrozchodná trať, ale 22. ledna 1898 byla nakonec otevřena trať o rozchodu 760 mm a délce 24 km, která ve stanici Nowy Łupków navazovala na normálněrozchodnou trať Łupków – Medzilaborce překonávající polsko-slovenskou hranici a pokračovala stoupáním do lesů do Cisny. Trať vedla zprvu částečně po rakousko-uherském území, později došlo k výměně území a trať tak vede asi 1 km po slovenské hranici. V dalších letech byly stavěny další odbočky a dokonce navazující dráhy, již od počátku byla na dráze provozována i přeprava osob, protože v té době na hřebenech bylo relativně husté osídlení, a to formou dopravy smíšené. Provoz zde byl parní. Za druhé světové války trať spadala pod řízení německých orgánů a byl změněn její rozchod na německých 750 mm. Po válce byla oblast vysídlena, což vedlo k likvidaci vesnic (analogie s českou částí Šumavy) a ke změně charakteru provozu na dráze. Ta byla více přizpůsobena potřebám přepravy dřeva, některé úseky byly přeloženy a byly vybudovány i nové úseky, byly budovány nové betonové mosty. největšího rozsahu dosáhla síť roku 1964, a to 73 km, na tratích bylo pět stanic a 21 nákladišť, provoz byl obnoven jinými parními lokomotivami. Osobní doprava byla provozována nadále formou smíšených vlaků. Od 70. let byly zařazovány i motorové lokomotivy, v 80. letech dráha zaznamenala největší přepravní výkony, pak ale došlo k poklesu způsobenému jednak výstavbou silnic v oblasti, ale zejména vytěžením lesů v dostupné vzdálenosti a založením národního parku. Některé úseky byly zrušeny, od roku 1991 byla osobní doprava omezena jen na letní sezónu a roku 1994 byl provoz zastaven zcela. Již v předchozích letech ale dráha byla zapsána do seznamu technických památek včetně některých vozidel. 4. července 1997 byl zahájen provoz turistických vlaků na trase Cisna – nákladiště Przysłop, úspěch byl značný, ačkoliv byl vypravován jen jeden pár vlaků denně, v létě dva. Provoz byl postupně rozšířen, ale v porovnání s jinými drahami podobného charakteru je slabý.

Dnes jsou vlaky provozovány na dvou linkách vycházejících z Cisny; západním směrem do 9 km vzdálené Balnice, nejbližší slovenské hranice, východně do sedla Przysłop 11 km. O prázdninách je provoz celotýdenní, a to třikrát do Balnice s dobou jízdy 45 minut jedním směrem a dvakrát na Przysłop s dobou jízdy 70 minut jedním směrem. V dubnu, květnu, září

a říjnu je provoz omezen na volné dny a jeden pár vlaků denně do každého směru. Zpravidla jsou nasazeny dieselové lokomotivy, na vybrané spoje také parní. V případě vhodných podmínek se provozují také atraktivní jízdy o vybraných zimních víkendech. Napojení na normálněrozchodnou trať do Łupkówa Nowego není stále v provozu, ačkoliv bylo plánováno a trať je v letní sezóně také v omezené míře provozována, podobně jako do Wetliny, centra cestovního ruchu v Bieszczadech. Ostatní služby cestovního ruchu jsou zde poměrně omezené.

Hlavní atraktivita tratě spočívá v přírodních hodnotách, kdy vlak projíždí větší část trasy pouze lesy, možné jsou pěší výlety do okolí. Největší nevýhodou je slabá dostupnost, veřejnou dopravou prakticky nulová, bez použití automobilu je nejvýhodnější spojení ze slovenské strany autobusem do obce Osadné a pak po turistické značené trase ke stanici Balnica (8 km). Návštěva dráhy je ale krajinou a prostředím zcela odlišná od slovenských lesních železnic, takže je velmi doporučitelná.

54. Sochaczew (7)

Město Sochaczew ve střední části Polska, poblíž Varšavy, bylo jedním z mnoha míst, kde existovala úzkorozchodná dráha, zde určená primárně pro dopravu dřeva. Provoz byl zahájen 1. září 1922, a to jak osobní, tak nákladní dopravy. Dráha byla dlouhá 26 km a měla rozchod 750 mm, maximální stoupání bylo pouze šest promile. Na dráhu navazovala další lesní železnice o menším rozchodu, jejíž provoz byl ukončen roku 1961. V souvislosti s tím, ale i obecně s omezováním těžby a výstavbou normálněrozchodné trati v území, silně propadla nákladní doprava na hlavní úzkorozchodce a omezila se převážně na uhlí a zemědělské výrobky. Do popředí se dostala osobní doprava, která naopak zaznamenala rozvoj kvůli špatné silniční infrastruktuře. To se změnilo v 70. letech, postupně byl provoz železnice omezován a zcela ukončen roku 1984.

V témže roce ale bylo rozhodnuto o vzniku úzkorozchodného muzea, které by se zabývalo komplexně tímto segmentem, měly zde být shromážděny úzkorozchodné vozy z celého Polska. Muzeum bylo otevřeno již roku 1986 a postupně se v něm objevilo přes 300 vozidel různých úzkých rozchodů, mnohdy zcela unikátních. Nalézají se zde i normálněrozchodná vozidla, např. drezíny, pluhy a salonní vůz. Vedle muzea zde funguje také turistický provoz na části úzkorozchodné tratě o délce 18 km ze Sochaczewa do obce Wilcze Tulowickie. Provoz je silně omezen na jeden pár spojů denně jednou až dvakrát týdně od dubna do října, v koncové stanici lze navštívit během pauzy národní park, při pobytu a obratu dochází také k atraktivní manipulaci se soupravou. Provoz je zajišťován dieselovou lokomotivou. Sekundární infrastruktura je zde relativně dobrá. Celkově jde o nejkomplexnější polskou železniční atraktivitu, dobře udržovanou a s bohatým seznamem exponátů i návštěvy hodným okolím, slabinou je opět dostupnost, Sochaczew leží na trati mezi Varšavou a Poznaní, z České republiky je tak cesta vlakem časově náročnější.

VII. Švýcarsko

Švýcarsko je v Evropě i ve světě považováno za zemi s největším počtem drážních atraktivit, v následujícím textu tedy nebudou popsány všechny, ale pouze vybrané s největší návštěvností, případně s rekordní či specifickou vlastností. Většinu švýcarských železničních tratí je možné zařadit minimálně do skupiny tratí vedených atraktivní krajinou. Ve Švýcarsku zahraniční turisté mohou využít obchodní nabídku Swiss Pass, v jejímž rámci je využití většiny běžných železničních tratí zdarma, u některých zde uvedených ozubnicových drah je pak poskytnuta pouze sleva ze základní ceny. Tato podoba slevy se může měnit, v publikaci je uveden stav z roku 2018. Celková délka železničních tratí všech kategorií a skupin včetně drah na pomezí vlaku a tramvaje (Chur – Arosa, Zürich – Esslingen) v zemi je asi 4500 km.

Na prakticky všech železničních tratích je zaveden provoz s nejdelším intervalem 60 minut, na řadě z nich je ale souhrnný interval výrazně kratší a jezdí po nich řada kategorií od vlaků zastávkových po expresy – i samotný provoz na švýcarských drahách lze tak považovat za atraktivitu. V rámci cestovního ruchu je pak Švýcarsko vůdcem v organizaci železničního cestovního ruchu, na většině tratí se nabízejí bohaté balíčky služeb, případně ucelené produkty cestovního ruchu. Funguje zde také nejvíce speciálních turistických vlaků.

55. Oblast Jungfrau (1, 2)

Oblast Jungfrau patří k nejnavštěvovanějším oblastem Švýcarska celoročně, v zimě se v oblasti nacházejí lyžařské terény, v létě návštěvníky vedle pěší turistiky láká také dosažení nejvyšší železniční stanice v Evropě, sedla Jungfraujoch v nadmořské výšce 3 454 m.n.m., kdy během dvou hodin návštěvník vystoupí postupně třemi vlaky o 2 887 výškových metrů. Z pohledu dopravy tak oblast nabízí kromě dosažení tohoto rekordu také jízdu úzkorozchodnými vlaky o různém rozchodu s ozubnicí o maximálním stoupání 250 promile. Vzhledem k velké popularitě zde lze nalézt v rámci Švýcarska poměrně unikátní situaci, a sice to, že provoz v oblasti je zajištěn víceméně po celý rok, pouze s mírnými omezeními ve vedlejší sezoně a pouze vybrané úseky jsou provozovány jen v letní sezoně.

Hlavní železniční atraktivita výjezdu na Jungfraujoch je soustředěna na trati Interlaken – Grindelwald/Lauterbrunnen – Kleine Scheidegg – Jungfraujoch, kdy v uvedených stanicích dochází k přestupu; současně je střední trať větvená, takže při cestě lze střední část absolvovat při cestě nahoru a dolů pokaždé jinou tratí s jinými výhledy, což dále zvyšuje atraktivitu cesty.

Vedle toho lze v oblasti absolvovat cestu ozubnicovou železnici na Schynige Platte a soustavou lanovky a železnice do městečka Mürren, lanovky ale nejsou předmětem publikace.

Východiskem železnice v oblasti je lázeňské městečko Interlaken, atraktivní již svou polohou mezi dvěma jezery. První úsek z Interlakenu do Grindelwaldu, resp. Lauterbrunnen na druhé větvi byl postaven společností Berner Oberland-Bahnen již ke konci 19.století, slavnostní otevření se konalo 1.července 1890 a od roku 1914 je úsek elektrizován (v dnešní době je téměř celá švýcarská železniční síť elektrizovaná, s výjimkou úseku, jenž bude popsán dále). Trať má rozchod 1 000 mm a maximální stoupání je 90 ‰; ozubnice není na celém úseku trasy, které měří 12 km na větvi do Lauterbrunnen. Na větvi do Grindelwaldu, dlouhé od odbočky 11 km, je maximální stoupání 120 ‰ a ozubnice rovněž není na celém úseku. Obě větve vedou napřed otevřenou krajinou a pak vstupují do údolí řeky, výhledy jsou ale omezené. Provoz na trati je silný, zpravidla ve 30minutovém intervalu, kdy jsou v první části trasy spojeny vlaky do obou cílů, v odbočné stanici se pak vlak dělí. Již tato část trasy má velký potenciál, spíše ale pro další přístup do hor nebo pro pěší turistiku (zejména v oblasti Grindelwaldu). Celkový počet

přepravených cestujících přesahuje ročně 2 miliony. Na spodním úseku platí Swiss Pass bez omezení. Trať je téměř v celém rozsahu jednokolejná, takže neumožňuje v případě potřeby zvýšit příliš počet nasazených vlaků, spíše jsou nasazovány dlouhé soupravy. Ty jsou na ozubnicových úsecích schopny jezdit rychlostí 40 km/h, na adhezních (tj. bez ozubnice až 70 km/h).

Návazný úsek spojil Lauterbrunnen a Grindelwald přes horské sedlo Kleine Scheidegg, v současnosti jsou ale vlaky provozovány na dvou větvích, v případě potřeby je třeba v Kleine Scheidegg přestoupit. Trať postavila společnosti Wengernalpbahn (WAB) a v plném rozsahu byla otevřena 20. června 1893, elektricky rovněž od roku 1914. Rozchod tratě je pouze 800 mm a maximální stoupání 250 ‰; ozubnice je použita v celé délce trasy. Použitý systém ozubnice je Riggensbachův, podobně jako na dolní trati. Celá délka tratě činí 19 km a obsahuje atraktivní mosty a galerie. Trať z Lauterbrunnen stoupá přes horské louky do městečka Wengen a dále pak podél sjezdové tratě Lauberhorn, jednoho z nejznámějších sjezdů Světového poháru alpského lyžování, s výhledy na masív Jungfrau, do nejvyššího bodu, sedla Kleine Scheidegg ve výšce 2 061 m.n.m. Pod stěnou Eigeru známou horolezeckými výstupy, pak trať klesá přes horské louky do Grundu, kde vlak mění směr jízdy a opět stoupá asi 100 výškových metrů do Grindelwaldu. Také během této cesty mají cestující výhledy, především směrem na masív Faulhornu a Schynige Platte. Celá oblast podél tratě WAB je v létě atraktivní pěší turistikou, v zimě pak v oblasti Kleine Scheidegg a Grindelwald-First jsou lyžařské terény. Provoz na trati je operativně přizpůsobován poptávce. Vzhledem k jednokolejnosti tratě s výhybnami ale nelze zkracovat základní 30 minutový interval (vlaky jsou navázány na vlaky BOB) a protože kvůli prudkému stoupání nelze využívat spojování vozidel do dlouhých vlaků, využívá se tak tzv. následů, kdy v rámci jedné polohy v jízdním řádu je za sebou provozováno v zábrzdné vzdálenosti několik vlaků, které se míjejí ve výhybnách a stanicích; to tak vytváří pohledovou atraktivitu, kdy turista vidí na trati vlaky šplhající za sebou. Dráha má k dispozici starší méně kapacitní vozy a modernější soupravy z roku 2004. Maximální rychlost je vzhledem k většímu stoupání pouze 28 km/h. Pro nákladní dopravu pak dráha disponuje lokomotivami. To souvisí s charakterem městečka Wengen, které je uzavřeno pro běžný automobilový provoz, mototuristé musejí vozidla nechat v údolí v Lauterbrunnen (případně Grundu z druhé strany masívu) a pokračovat vlakem. V městečku jsou pro nutné účely povoleny pouze elektromobily. Z toho důvodu je třeba po dráze provozovat i nákladní vlaky. Náročným výkonem je období pořádání zmíněného Světového poháru na sjezdovce Lauberhorn, kdy jsou i přenosové vozy převáženy vlakem. Na trati WAB je roční počet cestujících vyšší než 2,5 milionu. Číslo je vyšší než u údolní trati proto, že někteří turisté dojedou svými vozy do Lauterbrunnenu či Grindelwaldu/Grundu a využívají tak až střední úsek soustavy.

Konečně v Kleine Scheidegg začíná úsek původní železnice Jungfrauabahn (JB), která stoupá přibližně 2 km přes louky pod masív Eigeru, kde se ve výšce 2 320 m.n.m. noří do tunelu, kterým pak stoupá až do sedla Jungfraujoch – horní stanice je podzemní. Trať byla otevřena v celé délce až 1. srpna 1912, již s elektrickým provozem. Je dlouhá 9 km a po celé délce vybavena Strubovou ozubnicí na rozchodu 1 000 mm. První část poskytuje výhledy na masív Lauberhornu a dále do nitra Švýcarska, v tunelu pochopitelně trvalé výhledy nejsou, jsou však vyrušeny dvě mezizastávky (s výhybnami) s vyhlídkovými okny. Zastávka Eigergletscher poskytuje výhled směrem ke Grindelwaldu, vyhlídka Eismeer pak na opačnou stranu masívu na ledovec. Horní stanice pak kromě výhledů a možné procházky po věčném sněhu včetně krátkého výstupu k chatě Mönchjochhütte poskytuje řadu dalších atraktivit, Ledový palác s ledovými sochami, naučnou stezku či možnost poobědvat s výhledem na Alečský ledovec. Pěší dostupnost Jungfraujoch není pro běžné turisty možná. Provoz je organizován podobně

jako na středním úseku a na dalších ozubnicových drahách ve Švýcarsku, s jízdním řádem v půlhodinovém intervalu s následy, provoz je ještě komplikován pobyty ve vyhlídkových tunelových zastávkách. Pro cestu na Jungfrauoch je možné a v exponovaných časech i vhodné si rezervovat místo, jinak cestující nemá zaručené volné místo ve vlaku a čeká, až nastoupí cestující s rezervacemi a zbudou případná volná místa. Čekání se tak může protáhnout i přes několik poloh jízdního řádu. Podobně většina restaurací na Jungfrauoch vyžaduje rezervace a jsou většinou určeny pro zájezdy organizované cestovními kanceláři. Maximální rychlost vozidel pocházejících z roku 2002 je 27 km/h. Návštěvnost nejvyšší železniční stanice v Evropě se blíží 1 milionu cestujících ročně, rekordu bylo dosaženo v roce 2015, kdy počet návštěvníků dosáhl 1 013 000. S jízdenkou Swiss Pass není cestovné zdarma – na základní cenu je poskytována sleva 25 %, a to na celé trati JB a na tratích WAB z Kleine Scheidegg do Grindelwaldu a na opačnou stranu do Wengenu.

Stranou hlavního tahu a také stranou největší pozornosti turistů leží poslední ozubnicová trať v regionu. Z prvního nádraží směrem od Interlaken, lze z vlaků BOB v obci Wilderswil přestoupit na trať stoupající na 1987 m.n.m. ležící plošinu Schynige Platte. Tato trať stoupá náročným terénem lesem a posléze po loukách a konečné stanice dosahuje po 7 km při setrvalém stoupání 250 ‰ celkové převýšení 1383 m. Trať byla otevřena 15. května 1893 a je vybavena ozubnicí systému Riggensbach, unikátem je rozchod 800 mm, ten znemožňuje přechodnost vozidel mezi jednotlivými drahami zdejšího systému. Elektrizace proběhla taktéž roku 1914. Spodní část tratě je zcela bez výhledů, které se otevírají až po výstupu na plošinu, trať však obsahuje řadu atraktivních a náročných stavebních prvků jako jsou mosty a tunely – ve srovnání s ostatními ozubnicovými tratěmi je stoupání nejnáročnější. Pěší dostupnost Schynige Platte je možná, ale nikoliv podél tratě. Z konečné stanice lze atraktivními stezkami ve skalách přejít masív Faulhornu a dostat se přímo nebo s využitím lanovky či autobusu do Grindelwaldu. Vedle pěší turistiky s náročnými túrami lze na Schynige Platte absolvovat nenáročné procházky v podobě naučné stezky nazývané „přírodní kino“ s výhledy na masív Eigeru, případně navštívit alpskou botanickou zahradu. V blízkosti vrcholového hotelu se také odehrávají hudební vystoupení na alpské rohy. Oblast Schynige Platte není vybavena infrastrukturou pro zimní sporty, i dráha je tak v provozu pouze v letní sezoně, zhruba od června do října. Provoz je organizován podobně, tedy v pevném jízdním řádu s případnými následy při velkém zájmu, vzhledem k obtížnému terénu a neexistenci dostatečného počtu výhyben je však interval delší, a to 40 minut. Rovněž jediná výhybna Breitlauenen i koncová stanice Schynige Platte jsou vybudovány s minimem prostoru a množstvím umělých staveb. Na rozdíl od vlaků hlavního tahu je vozidlový park historický a zásadně odlišný – soupravy sestávají z lokomotivy a vyhlídkových vozů, kdy lokomotiva je z bezpečnostních důvodů vždy na dolním konci vlaku; při jízdě nahoru je tak vlak sunut, tudíž cestující v horní části vlaku mají dobrý výhled. Všechny provozní lokomotivy pocházejí z dob zahájení provozu; elektrické z roku 1914, parní z konce 19. století. Maximální rychlost vlaků je 12 km/h. Během sezony dráha převeze kolem 250 000 cestujících. Cestování je částečně zahrnuto v ceně průkazu Swiss Pass.

