



Jedinečná je návaznost výstavy na zájmové spolky. Ještě před otevřením muzea se před branami tísní „řemeslníci“ různých profesí. Nejprve jsem netušil, co to má znamenat. Čekali na vstup, aby potom před zraky návštěvníků zdarma odborně prováděli náročné renovace a ochotně zodpovídali na jejich dotazy.



Řezy nejen četnými motory ale i celou lokomotivou dovolují pohled za kulisy techniky. Rozsáhlý vozový park tradiční země železnic zastupuje např. „Zelený krokodýl“ – lokomotiva geniální konstrukce, která je legendou a sloužila Švýcarské dráze neuvěřitelných 60 let. Nainstalována je i nejstarší a nejstrmější zubatka na světě, která již v 19. století zdolávala 48% stoupání na horu Pilatus.

Verkehrshaus Luzern Dům dopravy

Verkehrshaus, založený roku 1959, se nachází na břehu jezera Vierwalstättersee. Dům dopravy je zaslouženě nejnavštěvovanější sbírkou ve Švýcarsku (600 000 návštěvníků ročně), protože toto muzeum opravdu žije. Součástí sbírky jsou desítky interaktivních didaktických her, simulatorů, jištění letecké dopravy a kinopalác. Kromě stálých exponátů všech druhů dopravních prostředků od aut, motorek, kol a železnice přes letadla, lodě a ponorky až po balon, kterým se dá i „letět“, je pro milovníky miniaturní železnice zřízena i opravářská klinika, jejíž služby může každý zájemce bezplatně využít.

Zaznamenal a nafotil dr. Jiří W. Pollak



Kompletní ovládání elektrické lokomotivy je funkční a volně k dispozici hravým „dětem v muži“.



Taková elektrárnička by dnes nestačila ani na zásobení reproduktorů v kině IMAX s plátnem o rozměrech 19 x 25 metrů s 400 prostornými křesly, kde je instalována 20 000wattová zvuková technika, schopná reprodukovat Subwoofer systémem i 24 hertzů. Film je transportován projektorem 70 mm napříč, což umožňuje pohádkově ostrou projekci a nezapomenutelný zážitek. IMAX je vynálezem kanadských filmařů a je dnes instalován na 210 místech na světě.

Nejen dětem slouží zmenšená věrná replika parního vlaku projíždějící parkem... Pro ještě menší děti a hlavně pro jejich otce jsou po celém muzeu rozsety nejen miniaturní, ale i gigantické regionální modely železničních uzlů.

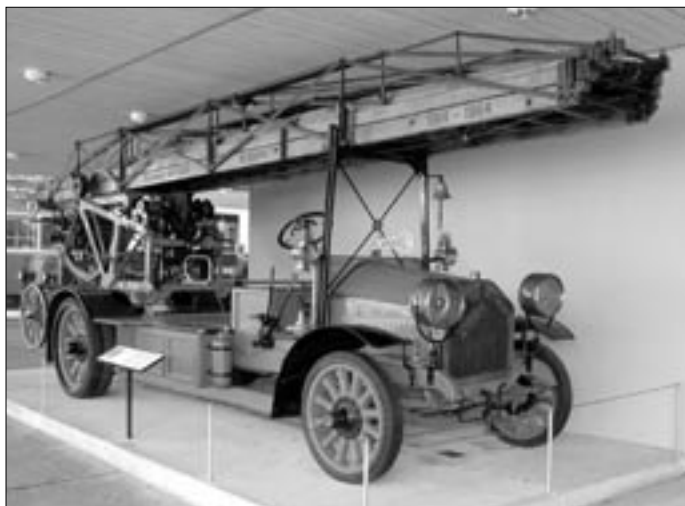


V jedné z dvoran muzea jsou právě železničáři v plné akci. Zájemcům demonstrují, jak se staví železniční dráha a nechybí ani „pomocníci“ z řad malých návštěvníků – vybavení samozřejmě se vším respektem k platným bezpečnostním předpisům...





Na realistické simulaci frontální nehody se můžou zájemci přesvědčit o nesmyslnosti tvrzení „Já pásy nepotřebuju, já to udržím rukama.“ 8 km/h je náraz, který nikdo rukama neudrží, 13 km/h s člověkem zalomcuje na hranici bolesti... Každopádně vývěska varuje a test nedoporučuje zájemcům s potížemi zad a krku.



Tento rok oslavila firma Saurer, renomovaný výrobce kvalitních nákladních automobilů, 100. výročí svého založení. Na obrázku je hasičské auto vyrobené roku 1913, který měl říditelné osvětlení do zatáček a byl vybaven patentovanou brzdou motorem a startérem na stlačený vzduch. Vystavený vůz je stále plně funkční osmilitrový čtyřválec s 26metrovým žebříkem. Sloužil saintgallenským hasičům od roku 1914 do roku 1964, tedy plných 60 let.



Závodák Dufaux je téměř třináctilitrový vůz švýcarské výroby z r. 1905. Jedná se o první opravdový osmiválec ženevských konstruktérů bratrů Charlese a Frédérica. Do té doby se běžně používaly jen dva spojené čtyřválcové... Vyroben byl pro závod o pohár Gordon-Benett. 13. listopadu 1905 na něm zlepšil Frédéric Dufaux světový rekord v letmém kilometru na 156,52 km/h.



Nechybí ani čtyřproudový dopravní letoun, svědek pomínulé slávy zkrachovaného Swissairu. Pod obrovskými křídly si dal dostaveníčko klub majitelů prestižních vozů karosovaných bernskou firmou Graber. Před 40 lety skončila individuální produkce a podle slov prezidenta klubu jsou díky vysoké kvalitě zpracování všechna auta dodnes v provozu. Pastvou pro oči je modré coupé Alvis Graber – má interiér ve světlé kůži a vzácných dřevch. Jeho majitelka, která před ním ochotně zapózovala, jej dostala právě před 40 lety ke svým čtyřicátinám! Vyroben byl jediný kousek podle skic jejího štedrého manžela. Graber karosoval i Continental Coupé Bentley, kabriolety Talbot a především Alvis ve všech variantách.



