

Moravské drezíny získávají na oblibě. Míří na Znojemsko i k Praze

25. července 2021 11:48

Úspěšná ratíškovická atrakce se zalíbila i lidem z Hevlína na Znojemsku. Svatopluk Stokláška, který pro Ratíškovice na Hodonínsku sestavil drezíny už před patnácti lety, vyrobil novější modely na míru i právě pro obec na hranicích s Rakouskem.



Svatopluk Stokláška vyrobil první drezíny pro Ratíškovice. Jezdí se na nich už patnáct let. Ty poslední hevlínské jsou hráškově zelené. | foto: Kordis JMK

Na ratíškovických kolejích, které dříve slavný průmyslník Tomáš Baťa využíval pro převoz hnědého uhlí z nedalekého dolu Tomáš do Sudoměřic, dnes jezdí jen vagonky na lidský pohon. Drezíny, jež se pohybují díky šlapání, jsou vyhlášenou turistickou atrakcí.

Na jedné z návštěv se v ní zhlédl i starosta Hevlína na Znojemsku Antonín Pichanič. Loni se této obci při hranici s Rakouskem podařilo získat do svého vlastnictví železniční trať, která ležela ladem už více než deset let. Správa železnic ji prodala. A Hevlínští si po návštěvě v Ratíškovících naplánovali, že pro ni nechají vybudovat právě šlapací drezíny.

Pichanič proto oslovil Svatopluka Stokláška, který přímo v Ratíškovících žije. Ten s týmem pro nevyužívanou hevlínskou trať vyrobil hned tři drezíny.

„Zabralo nám to asi tři měsíce, vždy, když byla u nás ve firmě chvilka, pracovali jsme na drezínách. Není to příliš náročné, jen člověk musí vědět, jak na to. Ale nejsem si jistý, jestli přesně tento typ drezíny vyrábějí i jinde,“ říká skromně Stokláška, který už pětadvacet let provozuje zámečnickou firmu.

Drezíny prozatím čekají v Ratíškovících. „Až se domluví přesný termín předání, převezeme je nákladákem,“ doplňuje Stokláška.

Z Hevlína přišla i kupa přesných instrukcí a požadavků, jak mají tři drezíny vypadat.

„Speciální požadavek byl na rychlost. Nemělo by to jet rychleji než sedm kilometrů za hodinu. Podle předpisů by drezína na osobní lidský pohon neměla být rychlejší, kvůli bezpečnosti. Další už byly pro Hevlínské na míru. Drezína veze na jejich přání dva lidi na lavičce po směru jízdy a dva v protisměru, další dva musejí sedět na sedátku a šlapat. Sedadla chtěli ze dřeva. Chystali jsme zakrytování, parkovací brzdy,“ vypočítává.

Týdeník 5plus2

Každý pátek zdarma



V Hevlíně doufají, že atrakce přiláká i Rakušany

Čtení o zajímavých lidech, událostech a nevěšedních akcích v regionech.

Stokláška s týmem měl největší problém s barvou. „Taková zvláštní zelená, asi hrášková, která ani není v základním vzorníku, to se nám moc nepozdávalo. Ale jak s tím pracujete delší dobu, zvyknete si. A myslím, že ve finále to vypadá moc hezky,“ usmívá se zámečník. Právě přesný odstín, červené doplňky i jména si Hevlínští vybrali sami.

„Chceme vytvořit v bývalé nádražní budově muzeum a připomenout, že Hevlínem procházela významná trať spojující Moravu s Vídní. Kromě muzejní expozice o historii obce a železniční tematiky uvažujeme také o výstavě zaměřené na pohraniční opevnění a železnou oponu,“ informuje starosta Pichanič.

Doufá, že drezíny, které budou u muzea jezdit po trati dlouhé dva a půl kilometru, přilákají nejen tuzemské turisty, ale i výletníky z Rakouska. „Celá trať bude udržována v provozuschopném stavu a nevylučujeme ani možnost, že by do Hevlína zavítal příležitostně nějaký výletní vlak,“ doplňuje Pichanič.

Nejstarší drezíny čeká generální rekonstrukce

Stokláškovi odbavením hevlínské zakázky ale práce nekončí. Jednak noví železniční nadšenci nevylučují, že se jejich drezínské depo rozroste o další kousky, zároveň je po nezvyklém dopravním prostředku poptávka i u soukromníků. „Dělali jsme už tři drezíny pro skupinu lidí, která si je odvezla k Praze,“ vysvětluje Stokláška.

A konečně práce ho čeká i na ratiškovických drezínových veteránech. „Lidi se na nich vozí už dobrých patnáct let. Nejspíš letos v zimě jim uděláme takovou generální opravu. Zasloužily by si to,“ uznává Stokláška.

Protože se vyráběly jako prototyp, jsou ratiškovické drezíny o poznání lehčí než mladší modely. „Tehdy ještě nebylo domyšlené, jak se bude drezína otáčet. Původně museli přijít čtyři chlapi, drezínu zvednout a na konci trati ji otočit. Proto byl požadavek na lehkost stroje. Pak se ale vymyslelo přenosné sedadlo na šlapání, to se dá odmontovat a přidělat na stranu v protisměru. Tím pádem se může jet zpátky čelem. Přenosné šlapací zařízení váží asi třicet kilogramů, s ním už se manipuluje lépe,“ uzavírá Stokláška.

Autor: [Markéta Lankašová](#)

Volby do Poslanecké sněmovny 2021

Parlamentní volby v roce 2021 se konaly **v pátek 8. října a v sobotu 9. října**. Ve volbách jsem vybírali dvě stovky poslanců Sněmovny ve 14 volebních krajích.

[Speciál Volby 2021](#) [Volby online](#) [Volební studio](#)

[Výsledky podle města a obcí: Brno, Hodonín, Znojmo, Vyškov, Břeclav, Kyjov, další](#)

© 1999–2021 [MAFRA, a. s.](#), a dodavatelé [Profimedia](#), Reuters, ČTK, AP. Jakékoliv užití obsahu včetně převzetí, šíření či dalšího zpřístupňování článků a fotografií je bez souhlasu MAFRA, a. s., zakázáno. Provozovatelem serveru iDNES.cz je MAFRA, a. s., IČ: 45313351. Vydavatelství MAFRA, a. s., je členem koncernu [AGROFERT](#).