Poslední železniční trať regionu je jediná trať spadající do skupiny 9 dle úvodní definice, není výjimečná žádnou vlastností, ale pouze vede krajinou s velkolepými výhledy a umožňuje přístup dále do hor. Adhezní trať o délce 4 km spojuje horní stanici lanovky Grütschalp s městečkem Mürren, které je druhou obcí regionu se zákazem provozu diesellových aut. Maximální stoupání tratě je 50 ‰ a rozchod 1000 mm, byla otevřena 14. srpna 1889, již od počátku s elektrickým provozem. Trať prochází lesem a po horských loukách v nadmořské výšce kolem 1500 m s výhledy na masivy Lauberhornu a Eigeru. Dráha není přímo navázána na ostatní železniční síť, ze stanice Grütschalp je třeba využít kabinovou lanovku do

Lauterbrunnen. Atraktivita Mürrenu spočívají především v pěší turistice a dalších letních aktivitách jako je paragliding, v horolezectví, nad Mürrenem leží vrch Schilthorn známý z filmu o Jamesi Bondovi. Pro nenáročné turisty lze doporučit procházku podél tratě z Mürrenu mírným klesáním do Grütschalp.

Dráha je provozně provázána s lanovkou, je celoročně v provozu v intervalech 15–30 minut a vzhledem k nedostupnosti Mürrenu silniční dopravou zabezpečuje i dopravu zavazadel hostů zdejších ubytovacích zařízení. Na trati jsou provozovány elektrické vozy s nákladními přívěsy, dosahující maximální rychlosti 30 km/h. Dráha přepraví ročně kolem půl milionu cestujících. V rámci nabídky Swiss Pass je cestování drahou zahrnuto v ceně, stejně jako mezilehlá lanovka.

Celý region Jungfrau patří do světového přírodního dědictví UNESCO. Vedle Zermattu se jedná o nejnavštěvovanější oblast Švýcarska, dopravní systém zde popsaný dále doplňují četné lanovky a autobusové linky provázané provozně i tarifně. V oblasti je prodávána místní síťová jízdenka, v jejímž rámci jsou pak jízdy na všech trasách zdarma.

Výchozí bod systému drah je Interlaken, sám o sobě atraktivní polohou, a dosažitelný vlakem normálního rozchodu z Bernu a úzkorozchodnou, částečně ozubnicovou drahou z Luzernu, na jejíž trase leží dále zmíněné dráhy Pilatus a Brienzer Rothorn.

56. Pilatus (1, 2)

Ve středním Švýcarsku poblíž Luzernu leží horský masív Pilatus s nadmořskou výškou přes 2000 metrů a třemi vrcholy, nejvyšším je Tomlishorn s 2132 m nadmořské výšky. Výstavba ozubnicové dráhy se začala plánovat v poslední čtvrtině 19. století podobně jako jiné švýcarské dráhy, při předepsaných parametrech, jako maximální stoupání 250 promile či minimální poloměr oblouku, však nebylo možné trať postavit relativně levně a s poměrně krátkou délkou. Realizace projektu se ujal již zmíněný Eduard Locher, jenž pro tuto trať sestavil zcela nový ozubnicový systém, jenž existuje výhradně na této trati, jde tedy o naprostý světový unikát. Díky popsanému Locherovu systému bylo možno v nejprudších úsecích dosáhnout sklonu 480 promile (průměrný sklon je 380 ‰), takže je to trať s největším sklonem používaná pro dopravu cestujících. Trať je dlouhá 4,6 km a používá rozchod 800 mm.

Provoz byl otevřen 4. června 1889 s parním provozem, prvně zde nebyl zahájen s klasickou sestavou v podobě lokomotivy s vozy, ale s parními vozy kvůli sklonu tratě s kolmo ke směru jízdy uloženým kotlem; po elektrifikaci v roce 1937 byly některé vozy uloženy do muzea.

Trať začíná v údolí v městečku Alpnachstad, kde navazuje na jinou úzkorozchodnou a částečně ozubnicovou drahu z Luzernu do Interlaken, které bude věnována pozornost později, spojení z Luzernu je v půlhodinových intervalech. V sezoně lze do Alpnachstadu z Luzernu cestovat také lodí. Dráha na Pilatus využívá dnes stupňovitě uspořádané vozy (podobné pozemním lanovkám), což je také u železniční dráhy unikátní. Trať od údolní stanice stoupá prudce lesy a později loukami, zhruba uprostřed dosahuje výhybny Aemsigen, která je další atraktivitou tratě; vzhledem k odlišné konstrukci Locherovy ozubnice zde není možné použít klasické ozubnicové výhybky a křižování vlaků probíhá pomocí tzv. přesuvny, kdy se na výhybně přesouvají celá pevná kolejová pole. Trať dále pokračuje mezi skalami a v tunelech s velmi odvážným trasováním a bohatými výhledy až ke koncové stanici na podvrcholové plošině ve výšce kolem 2000 m.n.m., kde jsou použity opět jiné typy výhybek, tzv. rotační, aby se vozy dostaly na příslušnou kolej. Maximální rychlost během jízdy je 12 km/h při stoupání, jen 9 km/h při klesání; celá doba jízdy tak trvá 30 minut vzhůru a 40 minut dolů. Vzhledem

k prudkému stoupání není možné využít dlouhých vozidel nebo spřahování do souprav, i zde je tak využíváno následů k běžnému jízdnímu řádu s intervalem přibližně 40 minut. Obecně je dráha v provozu pouze od května do listopadu, v zimě lze vrcholu dosáhnout pouze lanovkou z druhé strany masívu.

Masív Pilatu kvůli svému charakteru nenabízí lyžařské terény, je tak v zimě určen pouze pro výhledy a lehčí pěší trasy s minimálním převýšením. Nabízí se několik okružních tras v délce chůze max. v desítkách minut, některé úseky vedou ve skále vysekanými galeriemi, případně výstup na nejvyšší vrchol masívu Tomlishorn – 2132 m.n.m. V letní sezoně je nabídka tras bohatší, lze absolvovat výstup/sestup do údolí, nikoliv však přímo podél dráhy, kde by turistická trasa byla nebezpečná. Bohatší nabídka služeb a sportovního vyžití se nabízí v nižších partiích, nikoliv však podél ozubnicové dráhy, ale podél lanovky směřující do Luzernu, kde se nalézá např. nejdelší bobová dráha ve Švýcarsku.

Z pohledu cen není cesta na Pilatus zdarma v žádné síťové nabídce, poskytují se však slevy např. na Swiss Pass, mimoto destinace nabízí dále jednorázové jízdenky na jednodenní výlet přes masív s cestou jedním směrem vlakem (lodí) a ozubnicí, druhým směrem lanovkou a trolejbusem, přičemž směr je na výběru návštěvníka, výchozím bodem je Luzern. Vrcholové partie nabízejí pochopitelně také ubytování a stravovací služby, pořádají se zde gastronomické a kulturní akce. Dostupnost je ze zmíněných míst nádraží Alpnachstad či lanovkou z části Luzernu Kriens.

57. Brienzer Rothorn (1, 2, 3)

Poblíž oblasti Jungfrau u městečka Brienz na jezeře Brienzer See se nalézá ozubnicová dráha stoupající pod vrchol Brienzer Rothorn, výjimečná dále použitým pohonem. Dráha je dostupná stejnou tratí, která spojuje Interlaken a Luzern, z Interlakenu lze cestovat také lodí po jezeře.

Dráha byla otevřena v roce 1892 s rozchodem 800 mm a pochopitelně parním provozem; z údolní stanice vystoupá na délce 7,6 km o 1682 výškových metrů a končí 110 metrů pod vlastním vrcholem. Maximální stoupání je obvyklých švýcarských 250 promile. Použitá ozubnice je systému Strub. Hlavní odlišnost této tratě spočívá v tom, že provoz byl zastaven za 1. světové války, v meziválečném období měla být trať nahrazena visutou lanovkou, k čemuž ale nedošlo a provoz byl roku 1931 obnoven opět s parním provozem, který se zachoval dodnes. Jedná se tak o jediný ze dvou úseků švýcarské železniční sítě, který není elektrizován a je zde zaveden historizující provoz s parními lokomotivami. Současné lokomotivy jsou moderní, nicméně vizuálně připomínají vozidla z počátků provozu.

Trať začíná v malé stanici u jezera a stoupá lesy a posléze mezi skalami do výhybny Planalp, nad níž se nalézá skládací most. Po lukách pak trať pokračuje až do vrcholové stanice. Provoz na trati je omezen na sezonu přibližně od června do října, přičemž pod skládací most do výhybny Planalp bývá provoz zaveden podle počasí již v květnu. Vlaky se sestavují z parních lokomotiv a vyhlídkových vozidel starší i novější konstrukce, lokomotiva musí opět být vždy na dolním konci vlaku. Také na této trati je zaveden pevný jízdní řád v intervalech přibližně hodinových, při velkém zájmu jsou zaváděny následy. Pro omezený počet parních lokomotiv mohou být některé vlaky při silném provozu vedeny dieslovými lokomotivami.

Vedle klasických jízd dráha nabízí návštěvníkům zážitky, např. možnost spolujízdy na stanovišti strojvedoucího, topičský kurs, nebo balíčky ve smyslu spojení cesty s občerstvením (včetně opékání vuřtů v žáru parní lokomotivy, orig. Dampfwürstlibummeler), nebo jízd při východu slunce. V nabídce jsou také jízdy spojené s oslavami. Vedle těchto akcí se nabízí pěší

turistika, relativně nenáročný je výlet od horní stanice dráhy na vrchol Brienzer Rothornu ve výšce 2350 m.n.m. s horským hotelem a výhledy na Bernské a Centrální Alpy, za dobrého počasí je viditelných téměř 700 vrcholů včetně masivu Jungfrau, Pilatus a Rigi. Turistické trasy, které jsou již náročnější, pak vedou dolů podél dráhy a do vzdálenějších oblastí.

Tarifně lze na Swiss Pass použít poloviční slevu na základní jízdné, jsou poskytovány i další slevy, speciální nabídkou je jízdenka spojující cestu vlakem a pěší turistiku, kdy jsou zvýhodněni turisté jdoucí část trasy pěšky.

58. Brig – Zermatt (1, 2)

Vedle oblasti Jungfrau jde o nejznámější a nejnavštěvovanější oblast Švýcarska, s výše jmenovanou má řadu společných vlastností, existuje zde celá soustava drah včetně lanovek, jejich provoz je převážně celoroční a také zde se aplikují ekologicky šetrné principy jako zákaz vjezdu běžných automobilů. Oblast se nachází v jihozápadní části Švýcarska. Od druhé třetiny 19. století byl Zermatt turistickým střediskem, po desetiletí ale horským údolím procházela pouze nekvalitní silnice, od roku 1878 ale severním údolím s obcemi Brig a Visp byla zprovozněna dálková trať od Ženevského jezera do Itálie skrz Simplonský tunel. Na to navázal plán výstavby dlouhé dráhy z přípojně stanice Visp do Zermattu, která byla záhy prodloužena až do stanice Brig. Zvolený rozchod byl 1000 mm a celková délka po prodloužení činí 44 km. Maximální sklon tratě je 125 promile, ozubnice systému Abt ale není přítomna na celé trase, celkem je ozubnice položena na sedmi kilometrech v šesti úsecích; na adhezních úsecích je maximální sklon 25 promile. První úsek byl zprovozněn s parními lokomotivami 3. července 1890, výstavba celé dráhy byla zakončena o rok později. Elektrizace byla záležitostí let 1929–1930. Dráha tak velmi připomíná řadou vlastností dolní úsek tratě BOB z Interlaken, zprvu vede širokým údolím, ve stanci Stalden s odbočkou do lázní Saas-Fee pak začíná atraktivní úsek úzkým údolím s odbočnými roklemi, které překonává hojnými mosty a tunely, dále prochází přes louky a pod Zermattem se nachází další soutěska. Ačkoliv dráha slouží především jako návoz do Zermattu a tak k dalším aktivitám, díky trasování je atraktivní i cestování samé.

Dráha v minulosti utrpěla také škody v důsledku sesuvů a povodní, takže je relativně často opravována, jeden úsek byl dokonce zcela nahrazen.

Dnes je dráha v provozu celoročně (do roku 1933 byl dle původní koncese provoz pouze v letní sezóně) a je provozována ve dvou linkách. Základní linka obsluhuje ve zhruba půlhodinovém taktu relaci Brig – Zermatt (kvůli křižování takt není zcela přesný), v úseku Täsch – Zermatt (6 km) pak jezdí posilová linka ve 20minutovém intervalu. Důvodem pro existenci této linky je zákaz vjezdu automobilů do Zermattu, motorizovaní turisté tak musejí vozy nechat nejvýše v Täschu a dále pokračovat veřejnou dopravou. Z toho plyne velký počet vlaků a cestujících, za rok do Zermattu asi 15000 vlaků z Brigu a dalších 25000 z Täschu; v nejvytíženějších dnech letní i zimní sezóny je denní obrát cestujících kolem 6000 v každém směru. 44 km úsek vlak ujede za zhruba 80 minut, přičemž překoná převýšení přes 900 výškových metrů. Na trati jsou provozovány moderní elektrické jednotky s maximální rychlostí 30 km/h na ozubnici a 55 km/h jinak. Je zde v provozu rovněž nákladní doprava.

Tať tedy slouží primárně k dosažení výše položených turistických cílů; odehrává se na ni tedy minimum doplňkových akcí, jako jsou historické jízdy, hlavní důraz je kladen na běžný provoz. V Zermattu navazuje další ozubnicová dráha a soustava lanových drah, pomocí níž lze cestovat do nejvyššího bodu dosažitelného lanovkou, což je vrchol Klein Matterhorn ve výšce 3820 m.n.m. Dominantou oblasti je vrchol Matterhorn – 4478 m.n.m. V oblasti je rozvinuta

letní turistika a řada doplňkových atraktivit, je však také zimním lyžařským střediskem. Konečně Zermatt je východiskem panoramatického vlaku Glacier Express, jehož první provozní den se konal již 25. června 1930.

Údolní stanice Brig a Visp leží na hlavní trati a jsou snadno dosažitelné vlakem z Bernu, od Ženevského jezera i od Itálie. Celý úsek je zahrnut do síťové jízdenky Swiss Pass.

59. Zermatt – Gornergrat (1, 2)

Dráha bezprostředně navazuje na výše popsanou trať, byla zprovozněna již 20. srpna 1898, a to již od počátku s elektrickým provozem. Dráha má rovněž rozchod 1000 mm a je dlouhá 9,3 km; překonává převýšení téměř 1500 metrů s pomocí ozubnice systému Abt a maximálním stoupáním 200 ‰. Zásadní odlišností od všech ostatních ozubnicových drah (s výjimkou úseku BOB nad Interlakenem) je částečná dvojkolejnost tratě, daná silnou poptávkou a polohou v jádru lyžařského střediska nad Zermattem.

Dráha je velmi atraktivní svým trasováním, protože prochází převážně přes horské louky a téměř neustále se nabízí rozsáhlé výhledy na panorama hor včetně masívu Matterhornu, na trati je jen několik krátkých tunelů. Z vrcholové stanice Gornergrat navazuje dále visutá lanovka. Obecně o této stanici platí, že je nejvyšší železniční stanicí v Evropě dosaženou povrchovou tratí, Gornergrat leží v nadmořské výšce 3089 m.n.m. Z vyhlídkové plošiny nad Gornergratem je za dobrého počasí viditelná většina švýcarských čtyřtisícovek, je tu také nejvýše položený švýcarský horský hotel a obchodní dům. Na trati a na Gornergratu se pořádají tematické akce, zejména gastronomického zaměření.

Provoz byl zprvu pouze letní, od roku 1928 byly provozovány v omezené míře vlaky i v zimě, od roku 1942 je pak provoz celoroční. Na trati je zaveden celoročně interval 24 minut, v krátkých obdobích na jaře a v létě mezi hlavními sezónami je omezen na průměrně 60 minut, v případě potřeby jsou vypravovány i posilové vlaky. Projetí trasy trvá 33 minut při maximální rychlosti 30 km/h. Na dráze je provozováno několik generací vozidel, kvůli velkému počtu návštěvníků bývají využity všechny – ročně je na dráze převezeno téměř 2 miliony cestujících. Atraktivitou tratě je most Findelbachviadukt s výškou téměř 50 m a délkou 93 m. Dostupnost tratě je ze stanice Zermatt, kde výchozí stanice leží v bezprostřední blízkosti konce tratě z Brigu. Se Swiss Pasem lze na trati uplatnit 50% slevu. Vedle Jungfrauojch jde, jak již bylo řečeno, o nejpoblárnější švýcarskou dráhu, čemuž odpovídá i zatížení turisty, dráha ale má co nabídnout, nejdle jen o uměle vytvořenou značku.