Tříkrát rychlejší a třicetkrát lehčí než Saurer je Spirit of Bienne III. Vyrobili ho studenti vysoké technické školy v hodinářském městečku Biel. Výkon jeho solárních panelů je 1500 wattů a jeho odpor vzduchu dosahuje pohádkové hodnoty C 0,105. Tento solární mobil se v závodě napříč Austrálií roku 1993 umístil jako druhý.



Za nápisem „Automobil jako umělecký předmět“ stojí chassis bugatky Typ 44 francouzské výroby z Mollsheimu r. 1929. Ettore Bugatti byl předem ohlášen jako milník v konstrukci osmiválcových motorů. Nový třílitr v řadě nahradil dvoulitrový Typ 38 a měl již vačkovou hřídel nahoře, naháněnou Königwelle a 9x uloženou klikovku. Blok motoru byl ručně vyhlazen – Bugattimu šlo vždy nejen o techniku, ale i o estetiku.



Tatra 77 z roku 1934 je na výstavní vývěsce označena jako „auto budoucnosti.“ *Revoluční koncepce: proudnicová karoserie a vzduchem chlazený třílitrový osmiválec OHV na zadní ose ji poháněl 62 koňmi a Tatra dosahovala na tehdejší dobu a 1700 kg hmotnosti báječných 150 km/h, a to klidně i po dobu několika hodin třeba na dálnici do Berlína. Auto je v ideálním stavu – lepší než nově... Jedná se o dar rodiny Schenk z Worblaufen. Svoje zážitky z cest Tatrovkou popisují manželé Schenkovi: „Před hotelem Glacier du Rhône se okolo auta shromáždili od personálu po ředitele i veškerí hosté, Američané a Angličané. Jeden tvrdil, že něco tak krásného ještě nikdy v životě neviděl a ptal se, jestli se v Československu vyrábějí pouze taková krásná auta... Tehdejší odborný tisk prohlašoval, že Tatra dala zprofanovanému výrazu „cestovní pohodlí“ nový obsah.*



Alfa Romeo 8C, 1931 – *legendární sportovní vůz měl motor o necelých dvou a půl litrech, DOHC rozvod a s kompresorem nasávaného vzduchu dával 142 koní a byl 170 km/h rychlý. Zvýšený výkon motoru, lehká konstrukce a vysoká kvalita provedení byly ideálními předpoklady pro závody. Továrna jej dodávala jen jako chassis s motorem početným závodním stájím. Tato Alfa byla připuštěna k silničnímu provozu, a tak ji renomovaní karosáři oblékali podle individuálních přání majetných zákazníků. Vyrobeno bylo pouze 188 exemplářů, z těch mála dochovaných jsou tři dodnes v závodním nasazení.*



Turicum (latinské jméno 2000 let starého římského opida na řece Limmatu, dnes Curych) je spojeno s automobily vyráběnými před 1. světovou válkou v městě tohoto jména. Fischerův Turicum z r. 1906 měl jednoválcový motor, který poháněl původně jen říditky vybavený vůz a jehož elegantní, ale falešný chladič sloužil jako palivová nádrž.



Rapid cabriolet, r. v. 1946, vznikl, tak jako desítky podobných vozítek v poválečném Německu, z touhy motorizovat i skupinu obyvatelstva nižších příjmů. Rapid je poslední ryze švýcarská automobilová konstrukce s několika zvláštnostmi: čtyřtaktní jednoválec s dvěma písty pracujícími proti sobě. Jedná se o dodnes světovou ojedinělost. Hliníkový motor váží pouhých 32 kilogramů, pracuje potichu a téměř bez vibrací. Bez státní pomoci ale projekt záhy zašel. Firma Rapid dodnes prosperuje a vyrábí v Dietikon ZH osvědčené sekačky na trávu a náradí.



Móda se opakuje... Kromě toho, že je v muzeu i velká parolod' Rigi, která kdysi brázdila vodu jezera, na jehož břehu Verkehrshaus stojí, neopomeneme zmínit i revoluční patenty a linie jízdních kol. Zobrazené rarity od sebe dělí více než 60 let. Pomocný motorek bicyklu vpravo je řízen desítkami mikroprocesorů a je schopen vyvinout podle potřeby i čtyřnásobnou sílu nožního záběru na pomoc kolaře.



Side Motor, r. v. 1923 je produkt inženýrského smýšlení ve firmě SA Motorsport (tato firma dodnes existuje pod jménem SA Bechler v Moutier): „...nerovnosti terénu bude výhodně absorbovat asymetrickou trojúhelníkovou sestavou...“ Půllitrový dvouválec do V je upevněn na ose sidecaru. Spolu s hliníkovým rámem byl vyroben pouze ve 24 exemplářích. Extrémně nízké těžiště mělo pozitivně oslovit i mobilní dámy.

Nad areál muzea se dá letět balonem a do Luzernu se dostanete individuální dopravou přes Curych, buď autobusem nebo nočním vlakem z Prahy. Kdo plánuje dlouho dopředu, může využít i levných letů ČSA nebo SWISS (1290 Kč za jednu cestu). Z Curychu a curyšského letiště jezdí do Luzernu každou půlhodinu pohodlný přímý vlak. Návštěva „domu dopravy“ se rozhodně vyplatí v souvislosti s cestou po Švýcarsku. Za vstřícnost a odborné informace děkují řediteli a historikovi muzea p. Syfrigovi.