60. Montreux – Rochers-de-Naye (1, 2)

Několik ozubnicových tratí se nalézá také ve francouzské části Švýcarska nad Ženevským jezerem (Lac Léman). Zásadní odlišností od předchozích drah je okolní krajina, neboť v údolní části tratí je jiné klima a také charakter hřebenů je jiný. Ze zdejších drah lze za nejatraktivnější z několika ohledů považovat dráhu vycházející z lázeňského města Montreux.

Dráha zprvu nezačínala u jezera, ale navazovala na pozemní lanovku Territet – Glion a z druhé uvedené stanice pokračovala dále do vrcholové stanice Rochers de Naye v nadmořské výšce 2042 m.n.m. Parní provoz byl na této trati zahájen 27. července 1892, rozchod tratě je dodnes 800 mm. První úsek měřil necelých 8 km a maximální stoupání činilo 220 ‰. Na trati je použit ozubnicový systém Abt a výškový rozdíl činil 1283 metrů. Souběžně s otevřením tratě na Rochers de Naye byl otevřen také hotel, analogicky k jiným vrcholovým stanicím ozubnic (např. Pilatus). Úspěch dráhy byl značný, nicméně její využití poněkud znesnadňoval přestup z lanovky, proto bylo záhy rozhodnuto o prodloužení z Glionu dolů do hlavního nádraží

v Montreux. Délka se tak zvětšila na více než 10 km a výškový rozdíl na téměř 1600 m. Původní lanovka zůstala, ale byla výrazně modernizována a dnes má plně automatizovaný provoz. Elektrizace dráhy proběhla ve 30. letech.

Dráha začíná ve společném nádraží tří rozchodů, vedle hlavní tratě podél břehu Ženevského jezera o normálním rozchodu, v Montreux začíná rovněž úzkorozchodná trať do Zweisimen, využívaná rovněž jedním z vyhlídkových vlaků (viz dále), jedná se tedy z tohoto pohledu o unikát. Z Montreux stoupá po úbočí hřebene převážně loukami s bohatými panoramatickými výhledy, trať obsahuje také několik tunelů, postupně se otevírají rozhledy na Ženevské jezero, ve vyšších partiích za dobré viditelnosti je dohledný masív Jungfrau. I ve vrcholových partiích se nabízejí bohaté možnosti pěších túr, lákadlem může být dobře označené rozvodí řek Rýna a Rhôny. Interval na trati je hodinový, operativně se mění délka vlaku, cesta trvá necelou hodinu s maximální rychlostí 15 km/h. Na trati probíhá ve stanici Caux zpravidla křižování.

Provoz na trati je celoroční, může být omezen pouze vzhledem k nepříznivému počasí, a to ve vrcholovém úseku z křižovací stanice Caux. Běžně jsou na trati v provozu elektrické jednotky. Největším lákadlem dráhy jsou kromě panoramatických výhledů během cesty možnosti pěších výletů a příroda v horní části trati včetně možnosti návštěvy „horské zahrádky“ (jardin exotique). Lze tu provozovat i sportovní aktivity jako zajištěné lezecké cesty či sjezd na kolech. Dráha je částečně zapojena v projektu Swiss Pass.

61. Rigi (1, 2)

Vrchol Rigi nad Vierwaldstättským jezerem poblíž Luzernu disponuje dvěma výjimečnými vlastnostmi. Jedná se o jediný vrchol, na nějž jsou vedeny dvě ozubnicové dráhy z různých stran masívu, a také jde o nejstarší ozubnicové dráhy Švýcarska, tedy celé Evropy.

Motivací pro výstavbu byla návštěva Niklause Riggenbacha v Americe, kde se inspiroval drahou na Mount Washington a začal propagovat ozubnicové dráhy ve Švýcarsku. Koncesi obdržel Riggenbach roku 1869 a 21. května téhož roku byl otevřen první úsek první dráhy, vedené z města Vitznau ležícího na jezeře do středové stanice Staffel. Další neobvyklou vlastností této konkrétní dráhy je, že v údolní stanici nenavazuje a nikdy nenavazovala na žádnou jinou železnici. Roku 1872 byla dráha prodloužena do trasy Vitznau – Rigi-Kulm. Dráha měří necelých 7 km, maximální stoupání je 250 ‰ a na své trase vystoupá o 1310 výškových metrů, za použití systému Riggenbach. Dráha stoupá zprvu lesy, pak sady a ve vrcholové části po loukách s panoramatickými výhledy. Provoz byl zahájen s parními lokomotivami, roku 1937 došlo k elektrizaci.

Rigi leží na hranici dvou švýcarských kantonů; to vedlo po úspěchu vitznauské větve k plánům výstavby druhé dráhy z opačné strany. Po sporech mezi kantony federální vláda udělila koncesi i na tuto dráhu, její provoz byl zahájen roku 1875 s parními lokomotivami, již od roku 1907 docházelo k převodu provozu na elektrický. Dráha začíná v uzlové stanici Arth-Goldau s přestupem na dálkové vlaky od Luzernu i od Zürichu, z opačné strany gotthardské dráhy (viz dále) od italských kantonů a Itálie a stoupá při shodném maximálním sklonu střídavě lesy, poli a mezi skalami do stanice Staffel. V ní se připojuje k vitznauské dráze, s níž stoupá na Rigi-Kulm, každá větev má ale svoji kolej, ve vrcholovém úseku je tak možné provozovat atraktivní souběžné jízdy. Tato dráha měří 8,6 km a překonává výškový rozdíl přes 1300 metrů.

Provoz na obou drahách je zaveden v klasickém základním intervalu 30–60 minut podle sezony, s případnými následy, obecně je dráha v provozu celoročně, odjezdy jsou v Arth-Goldau přizpůsobeny nejvýznamnějším vlakům tam zastavujícím, ve Vitznau pak příjezdům

a odjezdům lodí z a od Luzernu. Vitznau je dostupný i autobusem, pro turisty je ale atraktivnější cesta lodí. Provozovány jsou elektrické jednotky, vedle nich jsou ale pořádány i jízdy s historickými vozidly, jak parními lokomotivami, tak elektrickými vozy a historickými osobními přípojnými vozy z počátků provozu. Region Rigi je také střediskem zimních sportů, vyžití je zde i v létě, ozubnicové dráhy jsou doplněny lanovkami. Na Rigi jsou také pořádány akce typu gastronomických, pro děti či hudebních. Rigi je tak atraktivní pro všechny skupiny turistů. Z pohledu převážně cestování je atraktivní okruh Luzern – lodí Vitznau – ozubnicí Rigi – ozubnicí Arth-Goldau – vlakem Luzern či opačně s cestou po obou úbočích Rigi a možností souběžné jízdy ve vrcholové partii. Obě dráhy, stejně jako plavby po Vierwaldstättském jezeře jsou zahrnuty v jízdence Swiss Pass. Příjezd do Luzernu či Arth-Goldau je velmi dobrý.

62. Furkabahn (1, 2)

Dráha je jednou z mnoha švýcarských úzkorozchodných drah, která dosahuje pomocí ozubnice vysoké nadmořské výšky. Jde však o dráhu průběžnou, nikoliv vedenou na horský vrchol, dráha je na obou koncích napojena na další dráhy, během své trasy ale překonává horská sedla.

Motivací pro výstavbu bylo propojení Simplonské dráhy ve stanici Brig (případně navázat spojení na dráhu z Zermattu) na síť Rhétské dráhy v jihovýchodní části Švýcarska, čímž by došlo k propojení dvou ke konci 19. století klíčových turistických regionů, Zermattu na straně jedné s Davosem a St.Moritzem na straně druhé. Zeměpisně se jedná o horní toky Rýna a Rhôny. Dráha se původně nazývala dle dvou průsmyků, kterými procházela, a to Furka (2431 m.n.m.) a Oberalp (2048 m.n.m.) na rozvodí uvedených řek. Z jedné strany dráha začíná ve stanici Brig (678 m.n.m.), stoupá postupně částečně za použití ozubnice do průsmyku Furka, pak klesá do Andermattu v nadmořské výšce 1444 m.n.m., kde existuje propojení další drahou do Göschenen na Gotthardské dráze (viz dále), a stoupá do průsmyku Oberalp. Poté klesá do koncové stanice Disentis (1150 m.n.m.), kde navazuje trať Rhétské dráhy. Trať má rozchod 1000 mm jako sousední dráhy, takže je možné zavádět provoz průběžných vlaků, jenž je v praxi také využíván. Na dráze je použita ozubnice systému Abt, která z celkové délky dráhy 97 km je položena na celkem 32 km (nikoliv ale souvisle). Maximální sklon ozubnicových úseků je 179 promile, adhezních 40 promile. V průsmyku Oberalp je trať vedena po povrchu, na Furce pak tunelem o délce necelé 2 km. Počátek výstavby dráhy nastal v roce 1911, vzhledem k obtížným podmínkám a první světové válce ale byla celá trať otevřena až v červenci 1926. Provoz byl zahájen s parními lokomotivami, záhy ale byly zařazeny vozy motorové, které se zde používaly do roku 1942, kdy byla celá trať elektrizována. Atraktivitu zvýšilo zavedení Glacier Expressu v 30. letech (také viz dále). V prvních letech existence na dráze fungoval pouze letní provoz; po elektrizaci byl na větší části tratě zaveden provoz celoroční. Na části tratě ale zimní provoz kvůli nebezpečí lavin zaveden nebyl, v tomto úseku poblíž stanice Realp byl postaven skládací most, jenž byl na zimu vždy včetně elektrického vedení složen. Postupně ale zesílil zájem o zavedení celoročního provozu na celé trati, takže roku 1982 byl mezi stanicemi Oberwald a Gletsch proražen základnový tunel o délce 18 km, který obešel jednak lavinami kritický úsek, jednak odstranil některé nejprudší ozubnicové úseky, takže délka cesty se zkrátila o půl hodiny. Původní trať nebyla zrušena, ale vznikla zde muzejní železnice, kde je jako na jednom ze dvou švýcarských úseků zaveden pouze parní sezónní provoz. Trakční vedení zde není, takže elektrický provoz je vyloučen a síť vedení nenarušuje panorama tratě.

Dnes je základní trať Brig – Disentis rozdělena do dvou provozních úseků se základním intervalem 60 minut, celou trať ale průběžně projíždějí vlaky Glacier Expressu. Vlaky jednotlivých ramen na sebe navazují v Andermattu, kde časově navazují i spojení do

Göschenen. Na trati jsou provozovány elektrické ozubnicové jednotky, projetí celé tratě s přestupem trvá přes tři hodiny zastávkovým vlakem. Spoj je zařazen bezvýhradně do systému Swiss Pass. Jedná se o jednu z méně známých ozubnicových tratí Švýcarska, je ale atraktivní sama o sobě, především překonání sedla Oberalp s minimálním využitím tunelů, a důležitá je také pro přesun mezi jednotlivými regiony. V oblasti průmysku Oberalp je mimoto provozován převoz automobilů vlakem.

Samostatnou kapitolou je muzejní železnice Realp – Oberwald. Dráha je v provozu pouze v letní sezóně mezi koncem června a začátkem října, kdy jsou provozovány parní vlaky v počtu 1-3 páry denně podle části sezóny a dne v týdnu. Dráha je přitažlivá provozem, okolím i svými historickými technickými prvky.

63. Rhätische Bahn (Rhétská dráha) (1)

V kantonu Graubünden v jihovýchodním Švýcarsku je rozkládá síť Rhétských horských drah. Její rekordní vlastností je to, že dosahuje bez pomoci ozubnice v Evropě nejvyšší nadmořské výšky, a to 2328 m.n.m. v průmysku Bernina; část sítě je také zapsána v seznamu UNESCO.

Historie sítě začíná roku 1899, kdy byl otevřen první úsek úzkorozchodné sítě o rozchodu 1000 mm z Landquartu do Klosters. Výstavba pokračovala v dalších desetiletích a byla završena v první fázi roku 1913 odbočkou do Scuol-Tarasp. K dráze bylo přičleněno několik dalších úseků postavených již dříve. Na některých úsecích byl provoz zahájen parní, některé úseky byly od počátku elektrizované. Poslední rozšíření sítě se odehrálo roku 1999, kdy mezi stanicemi Klosters a Sargans byl otevřen spojovací úsek s 19 km dlouhým tunelem, dnes nejdelším na úzkorozchodných tratích ve světě.

Celá síť měří 384 km a je tvořena větvemi Landquart – Disentis (návaznost na Furkabahn), Landquart – Davos – Filisur, Reichenau-Tamins – Filisur – Pontresina, St.Moritz – Scuol-Tarasp, St.Moritz – Tirano (v Itálii), Klosters – Sargans a odbočkou Chur – Arosa. Provoz na tratích je zajištěn na různých úsecích v různém taktu, maximálně však 60 minut na odbočce do Arosy, kromě pravidelných vlaků se na síti pohybují panoramatické vlaky (viz dále). Dráha je tak důležitá pro přesun v rámci oblasti, disponuje však kromě i na švýcarské poměry atraktivní krajinou také řadou technických a jiných atraktivit.

Nejznámější jsou dva viadukty Landwasser a Wiesen poblíž uzlu Filisur, zejména fotografie prvně jmenovaného bývá součástí propagačních materiálů nejen regionu, ale celého Švýcarska. Jedná se o viadukt 65 m vysoký, mezi dvěma skalními masívy, takže na obou koncích vlaky okamžitě míří do tunelu. Méně známý je Wiesenský viadukt, 89 metrů vysoký a nejdelší na síti Rhétských drah, oproti Landwasserskému po něm vede navíc turistická stezka. Oba mosty lze vidět a po Wiesenském i přejít v rámci zdejšího systému drážních naučných stezek (Bahnlehrpfad), vyhlídky se nabízejí z údolí i z nadhledu. Pěší trasa měří kolem 7 km, okruh z Filisuru kolem obou viaduktů zpět pak zhruba 12 km, součástí je i průchod údolím řeky Landwasser. Část tratě je zařazena do UNESCO.

Jižní větev, tzv. Berninabahn je zajímavá trasováním, kdy z nejvyššího bodu 2328 m.n.m. s vyhlídkami na ledovce klesá až do italského Tirana s jižním podnebím, klesání činí přibližně 1800 výškových metrů. Na jižním konci tratě se nachází také spirálový most u obce Brusio, jediný svého druhu na světě. Ačkoliv ve Švýcarsku i jinde na tratích lze nalézt smyčky, kdy vlaky nadjíždějí dříve projeté úseky, na ostatních místech je vždy část smyčky v tunelu (Gotthard, Horehroní), trať u Brusia je jediná zcela otevřená. Také podél této trasy vede pěší stezka.

Albulabahn je úsek mezi stanicemi Filisur a St.Moritz, kde je atraktivní úsek mezi stanicemi Preda a Bergün s mnohými tunely a smyčkami, trať v údolí dlouhém 6 km je rozvinuta kvůli terénu do délky 12 km a využívá tak uvedené stavební prvky. Pro turisty je zde k dispozici pěší naučná stezka o délce 7 km. Úsek je součástí kulturního dědictví UNESCO. V Bergünu lze také navštívit muzeum Rhétské dráhy. Dráha je modelově zobrazena na jedné ze zmíněných českých zahradních železnic.

Odbočka Chur – Arosa je atraktivní zprvu průjezdem vlaku ulicemi Churu ve smyslu tramvaje (podobně v Tiranu na Berninabahn), dále pak nejvyšším mostem Langwies na síti Rhétských drah a převýšením do cílové Arosy, málo známým střediskem ve srovnání s Davosem a St.Moritz.

Úsek Landquart – Chur je zajímavý souběhem normálněrozchodné a úzkorozchodné dráhy. Přitom na normálněrozchodné trati jezdí přímé vlaky z Zürichu a v předmětném úseku nezastavují, obsluhu obcí v údolí obstarávají vlaky Rhétské dráhy.

Úsek Reichenau-Tamins – Disentis prochází soutěskou Rýna, částečně podél tratě vede turistická stezka, nejatraktivnější část se nalézá mezi stanicemi Reichenau-Tamins a Ilanz. Mimoto je řada stanic a zastávek vybavena historickými dřevěnými staničními budovami v alpském stylu ve vzorně udržovaném stavu.

Celkově se jedná o rozlehlou oblast se známými středisky a velkým zatížením turisty, z pohledu krajiny a dráhy ale jde o region velmi atraktivní a vhodný pro delší pobyt, při kterém lze kombinovat řadu aktivit, nejen železničních. Do kulturního dědictví UNESCO jsou zařazeny dva úseky: Thusis – St.Moritz, včetně Albulabahn, a St.Moritz – Tirano (Berninabahn) o souhrnné délce 128 km; zápis byl učiněn roku 2008. Region je dostupný primárně z nitra Švýcarska z linie Landquart – Chur. Klasické vlaky jsou zařazeny do systému Swiss Pass.

64. Zentralbahn (1, 2)

Trať, která při svém vzniku nesla název Brünigbahn podle průsmyku Brünig, jímž prochází, se nachází ve středním Švýcarsku a spojuje Luzern přes jmenovaný průsmyk s Interlakenem pod masívem Jungfrau. Dráha patří ze švýcarských ozubnic mezi méně proslulé a výrazně se od nich liší také větším podílem primární dopravy, případně turistů, kteří trať používají pouze k tranzitu do známějších oblastí. Z této dráhy lze také přestoupit na již zmíněné horské ozubnicové dráhy Alpnachstad – Pilatus a Brienz – Brienzer Rothorn. V současnosti dráha vystupuje pod názvem Zentralbahn, který vystihuje její zeměpisnou polohu, primárně je ale dán majetkovými převody.

Trať byla původně plánována v normálněrozchodné podobě, projekt ale selhal, takže dráha byla otevřena v trase Brienz – Alpnachstad 14. června 1888 s rozchodem 1000 mm a ozubnicí typu Riggenbach v okolí průsmyku. Dráha ovšem v první etapě nebyla napojena na okolní železniční síť, z koncových bodů bylo nutné využít parníků po jezerech, úseky Alpnachstad – Luzern a Brienz – Interlaken byly otevřeny až později, konkrétně 1. června 1889 a druhý úsek až 23. srpna 1916. Od této doby se datuje celoroční provoz na celé trati. Ten byl zahájen parní a parní se udržel až do druhé světové války, kdy došlo k elektrizaci.

Dráha dnes měří 74 km, z toho Riggenbachova ozubince leží na 9 kilometrech rozdělených do čtyř sektorů (tři na severní straně průsmyku, jeden na jižní), maximální sklon je 121 ‰ a maximální rychlost na těchto úsecích činí 40 km/h při stoupání a 25 km/h při klesání. Celkový výškový rozdíl je 566 metrů, Luzern leží ve výšce 435 m.n.m., vrcholový bod Brünig-

Hasliberg leží ve výšce 1001 m.n.m. Trať dráhy je velice pestrá, z Luzernu vede hustě osídlenou nížinou s využitím tunelu na úpatí masívu ve stanici Giswil, kde končí spoje z Luzernu nevybavené ozubnicí. Následuje stoupání s bohatými výhledy, atraktivní je především jezero Lungernsee s obcí Lungern. Ve vrcholové stanici se trať láme a klesá lesy do Meiringenu, kde začínají neozubnicové spoje vedené pouze jižní částí Zentralbahn v trase Interlaken – Meiringen. Dráha pak pokračuje loukami a podél jezera Brienzer See do uzlu Interlaken. Průběžné vlaky mění v Meiringenu směr jízdy.

Provoz na trati je organizován spíše ve smyslu pravidelné, nikoliv turistické dopravy. Průběžné vlaky jsou zařazeny do linky GoldenPass Line (viz dále), kde jsou nasazovány soupravy s panoramatickými vozy v pravidelném hodinovém taktu na celé trase Luzern – Interlaken, v obou okrajových úsecích jsou pak zavedeny vlaky kategorie S-Bahn z Luzernu v půlhodinovém taktu do Giswilu a osobní vlaky v hodinovém taktu z Interlaken do Meiringenu s běžnými soupravami. Atraktivní je průjezd celé trati s překonáním průsmyku. Vzhledem k trasování a charakteru provozu zde nejsou poskytovány ve velkém rozsahu speciální služby s výjimkou vyhlídkových vozů na průběžné lince. Občasné jsou jízdy s historickými vozidly. Vedle samotného tranzitu a atraktivity tratě její význam spočívá v napojení drah na Pilatus a na Brienzer Rothorn, z Meiringenu pak lze navštívit Reichenbašské vodopády známé z románů o Sherlocku Holmesovi.

Návštěvu tratě lze doporučit pro její menší známost, kvůli významu v tranzitu ale jsou vlaky silně vytiženy i zde, jízdné je zcela zařazeno v jízdence Swiss Pass. Vhodné body na nástup na trať jsou okrajová města Luzern a Interlaken.

65. Gotthardbahn (Gotthardská dráha) (9)

Jedná se o významnou dvojkolejnou trať běžného rozchodu překonávající alpský hřeben za pomoci náročného trasování a tunelů, z pohledu cestovního ruchu je zajímavá jednak pro projetí, jednak pro turistickou stezku vedenou podél části tratě (analogie rakouskému Semmeringu).

Celá původní trať měří 206 km, vychází ze stanice Immensee mezi Luzernem a Zúrichem, vede jižním směrem a po překonání hřebene končí ve stanici Chiasso na italské hranici. Je součástí spojení Švýcarska s Itálií, významného jak v osobní, tak v nákladní dopravě. Pro turisty je nejatraktivnější úsek horské dráhy mezi Erstfeldem na severní straně gotthardského masívu a Luganem/Biascem na straně jižní. Výstavba tratě byla zahájena roku 1872 a 1. června 1882 byl zahájen průběžný provoz na celé trase. Provoz byl přes původní plány zahájen s parními lokomotivami, kompletní elektrizace byla dokončena až roku 1922. Vzhledem k potřebě překonání stoupání bez pomoci ozubnice byla trať rozvinuta do velké délky, což při omezené délce údolí vedlo k výstavbě protisměrných oblouků a smyček, kdy trať nadjíždí sama sebe, případně se trať otáčí do protisměru ve vyšší úrovni. Tyto stavební prvky tvoří největší atraktivitu tratě, kdy z jednoho místa lze sledovat tentýž vlak vícekrát ve více výškových úrovních, nebo při jízdě sledovat tentýž úsek krajiny několikrát z různých pohledů. Smyčky a protisměrné oblouky jsou ale částečně v tunelu, takže výhled je omezen. Maximální stoupání na trase je 26 ‰. Ve vrcholovém úseku se pak mezi stanicemi Göschenen a Airolo nachází 15 km dlouhý původní Gotthardský tunel. Trať byla teprve čtvrtou vybudovanou horskou tratí tohoto typu; po Semmeringu a dvou dalších švýcarských úsecích, Lötschbergu a Simplonu.

Vedle projetí tratě se turistům nabízí pěší stezka (ve Švýcarsku nazývaná Bahnwanderweg) na severní straně masívu; stezka vede od nádraží Göschenen údolím až do

stanice Erstfeld. Stezka v tomto směru spíše klesá, převýšení činí asi 600 m a celkově je cesta méně náročná než na rakouském Semmeringu. Cesta je méně spojená se železnicí než Semmering kvůli charakteru tratě s dlouhými tunely a smyčkami, nicméně v dlouhých úsecích vede podél tratě s výhledem na ni a její stavební prvky, poblíž městečka Wassen lze pozorovat výše zmíněnou situaci protisměrného trasování. Trasa je vybavena informačními tabulemi a měří přibližně 22,5 km.

Vzhledem k orientaci Švýcarska na železniční dopravu a její rozvoj, jak v segmentu osobní, tak nákladní, byla vyprojektována síť moderních tratí, tzv. NEAT s propustností řádově stovek vlaků za den v každém směru s omezeným stoupáním, na kterých mají být provozovány jak dálkové vlaky, tak tranzitní nákladní vlaky. Součástí modernizované sítě je i upravená Gotthardská dráha, kde místo horského úseku byl postaven nový úpatní tunel o délce 57 km a maximálním stoupáním 7 ‰, s maximální rychlostí 250 km/h. Tunel byl otevřen v červnu 2016, pravidelný provoz v něm byl zahájen od prosince 2016 a nahrazuje původní trať v úseku Erstfeld – Bodio, tedy nejobtížnější, ale i nejatraktivnější část. Do nového tunelu byly převedeny dálkové vlaky a nákladní doprava, v běžném provozu tak na původní horské trati zůstaly jen osobní zastávkové vlaky v hodinovém taktu, vzhledem ke slabému osídlení v oblasti se tak jedná spíše o turistickou dopravu. Otevření nového tunelu prospělo zvýšení významu železniční dopravy, ale snížilo atraktivitu tratě při pěší turistice po drážní stezce, neboť počet projíždějících vlaků je výrazně omezen – je tak obtížnější sledovat vlaky při běžném provozu.

Dráha je dostupná od Zürichu i od Itálie, ze švýcarského vnitrozemí je spojení častější. Projetí dráhy je možné zmíněnými zastávkovými vlaky, nástup na pěší trasu je vhodný ve stanicích Göschenen nebo Erstfeld, trasu ale není nutné absolvovat celou, podél ní v hodinovém taktu jezdí autobus v analogické trase, ale s více zastávkami.

66. Glacier Express (10)

V řadě zemí jsou v provozu speciální, často vyhlídkové, vlaky s tradicí a bohatými službami, jako je Orient Expres, největší počet takových vlaků je ale v provozu ve Švýcarsku. Nejznámějším a nejvyužívanějším je vyhlídkový vlak Glacier Express. Název plyne ze skutečnosti, že vlak projíždí kolem řady ledovců.

Tento spoj (skupina spojů) byla poprvé zaveden roku 1930, aby byl podpořen cestovní ruch v jižní části Švýcarska a propojil střediska v jihovýchodní části země Davos a St.Moritz s Zermattem v části jihozápadní. Vlak byl zaveden v průběžném provozu po několika úzkorozchodných drahách s ozubnicovými, protože rozchod všech drah i další technické parametry byla a jsou kompatibilní. Pouze ve stanici Disentis dochází k výměně lokomotiv. Jednalo se od východu o Rhätische Bahn, dále od Disentisu Furkabahn a z Brigu BVZ Bahn (Brig-Visp-Zermatt). Dnes po fúzích spoj provozují dva provozovatelé, Matterhorn Gotthard Bahn a Rhätische Bahn. Provoz byl zprvu zaveden pouze v letní sezóně, po celoročním zprovoznění popsaného úseku Furkabahn je provoz celoroční.

Trať v současné době v základní trase Zermatt – St.Moritz měří 291 km a na své trase překonává 291 mostů a 91 tunelů. Jízdní doba v jednom směru činí sedm a půl hodiny, takže spoj je marketingově označován jako nejpomalejší rychlík světa. Nejnižší bod trasy je v soutěsce Rýna poblíž Disentisu v 630 metrech nadmořské výšky a obrátová stanice v Churu v 585 m.n.m., nejvyšší je pak Oberalppass s 2033 m.n.m., trasa obsahuje dvě velká stoupání a klesání. Na své trase vlak projíždí památku UNESCO Albulabahn a prochází také kolem přírodní oblasti zařazené v UNESCO Jungfrau-Aletsch.

Od roku 2006 jsou do pravidelných vlaků zařazeny panoramatické vozy s kruhovým výhledem, v nichž se podává jídlo přímo na místě (ve vlaku jsou tak poskytovány i gastronomické služby), pokud ve spoji takové vozy nejsou, je vlak vybaven jídelním vozem. Jízda je nabízena také v rámci balíčků služeb s ubytováním, průvodcovskými službami apod. Vedle nových souprav s panoramatickými vozy jsou v provozu také nostalgické soupravy.

V zimní sezóně je provoz omezen na jeden pár spojů denně, kdy se z konečných stanic vyjíždí ráno, poblíž Disentisu se soupravy křižují a v odpoledních hodinách dosahují cíle. V tomto období je v provozu pouze klasická trasa Zermatt – St.Moritz se závlekm do Churu. V letní sezóně je provoz rozšířen až na čtyři páry spojů, z nichž ale všechny nejedou v celé trase a je zaveden i přímý provoz do Davosu. Vlaky vyjíždějí v přibližně hodinových intervalech v dopoledních hodinách z výchozí stanice. Swiss Pass platí i na tyto vlaky, je ale povinný příplatek za místenku. Vzhledem k velké vytiženosti spojů je doporučena včasná rezervace místa. Pochopitelně není nutné absolvovat celou trasu, jízdenku lze koupit i na kratší úseky. Dostupnost je jednak z okrajových bodů, jednak z uzlových stanic po trase, především Brig, Visp a Chur. Jak již bylo řečeno, jde o nejznámější a z pohledu atraktivity trasy nejvýznamnější švýcarský vyhlídkový vlak.

67. Bernina Express (10)

Tento vyhlídkový spoj je provozován pouze v síti Rhätische Bahn a ve své trase je doplněn také autobusem. Jeho provoz byl zahájen roku 1973. Trasa prochází atraktivnějšími úseky této sítě, především tratěmi zařazenými do UNESCO, Albulabahn a Berninabahn se smyčkou u Brusia. Vlaky začínají v Churu a v St.Moritz a na své trase prochází přes 196 mostů a 55 tunelů na výše popsaných úsecích. Nejvyšší bod se nachází v průsmyku Bernina v 2253 m.n.m. Také na těchto spojích jsou zařazeny panoramatické vozy a jsou zde poskytovány bohaté služby analogické Glacier Expressu.

Provoz je rovněž celoroční, kdy v zimní sezóně je zaveden pouze jeden pár vlaků v celé trase, v letní sezóně je i zde provozováno několik párů vlaků v různé trase v nepravidelných intervalech, jízdní doba nejdelšího spoje Chur – Tirano činí čtyři hodiny patnáct minut. Návazný autobusový spoj pak spojuje italské Tirano s Luganem na hlavní trati Švýcarsko – Itálie vedené dále přes Gotthard. Systém jízdného je rovněž analogický Glacier Expressu. Dostupnost spoje je především z Churu. Také tento spoj je krajinou a projížděnými úseky velmi atraktivní.

68. Gotthard Panorama Express (dříve Wilhelm Tell Express) (10)

Trasa tohoto spoje je rovněž kombinovaná, sestává kromě jízdy vlakem z cesty parníkem po Vierwaldstättském jezeře a v celé trase spojuje Luzern a Lugano, přestup z parníku na vlak probíhá ve stanici Flüelen na Gotthardské dráze. Původní název odkazoval na švýcarského národního hrdinu Wilhelma Tella, kdy parník projížděl kolem míst spojených s touto postavou. Po otevření úpatního Gotthardského tunelu byl název změněn, aby odkazoval na projetí původní Gotthardské tratě, neboť je veden po starší trase přes Göschenen. Vlak je provozován pouze v letní sezóně, a to dvakrát denně v každém směru, projetí celé trasy trvá přibližně pět hodin. Služby a soupravy jsou také analogické předchozím spojům. V porovnání s předchozími spoji jde o méně atraktivní nabídku, kterou lze absolvovat efektivně odděleně, v této podobě jde spíše o zážitkovou cestu v prostředí historického parníku doplněnou jízdou vlakem přes Gotthard, takže nejde již primárně o železniční atraktivitu.

69. GoldenPass Line (6, 10)

Jedná se o netypickou trasu, protože ačkoliv je čistě železniční, nelze ji projet bez přestupu. Linka vychází z Luzernu, po trati Zentralbahn vede do Interlaken, kde navazuje další spoj do Zweisimmen, po dalším přestupu pak vlak pokračuje do Montreux.

Trasa je s přestupy kvůli různým rozchodům na úsecích; Zentralbahn je úzkorozchodná ozubnicová dráha, z Interlaken je trať normálněrozchodná, úsek Zweisimmen – Montreux je opět úzkorozchodný, ale bez ozubnice. Atraktivita spočívá v pestrosti trasy při absolvování celého úseku, podobně jako u vlaků Glacier a Bernina Express, kdy vede ze středního Švýcarska k charakterově odlišnému Ženevskému jezeru. V úseku Zentralbahn se cestuje běžnými vlaky v hodinovém intervalu (částečně s panoramatickými vozy), podobně v normálněrozchodném úseku; v posledním úseku vedle pravidelných vlaků ve dvouhodinovém intervalu (také s panoramatickými vozy) funguje dvakrát za den speciální spoj Belle Époque se soupravami v historickém stylu tohoto období.

Trasu lze projet celoročně několikrát denně, výjimkou je tedy přestup mezi více soupravami během cesty, což může být pro některé turisty nepříjemným prvkem cesty. Na vlaky zásadně platí jízdenka Swiss Pass, místenky nejsou povinné, pouze doporučené v nejsilnější sezóně a příplatky jsou povinné pouze za speciální místa VIP ve vlacích. Pro turisty jde o relativně málo známou trasu, což je zřejmě způsobeno i neexistencí průběžně vedeného vlaku v této relaci, trasu lze ale také doporučit, dobře dostupná je z obou koncových bodů i z prostředního, normálněrozchodného úseku.

70. Schokoladenzug/Le train du Chocolat (Čokoládový vlak) (6, 10)

Spoj propojuje cestu vlakem v atraktivní krajině s gastronomickými zážitky, jde tedy o zásadně odlišný produkt od předchozích. Trasa vychází z Montreux, vlak jede do Gruyères, historického městečka na návrší s návštěvou sýrárny, dále se pokračuje autobusem do Broc s návštěvou čokoládovny „Caillot“ s ochutnávkou, autobus dále navazuje do Montbovon a vlakem následně do Montreux. Celodenní výlet trvá devět hodin se dvěma návštěvami, okruh je provozován pouze jednou denně.

Na spoji je provozována souprava s panoramatickými vozy nebo retro souprava Belle Époque. Cena je se Swiss Passem levnější než běžná a zahrnuje cestování vlakovou 1. třídou, oba zmíněné vstupy a občerstvení během cesty.

Jedná se tedy o produkt, kde je cesta vlakem pouze jednou částí celého balíčku, ta však dobře zapadá do celého konceptu a výsledný produkt je velmi přitažlivý.

71. Voralpen Express (10)

Tento spoj je zástupcem průběžného vylepšování dobré pověsti dopravce a zavádění nových prestižních značek, které nalákají nové zákazníky, protože se nejedná o spoj ničím specifický, ani unikátní pojižděnou infrastrukturou, ani speciálními vozy či službami, ani výjimečností provozu (ve smyslu např. 1 spoj denně).

Voralpen Express je rychlíková linka vedená v hodinových intervalech ze středního do východního Švýcarska po tratích normálního rozchodu s maximálním stoupáním 50 promile, pohybuje se v nadmořské výšce 408 – 933 m.n.m. a jsou na ní provozovány běžné soupravy. Linka spojuje Luzern se St.Gallenem, projetí celé trasy dlouhé 125 km trvá 2 hodiny 15 minut, platí zde všechny běžné jízdenky včetně Swiss Passu. Atraktivita spočívá v projetí klasické švýcarské krajiny s řadou dalších aktivit po trase, v konečné stanici St.Gallen se nachází do

seznamu UNESCO zapsané opatství, ve výchozím městě je dopravní muzeum (viz dále), cestou lze odbočit ke klášteru v Einsiedeln, vlak projíždí pod vrcholem Rigi a přejíždí Zürišské jezero, v okolí jsou možné turistické túry různých obtížností a další aktivity; zajímavá je trasa rovněž stavebně, nejvyšší most měří 99 metrů a jde o Sitterviadukt poblíž St.Gallenu.

Aby se linka odlišila od ostatních, byla zde zavedena speciální značka VAE, která tak nahrazuje běžné spoje kategorie IR, IC apod., provozované běžně ve Švýcarsku. Dobrá dostupnost je pochopitelně z obou koncových bodů, ale na trase jsou také významné uzly jako Rapperswil na Zürišském jezeře a Arth-Goldau na Gotthardské dráze. Spoj lze doporučit pro poznání běžného Švýcarska, výhodou je výrazně nižší vytíženost než u známějších tratí či spojů popisovaných dříve.

72. Verkehrshaus (7)

Nejvýznamnějším dopravním muzeem ve Švýcarsku a jedním z nejvýznamnějších a nejznámějších v Evropě vůbec je luzernský Verkehrshaus (Dům dopravy). Z názvu plyne, že muzeum se zabývá komplexem dopravy včetně oborů mimo běžné užití, a sestává z celé řady sekcí, jako je kino, planetárium či pro Švýcarsko typické představení čokolády.

Původní klasický statický koncept muzea byl výrazně změněn a řada sekcí je silně interaktivních, což je zajímavé nejen pro děti, ale i pro dospělé návštěvníky, zprvu tento koncept budil značné kontroverze. V muzeu jsou pořádány tematické akce, lze si zaplatit výklad s průvodcem, akce pro skupiny, muzeum je vybaveno také doplňkovou infrastrukturou, zejména restauracemi, jsou tu i prostory pro pořádání kongresů a konferencí, muzeum je vstřícné ke školním skupinám.

Sekce klasického muzea obsahuje několik hal, především dopravu silniční, vodní, leteckou, lanovky a část železniční (kolejovou). Ta obsahuje statické exponáty z oblasti železnice i kolejové MHD včetně vozidel meziměstských tramvají, v části železnice pak nejzajímavější jsou parou poháněný sněhový odklízeč z Gotthardské dráhy, vozidla z počátku provozu dráhy na Jungfrau či nejvýkonnější švýcarská parní lokomotiva. Dále se nabízí řada drážních simulátorů či věrný model Gotthardské dráhy. Pro naučný účel je k dispozici řez parní lokomotivou, některé exponáty jsou i zde interaktivní.

Návštěvníci mohou zaplatit vstup buď do celého areálu, nebo pouze do muzejní části, není tak nutné platit i služby, které návštěvník neplánuje využít. Muzeum se nachází naproti luzernskému nádraží přes jezero, je dostupné veřejnou dopravou vlakem z hlavního nádraží do zastávky Verkehrshaus (směr Arth-Goldau, resp. trať Voralpenexpressu), lodí či nejfrekventovanějším spojením trolejbusem od nádraží i z historického centra, taktéž do zastávky Verkehrshaus. Návštěva muzea je v každém případě doporučitelná, vzhledem k ceně je vhodné vyhradit si na něj delší dobu.

VIII. Maďarsko

Celková délka železničních tratí v Maďarsku činí necelých 8000 km, včetně úzkorozchodných drah, provoz na části z nich je ale zastaven. Větší část Maďarska je rovinatá, nalézají se zde však i vrchoviny, v některých z nich jsou provozovány železnice. Maďarsko je, podobně jako Švýcarsko, bohaté na úzkorozchodné dráhy, ovšem vzhledem k charakteru krajiny, zcela odlišnému druhu. Historicky zde, podobně jako v řadě dalších zemí, vzniklo velké množství hospodářských drah (skupina 4 podle úvodního členění), na rozdíl od ostatních zde ale řada drah zůstala v turistickém režimu provozu, což činí Maďarsko zcela výjimečným. Dráhy jsou výjimečné v řadě vlastností, některé z nich vedou i atraktivní krajinou. Celkem zde funguje v různém rozsahu provozu 22 úzkorozchodných drah, většinou původně hospodářských. Pozornost tak bude věnována pouze dráhám atraktivnějším, s unikátními vlastnostmi či dobře dostupným. Maďarsko je významné kvalitním spojením v rámci veřejné dopravy, kde se dobře doplňují vlaky a autobusy. V rámci cestovního ruchu se služby dobře rozvíjejí, některé dále popsané dráhy se svým pojetím začínají přibližovat západoevropskému pojetí.

Pro maďarské úzkorozchodné dráhy je typický tzv. Den dráhy – každoroční akce uspořádaná na příslušné dráze s oslavami a doprovodnými akcemi, termíny jsou koordinovány mezi jednotlivými provozovateli.

73. Dětská dráha v Budapešti (1)

Obdobou košické dětské železnice v Maďarsku je tato dráha nacházející se v kopcovité západní části hlavního města. Tato oblast byla již od počátku 20. století významným rekreačním zázemím Budapešti, takže zde byla plánována železnice již mezi světovými válkami a byla zde postavena ozubnicová dráha, patřící dnes do MHD. K výstavbě návazné dráhy v této době nedošlo a železnice zde byla postavena až v rámci pionýrského hnutí. První plány počítaly s tratí obdobnou sovětským drahám, tedy relativně krátkým a s okružní trasou, nakonec ale bylo rozhodnuto o vytvoření tzv. pionýrské republiky v Budínském pohoří (maď. Budai hegység) nedaleko konečné stanice ozubnicové dráhy a s tím byla spojena i výstavba pionýrské dráhy. Výstavba dráhy začala od tohoto konce trasy a první úsek byl otevřen 31. července 1948. Na dráze byl zvolen rozchod 760 mm a motorový provoz. Jen dočasně zde byly jako posily také parní lokomotivy. Dráha byla postupně prodloužena tak, aby získala i druhou návaznost na MHD, a to tak, že 20. srpna 1950 byl otevřen poslední úsek do dnešní koncové stanice Hűvösvölgy. Tím také velmi vzrostla atraktivita dráhy, protože druhý úsek prochází skalnatou a zalesněnou částí pohoří s občasnými výhledy na město. Celkově tak dráha dosáhla délky necelých 12 km s maximálním sklonem 30 promile.

Dráha dnes začíná v blízkosti horní stanice ozubnice Szechenyihegy ve výšce 465 m.n.m., pak prochází rovinatým úsekem k bývalému pionýrskému městečku, za kterým vchází do skalnatých pasáží, ve kterých postupně za pomoci smyček i tunelu klesá ke konečné tramvaji Hűvösvölgy ve výšce 231 m.n.m. V prvních desetiletích provozu zde panoval velmi hustý provoz, měsíčně dráha převezla v letní sezóně až 160 tisíc cestujících. Podobně jako u jiných drah tohoto typu zde bylo zavedeno obsazení většiny míst dětmi (dříve pionýry) a stanice byly vybaveny různými typy zabezpečovacího zařízení, aby děti zaměstnanci poznali rozdíly mezi velmi odlišnými typy používanými na klasické železniční síti maďarských drah. Po změně režimu zájem o dopravu klesal a omezoval se i provoz, dráze však nikdy nehrozilo zrušení.

Dnes je výhradně osobní provoz zajištěn celoročně celodenně, kromě pondělků v zimní části roku, v přibližně 45 minutových intervalech, konkrétní provoz se liší dle sezóny a dnů

v týdnu. Zpravidla proti sobě vyjíždějí dvě soupravy, které se uprostřed trasy křižují, kromě pozice strojvedoucích všechny funkce primárně vykonávají děti. Na dráze jsou pořádány také občasné tematické akce, nostalgické jízdy a dětské dny. V letní sezóně jsou provozovány vyhlídkové vozy, v zimě klasické uzavřené. Jízdné není integrováno do systému budapešťské MHD, pouze částečně do produktu Budapešťská karta.

Dráha je snadno dostupná z obou směrů pomocí MHD, bez pěší turistiky lze snadno absolvovat okruh tramvají do Hűvösvölgy, dále dětskou drahou vzhůru atraktivní krajinou a zpět dolů městskou ozubnicí, případně opačně. Budínské pohoří je ale atraktivní i pro aktivní turistiku, většinu návštěvníků může překvapit skalnatý charakter území s výhledy a místy i náročnými pěšími trasami, které v Maďarsku neočekávají. Dráha tak má velký potenciál pro návštěvníky.

74. Lesní dráha Miskolc (1, 4)

Nejlépe dostupná a trasováním jedna z nejhezčích maďarských úzkorozchodných drah leží na západním okraji třetího největšího maďarského města Miskolc. Výstavba dráhy byla podmíněna potřebou svozu dřeva z lesnatého pohoří Bükk a byla otevřena 17. května 1921 s parním provozem, dráha měla rozchod 760 mm a v délce 18 km spojovala Miskolc-Fáskert (sklad dřeva) s místem Garadna v relativně hlubokém údolí. Maximální stoupání je 38 promile a převýšení činí 251 výškových metrů. Na trase stojí 25 metrů vysoký most, jenž je nejhezčím stavebním prvkem tratě. Od roku 1922 byla trať rozšířena o odbočky, některé vedly k dalším nákladistům dřeva, jedna obsluhovala přilehlé železárny, na jedné z odboček byl použit sklon až 55 ‰. Vedle dřeva bylo přepravováno i uhlí a dolomit k železárnám a k překladišti na normálněrozchodné trati. Již od roku 1923 byla provozována i osobní doprava, nejen pro místní obyvatele, ale postupně i pro turisty, od roku 1927 byl na místě obce Lillafüred stavěn rekreační a hotelový palác téhož jména, v souvislosti s tím byla vystavěna reprezentativní stanice, na běžnou úzkorozchodnou tratích neobvykle honosná, a trať upravena. Od roku 1930, kdy byl hotel otevřen, vzrostl význam osobní dopravy, proto byly zakoupeny moderní motorové vozy a osobní doprava zásadně rozšířena i na některé odbočky. Ta postupně nákladní dopravu vytlačila do nočních hodin. Ve své době šlo o nejvyužívanější a nejmodernější maďarskou dráhu své kategorie, postupně byla i rozšiřována, až v 50. letech dosáhla síť celkové délky 41 km, roční výkony činily přes 200 tisíc cestujících a přes milion tunokilometrů zboží.

Roku 1973 ale byla trať ve městě zkrácena kvůli výstavbě nových obytných celků do dnešní konečné Dorottya utca, nákladní doprava byla ale provozována nadále, i když s klesající tendencí, až do roku 1994, kdy v rámci rekonstrukce tramvajové tratě bylo zrušeno její křížení s úzkorozchodkou a ta tak přišla o napojení na normálněrozchodnou trať. Na dráze tak zůstala pouze turistická doprava, a to na hlavní trati do Garadny, atraktivní odbočka na hřeben do Örvénykő zůstala kvůli špatnému stavu svršku bez provozu, poslední úsek byl zrušen a zlikvidován.

Také dnes je tato dráha nejstabilnější v Maďarsku, včetně prováděné modernizace, počet cestujících činí ročně kolem 200 tisíc a jde o druhou nejnavštěvovanější atraktivitu Miskolce (po jeskynních lázních Miskolctapolca). Provoz je zajišťován na trati Miskolc-Dorottya utca – Lillafüred – Garadna o délce přes 3 km celoročně v intervalu 75 minut, na trati jsou v provozu dieselové lokomotivy s různými typy vozů, v létě vyhlídkovými, projetí celé trasy trvá asi hodinu. Jedinou slabinou je nevyužitá odbočná trať do stanice Mahóca na hřebeni, na trati jsou zaváděny pouze speciální objednané vlaky. Den dráhy se zde koná koncem května.

Vedle atraktivní krajiny a rekreačního centra Lillafüred se nabízí také pěší túry do pohoří Bükk, typického nejen výskytem buků, ale také skalnatostí. V Garadně funguje malé muzeum, v Lillafüredu lze pak navštívit dvě jeskyně. Celkově dráha dobře doplňuje nabídku města Miskolc, na dráze samé kromě Lillafüredu není velká sekundární nabídka, nicméně blízkostí města tato nevýhoda není významná. Dostupnost z města je výborná prostřednictvím tramvaje v krátkém intervalu do Dorotty utca.

75. Lesní dráha Almamellék (1, 4)

Dráha nazývaná podle výchozí obce Almamellék patří do skupiny drah postavených primárně pro dopravu dřeva, osobní doprava na ní však byla zavedena prakticky současně, i když v omezené míře. Trať se nachází v jihozápadní části Maďarska, jižně od Balatonu. Jako většina lesních drah během své existence měnila výrazně svoji délku. První úsek byl otevřen roku 1901 soukromým investorem, a to v délce 7,2 km od nádraží normálněrozchodné dráhy v Almamellék k obci Nemétlukafa. Pro trať byl zvolen rozchod 600 mm a po několik desetiletí byl provoz zajišťován koňskou silou. Koně zde tahali dřevěné vozíky a dráha obsluhovala také několik továren v oblasti. V rámci osobní dopravy byla provozována doprava školní. V meziválečném období byly stavěny a rušeny některé úseky a po druhé světové válce byla trať zestátněna. Roku 1955 dráha přešla z koňského na motorový pohon, postupně byly lokomotivy obměňovány, podobně jako vozy pro nákladní a také osobní dopravu. Od roku 1961 byla zavedena pravidelná osobní doprava. V dalších desetiletích pokračoval klasický vývoj s tím, že nákladní doprava slábla, nicméně až do 80. let byla dráha provozována v obou segmentech dopravy. Kritickým bodem byl rok 1977, kdy byl ukončen provoz na přípojně normálněrozchodné trati, dráha je tak zcela odříznuta od ostatní sítě, přesto byla nákladní doprava i přes potřebu překládky na silniční dopravu provozována další léta. Ukončena byla až roku 1991, zůstala tak nadále už pouze doprava osobní, sice pravidelná, ale ve velmi omezeném rozsahu. Dále tak pokračoval trend zkracování tratě; maximální rozsah činil téměř 17 km, dnes je provozován pouze úsek v délce necelých 6 km, a to ve výhradně turistickém režimu, v sezóně od dubna do října pouze o víkendech. Maximální rychlost na trati je 12 km/h a doba jedné cesty z Almamellék do místa Sasrét trvá 25 minut.

Dráha prochází typickou rovinatou maďarskou krajinou, největší stoupání na provozovaném úseku je 4 ‰. Dráha je v záporném smyslu výjimečná dvěma vlastnostmi: jednak zmíněná izolovanost od ostatní železniční sítě, Almamellék je veřejnou dopravou dostupný pouze autobusem, a to výhradně z jednoho směru, jednak leží v oblasti chudé na atraktivitu cestovního ruchu. Aby dráha byla navštěvována i turisty mimo úzký soubor železničních nadšenců, pořádá celou řadu akcí během roku (i mimo základní provozní sezónu) s doprovodným turistickým či jiným programem. V koncovém místě Sasrét se nachází bývalý lesnický zámek, dnes ubytovací a výukové zařízení; v Sasrét se nachází také muzeum dýmek, jinak dráha nabízí pouze putování přírodou. Den dráhy zde probíhá druhou sobotu v květnu.

76. Lesní dráha Szilvásvárad (1, 4)

Jedná se o další dráhu, která vznikla původně pro přepravu dřeva, od dráhy v Almamellék se liší v celé řadě vlastností a využívaností v cestovním ruchu.

Do obce Szilvásvárad, nacházející se v hornaté severovýchodní oblasti Maďarska, poblíž slovenské hranice, byla zprovozněna normálněrozchodná dráha 12. září 1908 a následně majitel zdejších lesů začal řešit napojení těžby na tuto dráhu. V oblasti vznikly dvě lesní úzkorozchodné dráhy, do dnešní doby se zachovala pouze zde uvedená. Tato dráha byla zprovozněna 15. ledna 1915 s rozchodem 760 mm a od počátku na ní byl zaveden parní provoz.

První úsek se skládal ze dvou částí, údolní měřil 4 km a vedl z obce Szilvásvárad pod skalnaté svahy; druhý se nacházel na náhorní plošině zhruba 300 výškových metrů nad údolím a měřil 5,5 km. Náhorní úsek byl však kvůli technickým obtížím postaven s užším rozchodem 600 mm a byl zaveden koňský provoz. Pro spojení obou částí byla zprvu používána dřevěná skluzavka. Horní část pak obsahovala řadu dočasných odboček do momentálně těžených částí lesa. Dolní část pak měla a má maximální sklon 51 promile. V meziválečném období se role dráhy rozšířila, když v oblasti byla zahájena těžba vápence. K tomu byla postavena nová odbočka do dnešní konečné Szalajka-Fátyolvízesés, na kterou navazovala nákladní visutá lanovka. Následně byla zahájena v oblasti i těžba železné rudy, kvůli které byl postaven nový úsek a kvůli rozšíření těžby dřeva na náhorní plošině byla i zde postavena lanovka, zde pozemní. Tím dosáhla celková délka dráhy 21,6 km (v roce 1923) a celkově byla oblast vybavena velmi bohatou dopravní infrastrukturou.

Po válce byla nejprve rozšířena trať na plošině o rozchodu 760 mm, ale od 50.let i zde začala posilovat role silniční nákladní dopravy na úkor železnice. V roce 1953 byla zahájena v omezené míře na údolní trati osobní doprava, již od počátku pouze turistická, vzhledem k tomu, že v lesích nejsou žádná trvale obydlená místa. Od 60.let dráha přešla na motorový provoz, ale postupně byl také provoz omezován, roku 1966 byla zrušena lanovka, celá náhorní trať a odbočka dolní tratě k lanovce a následující rok byla zastavena i doprava vápence, čímž zanikla zcela nákladní doprava. Dráha však zcela zrušena nebyla, neboť díky navštěvovaným atraktivitám zůstala doprava turistická. Dodnes zůstal pouze necelé 4 km dlouhý úsek z okraje obce Szilvásvárad (zastávka Fatelep) do zmíněné konečné Szalajka-Fátyolvízesés. Původní plány na obnovení některých dalších úseků dosud nebyly realizovány. Dráha dnes převáží kolem 200 000 cestujících ročně. Dráha je dnes v provozu v sezóně zhruba od dubna do října s bohatou nabídkou spojů, max. 10 párů denně, maximální rychlost je 20 km/h.

Ze všech maďarských turistických drah je nejvyužívanější, což je pravděpodobně dáno i na Maďarsko neobvyklou krajinou, kde nejvyšší kopce dosahují kolem 800 m.n.m. a jsou utvářeny atraktivními skalami; vůbec celá oblast nabízí bezpočet pěších výletů s výhledy a přechody do okolních oblastí. Prochází v celé trase lesy a loukami, bezprostředně na konečné se zachází závojový vodopád (maď.fátyolvízesés) a lesnické centrum s výkladovými tabulemi, dále lze pak vystoupit k jeskyním a na přilehlé skály. Podél tratě lze také sejít zpět do Szilvásváradu, samotná trať ale není tak atraktivní jako okolí. Dostupnost dráhy veřejnou dopravou je dobrá, ačkoliv navazující dráha Eger – Szilvásvárad nabízí omezený počet spojů, lze ale využít i autobus. Na dráze jsou v provozu různé typy osobních vozů, včetně otevřených plošinových. V počáteční stanici byl zřízen železniční skanzen. Den dráhy bývá v říjnu.

Přes malou délku dráhy je jednou z nejatraktivnějších v Maďarsku, zejména díky krajině a dalším turistickým cílům, to je však spojeno s vysokou návštěvností.

77. Rybná dráha Hortobágy (1, 4)

Tato dráha je unikátní v celoevropském měřítku svým původním zacílením, drah pro obsluhu rybníků a nádrží vznikla celá řada, ale pouze zdejší dráha se dochovala v komplexní podobě.

Dráha vznikla v oblasti Hortobágy (dnes národní park a památka UNESCO) s rozchodem 760 mm v roce 1915. Dráha byla stavěna postupně a v maximálním rozsahu měřila kolem 15 km. Primárním úkolem bylo přepravovat suroviny a další materiál pro chov ryb a dále odvoz vylovených ryb mezi jednotlivými sádkami a spojovacími kanály. Provoz byl zprvu koňský, postupně byl zaveden dieselový. Vzhledem ke krajině je na dráze prakticky

nulové stoupání a na normálněrozchodnou síť je napojena v dnešní zastávce Hortobágy-Halastó (= chovné rybníky).

Historicky zde byly pořádány i vyhlídkové jízdy pro turisty, provoz však nebyl pravidelný. Dráha sdílela osud sobě podobných, po fázi rozmachu byla zkracována a poslední úsek o délce 7 km byl opuštěn na přelomu století, dráha ale nebyla zlikvidována a byla zachována i vozidla.

Místní rybářství dráhu později předalo správě národního parku, která usilovala o získání další atraktivita na svém území, dráha tak byla obnovena a roku 2005 byl na úseku necelých 4 km zaveden provoz. Úsek vede podél hlavního spojovacího kanálu a podél trasy vznikly naučné stezky a pozorovatelný, aby návštěvníci mohli pozorovat ptactvo přímo mezi rybníky. Pravidelný turistický provoz byl zahájen roku 2007, dráha byla dále prodloužena, takže v současnosti se jezdí na necelých 5 km trasy.

Hlavním smyslem dráhy je rozprostřít množství návštěvníků v regionu Hortobágy a umožnit jim snazší dopravu do rybníční oblasti, kam není povolen vjezd osobních aut, kde se mohou věnovat pozorování vodního ptactva. Dráha je v provozu klasicky od dubna do října v počtu několika párů denně, na dráze jsou k dispozici otevřené vyhlídkové vozy se střechou. Dostupnost veřejnou dopravou je od zmíněné zastávky Hortobágy-Halastó obsluhované ve dvouhodinovém taktu vlaky z Debrecenu. Den zdejší dráhy bývá v červnu.

Dráha je naprosto výjimečná místem, v němž se nachází a není příliš navštěvovaná, přes svoji atraktivitu.

78. Dětská dráha v Debrecenu (1)

Tato dráha je druhým zástupcem dětských drah v Maďarsku, méně známou než již uvedená dráha v Budapešti, je výrazně kratší a také je typičtějším zástupcem dětských drah, co se týká místa a trasování.

Dráha se nachází na okraji druhého největšího maďarského města Debrecenu, v zábavním parku (maď. Vidámpark) vedle univerzity a lázní, její provoz byl zahájen 1. května 1960, rozchod dráhy je 760 mm, délka tratě po drobném prodloužení dosahuje 1,1 km a maximální rychlost činí v současnosti 10 km/h. Trasování dráhy je typické pro dětské dráhy, trať je tvořena v zásadě uzavřeným okruhem, který se objíždí dokola v jednom směru. Po přibližně dvaceti letech provozu byla trať kvůli špatnému technickému stavu na pokraji zrušení, došlo ale k obnově, dráha je tak dosud v dobrém provozním stavu. Provoz byl zahájen s jednou motorovou lokomotivou, park osobních vozů obsahuje pouze vozy otevřené – všechna vozidla jsou ale původní, jedná se tak v zásadě již o historická vozidla. Typické pro tento druh drah je to, že personál je z větší části tvořen dětmi, jak bylo zmíněno u budapešťské dráhy.

Hlavní atraktivita této tratě spočívá v umístění v zábavním parku, jde tedy o dráhu vhodnou především pro rodiny s dětmi. Je provozována v sezóně od března do října v různém rozsahu provozu, nikoliv podle pevného jízdního řádu, ale podle potřeby. Ročně dráhu využije kolem 25 tisíc cestujících. Den dráhy je zde vždy druhou červencovou nedělí.

79. Debrecen – dráha Zsuzsi (1, 4)

Druhou úzkorozchodnou drahou v Debrecenu je bývalá lesní dráha vedené od města východním směrem. Jde o jednu z nejstarších drah tohoto typu v zemi, již 16. července 1882 byl zahájen provoz na 21 km dlouhé trati s rozchodem 950 mm, koncová stanice ležela na okraji lesů, které byly těženy. Provoz byl parní, postupně vznikly další návazné lesní dráhy. Po

1. světové válce vzrostly ale požadavky na dopravu, jak osobní, tak nákladní a trať byla přerazena do drah veřejných, což je unikátem této dráhy. Dráha byla také prodloužena a zařazeny zde byly motorové vozy pro osobní dopravu. Maximální délky 48 km dráha dosáhla v roce 1950, maximální sklon byl necelých 7 promile s maximální rychlostí 50 km/h, dráha tedy zcela vystoupila ze skupiny hospodářských drah. Trasování z pohledu osobní dopravy ale nebylo efektivní.

Dráha s neobvyklým rozchodem byla problematická z pohledu údržby i vozidel, proto byla postupně v 60. letech přestavěna na obvyklou hodnotu 760 mm, dráha měla význam v příměstské osobní dopravě (přes horší trasování), provozována byla i nákladní doprava. Přes perspektivy a dobrý stav tratě bylo v souvislosti s tehdejší plánem na omezování role železnice v méně osídlených oblastech rozhodnuto o zastavení provozu, k tomu došlo roku 1977. Debrecen převzal část tratě do svého vlastnictví s myšlenkou vytvoření pionýrské dráhy, což se podařilo a dráha zahájila provoz na 17 km tratě v tomto režimu již roku 1978. Po změně režimu dráha přišla o statut pionýrské, resp. dětské a následně dopravní podnik nedostal na provozování dráhy dotace, bylo tak roku 1995 podruhé rozhodnuto o zrušení. Skupina nadšenců ale dráhu opět zachránila a od roku 1996 zde zajišťuje provoz. Podle názvu spolku se dráha obecně nazývá Zsuzsi (Zuzanka). Dráha byla v posledních letech výrazně modernizována.

Dráha je dnes provozována na úseku Debrecen-Fatelep – Hármashegyfalja o délce 17 km od března do října, v létě pětkrát týdně, jinak méně v počtu 2-3 páry vlaků denně, maximální rychlost je 30 km/h. Dráha má k dispozici motorové i parní lokomotivy, její budoucnost je pravděpodobně zajištěna, plánuje se i prodloužení v původním směru. Dostupnost je v rámci města velmi dobrá, okolí tratě je příjemné pro výlety v nenáročném terénu.

80. Spojené dráhy v pohoří Börzsöny (1, 4)

Oblast s provozovanými turistickými drahami, nejbližší České republice, se nachází v hornaté oblasti bezprostředně za slovenskou hranicí a v současné době se v ní nalézají čtyři dráhy tohoto typu, z nichž dvě jsou spojeny (zatím pouze stavebně, nikoliv provozně). Také tyto dráhy byly primárně určeny pro převoz dřeva z lesnatého pohoří, převážely ale i jiný substrát, jejich souhrnná délka činila v maximálním rozsahu asi 60 km.

První z nich je důlní dráha Szob, vycházející z pohraniční přechodové stanice, kde zastavují i dálkové vlaky z Prahy. Dráha byla postavena v roce 1912, původní délka byla 6,8 km a rozchod 760 mm; z výchozí stanice vedla ke kamenolomu poblíž obce Márianosztra, provoz byl od počátku parní.

Druhá dráha byla zprovozněna již v roce 1908 na opačné straně pohoří, od řeky Ipeľ, začínala ve stanici Ipolypásztó (dnes Pastovce na slovenské trati Čata – Šahy) a po 8,2 km dosáhla hornického města Nagyörzsöny, její rozchod byl 600 mm. Přesto, že město bylo primárně hornické, hlavním přepravovaným zbožím zde bylo dřevo. U města fungovala pila, kvůli dopravě vytěženého dřeva na pilu byla vybudována řada odboček nad městem, na všech úsecích zprvu fungoval koňský provoz. Po první světové válce se ale řeka Ipoly (Ipeľ) stala hraniční a kvůli málo přátelským vztahům mezi Maďarskem a Československem úsek Pastovce – Nagyörzsöny zanikl, z dráhy pak zůstaly pouze horní úseky nad městem Nagyörzsöny. Vzhledem k potřebě spojení z oblasti se majitel rozhodl pro výstavbu spojovací tratě na szobskou větev přes hřeben Börzsöny, aby bylo možné využít napojení na klasickou železnici. To probíhalo ve 20. letech, kdy vznikla v několika etapách 13 km dlouhá trať o rozchodu 760 mm. Na tento rozchod byla postupně přestavěna i přeživší část nagyörzsönyské tratě, kde byl od roku 1925 zaveden také parní provoz.

Kolem roku 1960 byla zavedena na části tratě osobní doprava, ovšem fungovala pouze několik let. Vzhledem k zastavení provozu některých lomů byly zrušeny veškeré odbočky a zůstala pouze hlavní trať. Perspektivy tratě, zejména szobské části, byly v této době značné, plánovala se přestavba na normální rozchod a zavedení osobní dopravy, dokonce přímých vlaků z Budapešti. Roku 1975 došlo na spojovacím úseku k velké dopravní nehodě, na jejímž základě byl zastaven průběžný provoz a dráhy se opět rozdělily. V nagybörzsönyské části byla jedinou náplní přeprava dřeva, ta ale slábla a kvůli potřebě překládky na silnici byla roku 1984 zcela zastavena. Ani turistická doprava nepřežila. Roku 1987 byla osobní doprava obnovena, ale po pěti letech opět kvůli ztrátovosti zastavena. Již v majetku obce byl provoz opět obnoven až roku 2002, trať byla postupně obnovena i z evropských peněz.

Analogický vývoje zaznamenala jižní část, přeprava kamene přešla na silnici, přestavba neproběhla a v roce 1992 provoz zcela zanikl. S pomocí evropských dotací i zde byla trať renovována a roku 2009 byl zahájen turistický provoz na úseku Szob – Márianosztra.

Trať je atraktivní především krajinou, opět méně typickou pro Maďarsko, a bohatými možnostmi pěší turistiky bez množství dalších atraktivit, plusem je také dobrá dostupnost, asi nejlepší ze všech maďarských turistických drah, v Szobu navazuje na přímé vlaky z Budapešti. Dny drah se odehrávají koncem srpna (Szob) a počátkem října (Nagybörzsöny).

81. Lesní dráha Királyrét (1, 4)

Tato dráha je jednou z nejdostupnějších pro české návštěvníky, její výchozí stanice leží na trati Budapešť – slovenská hranice. Počátky její existence se datují na konec 19. století, kdy majitel místních lesů usiloval o větší efektivitu přepravy dřeva z pohoří Börzsöny do dunajského údolí. Provoz byl zahájen roku 1893 na úseku dlouhém 11,5 km z výchozí stanice Kismaros (funguje i dnes) přes obce Szokolya a dnešní Királyrét do nákladíště dřeva v lesích. Postupně byly zprovozněny další odbočky a trasy (včetně úvratíových) pro odvoz nejen dřeva, ale také hornin z oblasti, na druhém konci byla dráha prodloužena i k přístavišti na Dunaji. Provoz zahájený s jednou parní lokomotivou se postupně rozrůstal a byl neobvykle silný. Od roku 1925 dosáhla dráha největší své délky, a to 30 km, od roku 1935 pak byly některé odbočky rušeny podle situace v těžbě, mezitím byla zahájena neoficiálně osobní doprava (v průběhu 2. světové války) vzhledem k tomu, že dráha spojovala i obce. Roku 1954 byla zahájena pravidelná osobní doprava, v dnešní trase Kismaros – Királyrét, o víkendech pak zajišťovaly dále do nitra pohoří. V téže době začala i motorizace provozu. Od 70. let se i zde začal projevovat úpadek provozu daný různými okolnostmi, cestovní ruch ale hrál v regionu už značnou roli, navíc do obsluhovaných obcí tou dobou nezajišťovaly autobusy. Plán přeměny na pionýrskou (dětskou) železnici se jevil jako možnost záchrany dráhy a postupně byl realizován. Ani silné deště roku 1978, které dráhu silně poškodily, neznamenaly její konec, dráha byla obnovena a při té příležitosti byl změněn rozchod na obvyklejších 760 mm. Nová trať o délce opět 11,5 km vedla již v současné trase a byla otevřena roku 1981. Její maximální sklon činí 26 ‰ a maximální rychlost 25 km/h. Trať však byla určena primárně již pro turistickou dopravu, doprava dřeva byla silně omezena. Po změně režimu nastal další úpadek, až roku 1992 byl provoz dočasně zastaven zcela. Po obnově ještě téhož roku už nákladní doprava neprobíhala vůbec, dráha se tak soustředila výhradně na turistický segment.

Provoz je dnes zajišťován celoročně, což je u drah tohoto typu raritou, v zimní polovině roku ale funguje pouze o víkendech a svátcích, v letní sezóně pak denně, a to zhruba ve dvouhodinovém taktu. Na trati projíždějí vlaky s diesellovým pohonem. Hlavní atraktivitou tratě samotné je průjezd obcí Szokolya, připomínající americké „interurbans“, meziměstské tramvaje meziválečného období, dále pak dráha směřuje do pohoří Börzsöny, atraktivní a málo

navštěvované oblasti. Dostupnost je dobrá, v Kismaros je blízký přestup na vlaky z/do Budapešti, případně Szobu na slovenské hranici; nezastavují zde ale vlaky dálkové dopravy, z těch je nutno přestoupit v Szobu či Vácu. Den dráhy se odehrává na počátku května, dráha ale pořádá i celou řadu tematických jízd a akcí, typu mikulášských či valentýnských jízd.

82. Kemence (1, 4)

Poslední fungující drahou poblíž slovenské hranice v pohoří Börzsöny je torzo lesní železnice vycházející z obce Kemence na západní straně pohoří mezi horami a řekou Ipel'. Dráha měla ve své době povznést životní úroveň obyvatelstva v chudém kraji rozvojem těžby dřeva. Pro dráhu byl zvolen rozchod 600 mm a byla postavena podobným stylem jako sousední dráha v Nagybörzsöny, měřila při uvedení do provozu v roce 1910 necelých 13 km. V dalších letech byla železnice prodlužována údolími dále do nitra pohoří, svoz dřeva ze strmých svahů nebylo možné dobře připojit na hlavní trať, proto byly koleje pokládány i na vyšších úrovních svahů a dřevo bylo do údolí spouštěno. V některých místech se používaly i úvratě, těch bylo zhruba 20, postavena byla i nákladní lanovka. Maximální rozsah sítě činil asi 54 km s průměrným sklonem 25 promile. Provoz zde byl výhradně nákladní, osobní doprava pouze neoficiálně, pouze pro zaměstnance polesí. Pohon zajišťovali zprvu koně. Po druhé světové válce byla síť modernizována především zařazením motorových lokomotiv na vytíženější úseky, postupně ale byla železnice nahrazována silniční dopravou, rušení započalo roku 1950, naopak posilovala zaměstnanecká osobní doprava. Do roku 1980 ze sítě zbyl pouze 7 km dlouhý úsek z Kemence do místa Hajagos, kde byla provozována zaměstnanecká osobní doprava a také v omezené míře již doprava turistická. Vzhledem k neexistenci obcí v oblasti byla roku 1992 doprava zastavena zcela, trať ale nebyla zrušena.

Oblast bývá často postižena povodněmi, v devadesátých letech dvě povodně zničily zbylý úsek tak, že bylo rozhodnuto o zrušení tratě. Od roku 1999 ale příznivci drah jednali s majitelem dráhy o její obnově, která tak postupně probíhala, provozovaný úsek se prodlužoval až na 3 km, v horní části tratě pak byl zaveden oddělený ostrovní provoz na několika stech metrech. V Kemence bylo také zřízeno muzeum úzkorozchodných průmyslových drah. Dráha byla i nadále postihována povodněmi, z nichž ta v roce 2010 znamenala výrazné ohrožení existence dráhy vůbec, i poté ale byla dráha obnovována.

Dnes je dráha tvořen výše zmíněným úsek o délce 7 km, provozován je zatím ale pouze úsek dlouhý 4 km do stanice Feketevölgy. Jedním směrem cesta trvá 25 minut, provoz je zajišťován od poloviny března do října o víkendech v přibližně 90minutových intervalech, je možné objednat zvláštní vlaky. Provoz je zajišťován dieselvou lokomotivou s vyhlídkovými vozy. Přes problémy s existencí tratě se zde pořádají tematické akce včetně dětských a „muzejní noci“, je zde na region nadprůměrně rozvinutá sekundární infrastruktura. Dostupnost veřejnou dopravou je pouze autobusem do obce Kemence. Vedle samotné dráhy je zde atraktivní příroda, zmíněné muzeum, ale také samotná obec Kemence. Dráha je tak vhodná k návštěvě, je méně navštěvovaná než sousední dráhy v pohoří, Den dráhy bývá v červenci.

83. Dráha v pohoří Mátra (1, 4)

Další významná lesní dráha se nachází v severní části země pod nejvyšší horou Maďarska, Kékes s nadmořskou výškou 1014 m v pohoří Mátra, od něj má název Mátravasút. Město Gyöngyös ležící pod Mátrou bylo napojeno na železniční síť roku 1870, výstavba dalších tratí dále do hor ale vázla, plány počítaly s normálněrozchodnou drahou i s tramvají, nakonec ale byla vyprojektována úzkorozchodná dráha. Nad městem postupně vzniklo několik nákladních drah s rozchodem 600 mm s parním i koňským pohonem, roku 1911 byla postavena

dráha z Gyöngyöse k blízkému kamenolomu o rozchodu 760 mm, který zde postupně převládl a všechny dráhy byly na tento rozchod přestavěny. 5. června 1923 byla tato trať prodloužena do města Mátrafüred, primárně pro nákladní dopravu, ale již roku 1926 byla zavedena i osobní doprava. V dalších letech došlo k modernizaci dráhy, celková délka činila přes 6 km s maximálním sklonem 45 promile, dráha vykazovala silnější osobní provoz o víkendech než v pracovní dny. Roku 1936 byla postavena odbočka údolím pod Kékes. Existovaly i další plány rozvoje, které počítaly především s rozvojem cestovního ruchu na dráze, válka však realizaci znemožnila. Po válce byla trať zestátněna, s odbočkami měřila 38 km a byla stavěna další odbočka do nově vzniklého závodu v kopcích, maximální rozsah sítě tak činil 46 km a maximální sklon již 104 promile, převýšení dráhy z Gyöngyöse bylo 506 výškových metrů do nejvýše položené stanice. Dráha vykazovala značné výkony v osobní i nákladní dopravě, již v 50. letech ale byly některé nákladní odbočky rušeny. Dále došlo k modernizaci provozu motorovými lokomotivami a roku 1961 se dráha stala pionýrskou. Výkony nákladní dopravy v této době byly 160 tis. tun zboží a 400 tis. cestujících, osobní doprava byla rozšířena i na úsek pod Kékes, její masivní rozvoj ale vedl postupně k omezování dopravy nákladní. S tím byly rušeny i nákladní odbočky, od roku 1971 celková délka sítě je jen 18,5 km s maximálním sklonem 48 promile, nákladní doprava byla zcela zastavena roku 1984. V 80. letech skončilo zařazení dráhy mezi pionýrské, klesal také objem osobní dopravy, což po změně režimu vedlo k omezování pravidelného celoročního provozu. Dráha byla ale průběžně také modernizována.

Dnes se síť skládá z větví Gyöngyös – Mátrafüred o délce 6 km a době jízdy 20 minut od konce března do října, v létě denně šesti páry vlaků, ve vedlejší sezóně pouze o víkendech, a Gyöngyös – Szalajka-ház, kde v roce 2018 doprava kvůli rekonstrukci provozována není. Provoz je zajištěn motorovými lokomotivami, jsou k dispozici ale i stroje parní. Hlavní atraktivitou trati je blízkost nejvyšší hory Maďarska, tedy pěší a cykloturistika v regionu, trasování je zajímavé především při průjezdu obcí Gyöngyössolymos obdobné királyrétské dráze. Další služby pro návštěvníky jsou zajištěny v obou městech na koncích provozované trasy, rozvíjejí se i další atraktivitu typu naučné stezky. Den dráhy se koná na podzim.

Dráha je dostupná z hlavní trati Budapešť – Miskolc, ze které ve Vámosgyörk odbočuje krátká spojka do Gyöngyöse, počátek úzkorozchodné dráhy leží v blízkosti koncového nádraží.

84. Gemencský les (1, 4)

Dráha výjimečná svou polohou v lužních lesích u Dunaje vznikla až po druhé světové válce v jižní části Maďarska poblíž hranice s tehdejší Jugoslávií. Oblast je přírodní rezervací, což ve spojení s charakterem území znemožňuje výstavbu silnic vhodných pro běžný provoz, dráha zde tak byla jedinou reálnou možností dopravy. Postupně zde vzniklo několik lesních drah, konkrétně roku 1957 byl zahájen provoz na úseku Gemenc (překladiště na břehu Dunaje) – Keselyűs, zprvu pouze nákladní, od roku 1960 i osobní, zvolený rozchod byl 760 mm. Postupně následovaly další úseky, zpravidla jen pro nákladní dopravu, dráha roku 1966 dosáhla délky 24 km a získala propojováním napojení na normálněrozchodnou železnici ve stanici Pörböly, tím skončila návazná doprava dřeva po vodě a přešla zcela na dráhu. Téhož roku zde byla zahájena i osobní doprava v celé trase. Další plány na rozvoj sítě už nebyly naplněny, naopak dráha se začala orientovat více na přepravu turistů na úkor dřeva, což vedlo k rušení nákladních odboček. Nákladní doprava zcela nezanikla, ale její provozování je časově přizpůsobeno turistické dopravě. Provoz byl pochopitelně zahájen s motorovými lokomotivami, parní stroje přišly až dodatečně, aby zvýšily atraktivitu provozu.

Dnes je v provozu celkem 32 km dlouhá trasa z Pörböly do Bárányfok, vlaky jezdí od dubna do října, pravidelné spoje jsou zavedeny v různých úsecích dráhy, větší objem přepravy

zde ale představují vlaky objednané cestovními kanceláři pro skupiny turistů. Velkou předností, ale i nebezpečím pro dráhu je oblast, v níž je položena, tedy záplavové území Dunaje. V některých obdobích zde může být provoz kvůli záplavám zastaven, jsou nutné občasně renovace tratě jimi poškozené.

Území je největším souvislým záplavovým územím v Evropě, kde nebyly toky nijak upraveny, jde tedy současně o naprosto jedinečnou přírodní atraktivitu, kde lze realizovat pozorování ptáků, zvěře a lužního lesa samého, lze navázat plavbou loděmi po řece i kanálech, bohatě rozvinutá je i sekundární infrastruktura, je zde muzeum a přednáškový sál, původní drážní budova je upravena pro ubytování. Obecně je tato dráha první v Maďarsku, která se přeorientovala na cestovní ruch v takové míře a v takové míře přizpůsobila veškeré své činnosti; předpokladem pro to ale byla existence unikátní přírodní atraktivity.

Návštěvu dráhy lze doporučit zejména z tohoto důvodu, železnice je zde spíše doplňkovou službou, sama ale dobře dotváří charakter území a zajišťuje pohyb turistů po území, je tedy z pohledu cestovního ruchu v Maďarsku nejrozvinutější, zajímavý je i souběžný provoz nákladní. Dostupnost vlakem je ve stanici Pörböly, ležící na jihomaďarské trati Baja – Bátaszék.

85. Hospodářská dráha Balatonfenyves (1, 4)

Poslední fungující zástupce polních hospodářských drah lze navštívit v jedné z nejnavštěvovanějších oblastí Maďarska u jezera Balaton, na jižním břehu. Dráhy tohoto typu vznikaly v Maďarsku i později, než v jiných zemích, a to i po druhé světové válce. Konkrétně tato dráha vycházející ze stanice Balatonfenyves na hlavní trati podél Balatonu, svou existenci zahájila 13. října 1950, kdy na zestátněných pozemcích vznikl obří státní statek, a kvůli špatné silniční síti byla pro obsluhu zvolena úzkorozchodná dráha. Hlavním přepravním artiklem byl vedle zemědělských plodin vápenec a posléze i rašelina, přeprava se odehrávala jednak směrem k překládkové stanici na hlavní trať, jednak mezi jednotlivými provozy státního statku. Pro dráhu byl zvolen rozchod 760 mm, v rovinatém terénu maximální sklon činí 12 ‰. Původní plánovaný rozsah drah byl kolem 100 km, realizována byla zhruba polovina, a to do roku 1957. Souběžně s nákladní dopravou byla zahájena i doprava osobní, a to od roku 1956 do několika odboček.

Nákladní doprava na síti představovala několik set tisíc tun ročně, od 70. let ale postupně slábla a roku 1990 byla zastavena zcela. Řada odboček byla postupně zrušena, přežily tak tři větve této dráhy, z výchozí stanice Balatonfenyves vede hlavní větev do kdysi centrální nákladní stanice Központi főmajor (maď. ústřední, hlavní dvůr), dnes nazývané Imremajor, kde se dělí do obce Somogyszentpál, Csiszta a Tásk. Dráha v posledních letech odolávala přes zájem turistů nebezpečí zastavení provozu, vzhledem ke špatnému stavu svršku, to se ale podařilo odvrátit rekonstrukcí za využití kolejí z jiných zrušených drah. Odbočka do obce Tásk již nebyla obnovena, zbývající dvě ano, přičemž trať do Somogyszentpál je využívána i pro pravidelnou dopravu místních obyvatel, odbočka do lázeňského místa Csiszta je v provozu pouze nepravidelně. Na pravidelně pojižděné trati o délce 15 km funguje nepravidelný interval s poptávkově sestaveným jízdním řádem v počtu max. šest párů vlaků denně celoročně. Cesta trvá 40 minut.

Na trati jsou v provozu úzkorozchodné motorové lokomotivy a osobní vozy starších typů včetně vyhlídkových, parní lokomotivy, které zde zahajovaly provoz, zde již nejsou. Pro zvýšení počtu cestujících jsou zde zavedeny akční slevy na jízdné, dráha je rovněž partnerem produktu BalatonCard.

Dráha je pro turisty atraktivní jednak unikátností svého původního charakteru polní dráhy, jednak tím, že nejde o dráhu výhradně turistickou, ale je využívána i pro primární dopravu. Na dráze se odehrávají také akce, Den dráhy se koná ke konci května. Dráha je dobře dostupná z pobřežní stanice Balatonfenyves, kde zastavují i rychlíky z Budapešti.

86. Muzejní dráha Nagycenk (1, 7)

Dráha poblíž rakouské hranice a zámku Nagycenk se zásadně odlišuje od všech předcházejících popsaných drah, neboť nevznikla v minulosti jako hospodářská dráha, která postupně změnila svůj účel na turistickou, ale byla postavena již jako dráha muzejní s účelem zachování a provozování vozidel z průběžně rušených drah.

Dráha byla projektována v místě, kde se dříve úzkorozchodná dráha vůbec nenacházela, byla pouze využita část původní vlečky do cukrovaru. Místo bylo záměrně zvoleno vzhledem k blízkosti zámku Nagycenk, dříve ve vlastnictví rodu Szechenyiů. Z pohledu dopravy významným byl hrabě István Szechenyi, jenž stál u zrodu uherské (maďarské) železniční sítě v 19. století, dráha také nese jeho jméno.

Pro dráhu byl zvolen klasický rozchod 760 mm a stavba byla zahájena roku 1970; celá trať o délce 3,6 km byla zprovozněna 8. července 1972. V následujícím roce byl pro veřejnost otevřen zmíněný zámek. Při stavbě byla významně dodržována snaha vytvořit přesnou kopii původní hospodářské dráhy a při provozu vytvořit dobovou atmosféru, proto byly podél tratě vybudovány strážní domky, návěstidla a další prvky řízení provozu v historickém stylu. Také budovy stanic, zastávek a další budovy byly postaveny ve stylu skanzenu, konkrétně stanice Kastély (maď. zámek) je kopií typizované nádražní budovy vedlejších tratí Uher 19. století, další budovy kopírují stavby hospodářských drah.

Provoz byl zahájen s parními lokomotivami, postupně byl posílen také dieselovými z různých drah, některé lokomotivy naopak postupně přešly na jiné turistické dráhy. Dráha vedle turistického provozu disponuje také železničním skanzenem, kde se nachází celá řada již neprovozních lokomotiv a vozů. Provoz dráhy probíhá od dubna do října o víkendech, střídavě je provoz parní a dieselový. Význam dráhy spočívá tedy v uchování atmosféry provozu klasických hospodářských drah, vzhledem k existenci zámku ale není dráha určena jen pro příznivce železnice. Dráha je dostupná dobře ze stanice Fertőboz na hlavní trati Győr – Sopron. Den dráhy se zde koná v září.

87. Skanzen Szentendre (3)

Jedna z nejmladších drah v Maďarsku se nachází v areálu národopisného skanzenu Szentendre poblíž Budapešti. Dráha je normálněrozchodná, byla zprovozněna 7. dubna 2009 a její celková délka je přes 2 km; na dráze jsou dvě úvratě, kde vůz mění směr jízdy.

Skanzen se skládá z několika souborů domů přenesených z různých oblastí Maďarska, tyto soubory jsou zpravidla uspořádány do podoby stylizované vesnice a jsou od sebe odděleny volnými plochami. Mezi nimi lze přecházet pěšky, lze ale využít i dráhu, která prochází celým skanzenem, počáteční stanice je u hlavního vstupu, z vlaku lze přehlédnout postupně prakticky celou plochu skanzenu. Původní plán počítal s parním provozem, kvůli nebezpečí požáru ale byl tento nápad zavržen a dnes jsou v provozu historické motorové vozy Ganz z meziválečného období. Dráha tak zapadá do celkové koncepce skanzenu, nejen díky historickým vozům, ale i vstupní budově, postavené jako kopie výpravní budovy stanice Mezöhegyes z roku 1883, a zastávkám postaveným v historizujícím stylu.

Přes svou malou délku je dráha velmi atraktivní nejen při cestování, ale i při pohybu ve skanzenu, kdy se nabízejí pohledy na soubory skanzenu s historickým motorovým vozem. Cena za jízdu je zahrnuta ve vstupném do skanzenu a platí na neomezený počet jízd v rámci dne.

Skanzen je velmi atraktivní sám o sobě, dráha jeho přitažlivost ještě umocňuje, slabší stránkou je jen dostupnost veřejnou dopravou; město Szentendre je spojeno s Budapeští předměstskou drahou s relativně krátkými intervaly, skanzen ale leží asi 6 km za městem a je obsluhován pouze místními autobusy s nedostatečnou nabídkou spojů.

V zemi se nachází i některé úzkorozchodné tratě, které dosud fyzicky existují, ale nejsou provozovány ani v omezeném režimu. Existují neurčité plány na jejich obnovu, reálně je však jejich budoucnost nejistá, ačkoliv dráhy disponují krajinnými atraktivitami. Především jde o síť drah vycházejících z města Kecskemét, jejichž trasa prochází národním parkem Kiskunság s oblastí Bugac, a dráha z Nyíregyházy k břehu Tiszy. Dráhy byly typické atraktivní organizací provozu v typické maďarské krajině, kvůli dlouhodobé podudržovanosti a z toho plynoucí nízké cestovní rychlosti (15-20 km/h) však byl provoz zastaven.

88. Železniční muzeum v Budapešti (Vasúttörténeti park) (7)

Roku 2000 bylo v Budapešti otevřeno velké železniční muzeum v bývalém depu poblíž nádraží Nyugati. Obecně maďarské železniční muzejnictví se odlišuje od českého, existuje zde velké dopravní muzeum již od konce 19. století. Samotné železniční muzeum pak bylo zvažováno na více místech v Maďarsku, ale nakonec bylo zvoleno rušené depo Budapest-Északi, které místo chátrání či likvidace bylo přestavěno bezprostředně na muzeum (na rozdíl od plánovaného muzea ČD na pražském Masarykově nádraží).

Depo Északi vzniklo v letech 1911-13 jako největší v Maďarsku a disponovalo dvěma rotundami s točnami, jedna z nich byla za druhé světové války zničena, druhá pak slouží jako deponie vozidel, ze zničené rotundy zbyla pouze točna, která ale pro muzejní účely využívána je.

Muzeum disponuje rozsáhlou expozicí hnacích vozidel, osobních vozů i vozidel speciálních, hlavní myšlenkou při sestavování expozice bylo zajistit přehled o plynulém vývoji maďarských železnic od parních lokomotiv až po vozidla vyřazená v posledních desetiletích. Lákadlem je vládní vlak Hargita.

Vedle samotné expozice je lákadlem celkový prostor muzea a řada budou postavených jako repliky původních železničních budov. V muzeu se pořádají doplňkové aktivity pro turisty všech kategorií, jako je jízda na parní lokomotivě, v historické tramvaji, je tu také modelová železnice a parková dráha pro děti. Konají se zde i hojné tematické akce, nejznámější je Grand Prix parních lokomotiv, jakýsi víceboj strojvedoucích na jejich strojích. Také vybavenost stravovacími službami je dobrá, slabší je pouze dostupnost, speciální vlaky do muzea byly pouze epizodní, takže ve veřejné dopravě hlavní roli hrají autobusy MHD. Muzeum je zásadně odlišné od podobných muzeí západních zemí celkovým konceptem, patří k významným atraktivitám Budapešti.

IX. Zbývající významné evropské státy

89. Francie (zmíněny atraktivita skupin 1, 2, 5, 10)

Stát s necelými 30000 km železničních tratí disponuje různými typy železničních atraktivit, vzhledem k odlehlosti ale budou pouze jmenovány nejvýznamnější z nich. V blízkosti švýcarských hranic u střediska Chamonix jsou v provozu dvě ozubnicové dráhy Chamonix – Montenvers a tzv. Tramway du Mont Blanc v obci St.Gervais, ozubnice je použita také na spojovací trati Chamonix – Martigny (Švýcarsko). Atraktivní úzkorozchodnou tratí je Chemin de fer de Provence na jihu země z Nice do Digne. Francie je také státem s provozem řady drezínových drah. Konečně za atraktivitu lze považovat i cestování rychlovlakem TGV na stále se rozšiřující síti, soupravy zajíždějí i do sousedních zemí včetně Švýcarska.

90. Rumunsko (popsána trať ze skupiny 1, 4)

Stát disponuje poměrně rozsáhlou železniční sítí s délkou kolem 10000 km a relativně slabým provozem, mezi atraktivní lze zařadit především normálněrozchodné tratě procházející přes Karpaty, unikátem je však lesní železnice Vișeu de Sus, která i v dnešní době spojuje primární funkci dopravy dřeva a sekundární turistickou. Dráha se nachází v severovýchodní části Rumunska u ukrajinské hranice, leží od roku 2007 v národním parku a sama je od roku 2010 technickou památkou. Výstavba dráhy začala v roce 1932 na rozchodu 760 mm a jako všechny lesní dráhy byla určena primárně pro dopravu dřeva vytěženého v blízkosti tratí. Trať sestává z hlavní tratě o délce přes 26 km s odbočkami do postranních údolí. Turisticky využívaný je momentálně 20 km dlouhý úsek z počáteční stanice do stanice Paltin. Provoz na dráze je smíšený, jak parní, tak dieselový.

Pro turisty je určen primárně parní vlak, který vyrazí na trať jednou denně, doba výletu do Paltinu a zpět trvá přibližně 6 hodin s přestávkou v koncové stanici, je odvislá od běžného provozu na trati. Vlak může být veden i s následem. Trať je v provozu od března do září, většinou denně. Největší devízou je zde souběh s běžně probíhající činností a pravidelnou nákladní dopravou, žádná jiná dráha v zemích EU není v tomto ohledu srovnatelná, zpravidla jde o dráhy pouze turistické, nebo je nákladní provoz pouze ukázkový, nebo je snaha o jeho striktní oddělení od dopravy osobní. V Paltinu jsou při přestávce poskytovány také relativně bohaté stravovací služby, ubytování je zde omezené a velmi neorganizované, je možné v zásadě ve všech budovách podél tratě. Trať je pro návštěvníky atraktivní rovněž dosud zachovaným kolořitem lesních železnic, na drtivě většině podobných drah již neexistujícím.

91. Ukrajina a ostatní země bývalého Sovětského svazu (především tratě ze skupiny 1)

Oblast disponuje rozsáhlou železniční sítí, zpravidla ale s omezeným rozsahem provozu, železniční atraktivita lze nalézt zejména v hornatých oblastech. Především na Zakarpatské Ukrajině existuje dosud torzo řady lesních drah s provozem osobním i nákladním, ačkoliv řada tratí zaniká i dnes, v důsledku vytěžení rozsáhlých oblastí lesů, podudržovanosti infrastruktury i klesajícímu zájmu cestujících. Mezi významné zbytky patří dráha Vinogradov – Chmelnik – Iršava s výrazně omezeným provozem, atraktivní jsou svým charakterem provozu a krajinou ale i normálněrozchodné dráhy v oblasti, např. přes obec Jasiňa, zajímavou tím, že v ní byla za první republiky konečná stanice rychlíku z Prahy – šlo o nejdelší vnitrostátní vlak tehdejší ČSR. Atraktivní je také cestování Ruskem po Transsibiřské magistrále z Moskvy do Vladivostoku.

Jak bylo již řečeno, ze SSSR pochází fenomén pionýrských drah a dosud jich zde je možné navštívit desítky, nejbližší České republice je ukrajinský Užhorod. Dráhy odpovídají spíše modelu okružních drah v parku, na rozdíl od popsané budapešťské dráhy.

92. Velká Británie (atraktivita skupin 1, 2, 3, 6, 7, 8)

Kolébka železniční dopravy, kde byla tato zahájena již roku 1825 na trati Stockton – Darlington, dnes disponuje přibližně 15000 km železničních tratí, podobně jako ve většině evropských zemí zde v minulosti proběhlo několik vln rušení železničních tratí, Británie je však výjimečná masivností převodu některých tratí do muzejního provozu. Země je dnes vůdcem v železničním muzejnictví, je zde v provozu přes 100 muzejních drah s délkou kolem 900 km, pro tento provoz je zde zachováno přes 1300 parních a 1300 motorových lokomotiv, většina z nich je bez omezení provozních, případně v rekonstrukci. Z drah je nejatraktivnější úzkorozchodná ozubnicová dráha na Snowdon. Nalézt zde ale lze atraktivitu prakticky všech skupin, jak bylo již uvedeno, Velká Británie je kolébkou zahradních železnic.

X. Shrnutí

Železniční doprava slouží v rámci cestovního ruchu jako služba, vedle toho má ale významnou také roli atraktivita samé. Ve většině evropských zemí lze navštívit celou škálu atraktivit různých druhů a parametrů, od turistických tratí se specifickým provozem přes atraktivní tratě a nostalgický provoz na běžných tratích až po specifické dráhy a železniční muzea. Nejvýznamnějším evropským státem z pohledu železničních atraktivit je Švýcarsko, specifické a s velkým množstvím atraktivit je Maďarsko, také ve většině sousedních států i v České republice lze navštívit řadu atraktivit. Ve jmenovaných zemích byla vybrána nejatraktivnější místa podle klíčových vlastností, u některých sousedních zemí hrála roli také vzdálenost od České republiky. Dále pak bylo zmíněno několik dalších zemí se železničními atraktivitami a vyjmenováním nejvýznamnějších z nich. Obecně lze říci, že v zemích západní Evropy jsou atraktivity doprovázeny zpravidla bohatou doprovodnou nabídkou a často jsou zde vytvářeny balíčky služeb či produkty cestovního ruchu, v zemích střední a východní Evropy je doplňková nabídka slabší, často stojí atraktivity nezávisle a jejich potenciál pro cestovní ruch není využit; i zde se ale lze setkat s destinacemi či cíli, které mají nabídku rozsáhlou, z nich nejlepším příkladem je maďarská dráha v Gemenckém lese. Celkem bylo popsáno 88 atraktivit různého charakteru (trať, skupina tratí, speciální spoj, muzeum apod.) v České republice a sedmi dalších evropských státech, další byly pouze letmo zmíněny.

Literatura

- Beneš, K. Dráha ve skanzenu Szentendre. Dráha 6/2009
- Beneš, K. Dráha v zábavním parku v Debrecínu. Dráha 4/2015
- Beneš, K. Dráhy s provozem šlapacích drezín v Rakousku. Dráha 12/2013
- Beneš, K. Királyrétská lesní dráha. Dráha 5/2012
- Beneš, K. L.Á.E.V. Dráha 4/2009
- Beneš, K. Lesní dráha Almamellék. Dráha 2/2018
- Beneš, K. Lesní dráha Szilvásvár. Dráha 5/2016
- Beneš, K. Lesní dráha v Debrecenu. Dráha 4/2011
- Beneš, K. Mátravasút. Dráha 4/2008
- Beneš, K. Turistická dráha mezi rybníky v národním parku Hortobágy. Dráha 4/2015
- Beneš, K. Úzkorozchodné dráhy na Podkarpatské Rusi. Dráha 11/2011
- Beneš, K. Úzkorozchodné železnice Pastovce – Nagyörzsöny – Szob. Dráha 4/2014
- Beneš, K. 10 let železničního muzea v Budapešti. Dráha 9/2010
- Beneš, K. 30 let značky KŽC. Dráha 7/2015
- Beneš, K. 40 let muzejní dráhy v Nagycenku. Dráha 9/2012
- Beneš, K. 50 let lesní dráhy v Gemenském lese. Dráha 4/2007
- Beneš, K. 50 let provozu dětské dráhy v Budapešti. Dráha 12/98
- Beneš, K. 100 let lesní železnice Kemence. Dráha 10/2010
- Berka, M. Posázavský Pacifik. Praha: NADAS, 1991. ISBN 80-7030-135-X
- Bittner, J. Hospodářská dráha u Balatonu. Dráha 4/2003
- Burik, T. O „osoblažce“ – 1. a 2. část. Dráha 7/2017 a 8/2017
- Čekal, P. Košická pionýrská dráha padesátiletá. Dráha 4/2006
- Čekal, P. Solvayovy lomy v novém tisíciletí. Dráha 7/2012
- Čekal, P. Trať z Tábora do Bechyně slavila 100 let provozu. Dráha 9/2003
- Čermák, P. Švýcarsko pěšky a vlakem. Praha: SLIM Media s.r.o., 2012. ISBN 978-80-260-1967-1
- Dušejvský, M. Ozubnicová dráha Montreux - Glion - Rochers de Naye. Dráha 8/2017
- Furgina, J. Vývoj železnic na Slovesnki od roku 1837 so zreteľom na Bratislavu. Bratislava: Slovenská akadémia vied, 1957
- Giese, J., Asmus, C. Eisenbahnen zum Matterhorn. Eisenbahn Journal. Spezial-Ausgabe 2/1991. Fürstentum Bruck: Hermann Merker Verlag GmbH. ISBN 3-922404-18-9
- Helmich, M. Agencie opět žije. Dráha 12/2010
- Helmich, M. Z Jenbachu na sever. Dráha 10/99
- Hoffman, A. Novinky z Mariazellu. Dráha 1/2017
- Hons, J. Horské dráhy světa. Praha: NADAS, 1985
- Hudec, Z. Atlas drah České republiky 2004-2005. Praha: Dopravní vydavatelství Malkus, 2005. ISBN 80-903012-5-8
- Junek, J. Voňa dymu a ihličia – putovanie za kúzlom lesných železníc, ÚVVPLVH SR, Zvolen, 2002
- Kmeť, L. Úzkorozchodná železnica Banská Štiavnica – Hronská Breznica. Trať mládeže Hronská Dúbrava - Banská Štiavnica. Zvolen: EM Design Zvolen, 2002, ISBN 80-968336-1-8
- Kolektiv autorů. Grosser Eisenbahn-Atlas Schweiz. Bern: Kümmerly+Frey, 1980
- Kroupa, J. Brünigbahn. Dráha 12/2006
- Kroupa, J. 50 let vídeňské Donauparkbahn. Dráha 12/2014

Kučera, A. Konec řepných drah - polské cukrovarnické dráhy již patří minulosti. Dráha 10/2003

Losos, L., Beneš, K. Zahradní a parkové dráhy. Dráha 5/2003

Mazal, J. Úzkokolejka a muzeum v Sochaczewu. Dráha 2/2017

Moser, B., Jossi, U. Jungfraubahnen. Eisenbahn Journal. Spezial-Ausgabe 1/2002. Fürstentfeldbruck: Hermann Merker Verlag GmbH. ISBN 3-89610-089-0

Pařuv, V. Solvayovy vápencové lomy u Bubovic. Dráha 6/99

Stadelmann, W. Schweizer Bergbahn Pioniere. Chur: Calanda, 1994

Šádek, B. Stotřicáté výročí moldavské horské dráhy. Dráha 8/2015

Šatava, J. Pět let JHMD. Dráha 12/2002

Šatava, J. Jindřichohradecké úzkokolejky. 1996

Škoda, M. Bieszczadská lesní dráha. Dráha 6/2009

Škoda, M. Lesní železnice Vişeu de Sus nyní. Dráha 3/2015

Šlecht, S. Národní železniční dědictví (2.část). Dráha 4/2014

Tomančák, L. Velodráha v Ratíškovcích. Dráha 12/2013

Voves, B. Mariazellská dráha. Dráha 1/2018

Vrána, P. Kamenickošenovská lokálka dnes aneb srdeční záležitost žije dál. Dráha 2/2012

Zelený, L. a kol. Osobní doprava. Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4

Žilínčik, I. Kysucko-oravská lesná železnice. Praha: Nadatur, 1996. ISBN 80-85884-33-X

Vybrané internetové adresy:

<http://www.achenseebahn.at/>

<http://www.breitenauerbahn.at/>

<https://brienzen-rothorn-bahn.ch/>

<http://www.carnuntumdraisine.at/>

<http://www.cdmuseum.cz/>

<http://www.cffvisseu.com/en/home/>

<http://chzz-albulabahn.717.cz/>

https://www.dbmuseum.de/museum_de

<http://www.detskazeleznica.sk/>

<http://www.draisinentour.at/>

<http://www.fichtelbergbahn.de/>

<https://www.glacierexpress.ch/de/>

<http://www.goldenpassline.ch/>

<https://www.gornergratbahn.ch/de/>

<https://www.gyermekvasut.hu/>

<https://www.hsb-wr.de/startseite/>

<http://jhmd.cz/>

<https://www.jungfrau.ch/en-gb/>

<https://www.kisvasut.hu>

<http://kolejka.bieszczady.pl/>

<http://www.kzc.cz>

<http://www.liliputbahn.com/liliput.htm>

<http://www.loessnitzgrundbahn.de/>

<http://www.lokalbahnen.at/hoellentalbahn/>

<http://www.mladejov.cz/uvodni-stranka>

<http://www.mob.ch/de/goldenpass/offer/view?id=15>

<http://www.moldavska-zeleznice.cz/>
<http://www.mostviertler-schienenradl.at/>
<http://muzeum-chomutov.cz/>
<https://www.muzeum-pribram.cz/cz/hornicky-skanzen-brezove-hory/prohlidkove-arealy/>
<http://nove.solvayovylomy.cz/>
<http://www.noveudoli.eu/>
<http://www.ntm.cz/>
<http://www.osoblazsko.com/>
<https://www.pilatus.ch/>
http://www.pinzgauer-lokalbahn.info/content/website_pinzgauerlokalbahn/de_at.html
<https://www.pressnitztalbahn.de/>
<https://reparskadrazka.cz/cs/uvodni-stranka/>
<https://www.rhb.ch/cz/home>
<https://www.rigi.ch/Information/Bergbahnen/Rigi-Bahnen>
http://www.schafbergbahn.at/content/website_schafbergbahn/de_at.html
<http://www.semmeringbahn.at>
<http://skanzen.hu/hu>
<http://www.vasuttortenetipark.hu/>
<https://www.verkehrshaus.ch/>
<http://www.weinvierteldraisine.at/>
<http://www.waldeisenbahn.de/de/>
<http://www.waldviertlerbahn.at/wvbahn2006/start/index.htm>
<http://www.weisseritztalbahn.com/>
<http://www.zahradnizeleznice.net/>
<http://zahradnizeleznicedrasov.cz/>
<http://www.zeleznice600.cz/>
<https://www.zittauer-schmalspurbahn.de/>
<http://zmzlonice.draha.net/>
<http://www.zoodebrecen.hu/content/vidamparki-kisvasut.html>
<http://zsuzsivasut.hu/>
<http://www.zubacka.cz/>
<https://www.zubacka.sk/>

Obrázová příloha

Obr. 1 Mladějovská železnice, zastávka Veksl (II.5)



Obr. 2 Most Duha u Bechyně (II.9)



Obr. 3 Nádraží v Lednici (II.11)



Obr. 4 Pražský Semmering, zastávka Žvahov (II.13)



Obr. 5 Posázavský Pacifik, zastávka Chlomek (II.14)



Obr. 6 Posázavský Pacifik, bývalá výtopna Leděčko (II.14)



Obr. 7 Čiernohronská železnica, průjezd obcí Vydrovo (III.1)



Obr. 8 Horehroní, smyčka u Telgártu (III.8)



Obr. 9 Semmering, Fleischmannviadukt (IV.1)



Obr. 10 Semmering, u vrcholové stanice (IV.1)



Obr. 11 Schafbergbahn (IV.3)



Obr. 12 Fichtelbergbahn, zbrojení ve stanici Cranzahl (V.2)



Obr. 13 Dráha Steinbach - Jöhstadt, stanice Schmalzgrube (V.5)



Obr. 14 Oblast Jungfrau, trat' Grindelwald - Kleine Scheidegg (VII.1)



Obr. 15 Oblast Jungfrau, stanice Kleine Scheidegg (VII.1)



Obr. 16 Oblast Jungfrau, trat' do Mürrenu (VII.1)



Obr. 17 Dojezd na masiv Pilatus (VII.2)



Obr. 18 Rigi, dojezd do vrcholové stanice (VII.7)



Obr. 19 Rhätische Bahn, Berninabahn (VII.9)



Obr. 20 Rhätische Bahn, viadukt Wiesen (VII.9)



Obr. 21 Rhätische Bahn, trat' Chur - Arosa, stanice Lützirüti (VII.9)



Obr. 22 Gotthardbahn, u obce Wassen (VII.11)



Obr. 23 Luzern, Verkehrshaus, unikátní fréza (VII.18)



Obr. 24 Budapešť, dětská dráha Hűvösvölgy (VIII.1)



Obr. 25 Dráha v Miskolci, stanice Lillafűred (VIII.2)



Obr. 26 Dráha Szilvásvár (VIII.4)



Obr. 27 Lesní dráha Királyrét (VIII.9)



Obr. 28 Dráha ve skanzenu Szentendre (VIII.15)



Zdroj všech obrázků: Ing. Michal Mervart, Ph.D.

Stránky našeho nakladatelství
<https://oeconomica.vse.cz/>

Název	Železniční atraktivita cestovního ruchu
Autor	Ing. Michal Mervart, Ph.D.
Vydavatel	Vysoká škola ekonomická v Praze Nakladatelství Oeconomica
Doporučeno	pro bakalářské studium na VŠE v Praze
Vydání	první v elektronické podobě
Návrh obálky	Daniel Hamerník, DiS.
Počet stran	104
DTP	Vysoká škola ekonomická v Praze Nakladatelství Oeconomica
Sazba	autor

Zdarma ke stažení

Tato publikace neprošla redakční úpravou.

ISBN 978-80-245-2417-7