

# ŽELEZNIČÁŘSKÉ TOULKY

## Portugalsko, země, kterou stojí za to navštívit

Městečko Nazaré, jedno z nejmagičtějších míst západního pobřeží Portugalska, kde se obírá vlny lámou o skalní útesy, nádraží Sao Bento v Portu s historickými výjevy na 20 000 malovaných dlaždičkách, či nejzápadnější výběžek kontinentální Evropy – Cabo da Roca, to jsou namátkou jen některé z cílů naší letošní cesty do Portugalska.

Lákala nás samozřejmě i poklidná atmosféra městečka Lagos na jihu Portugalska, svěží mořský vzduch i romantické toulky uličkami měst na jižním pobřeží Portugalska, odkud před pěti sty lety pod dohledem Jindřicha Mořeplavce vyplouvaly lodě objevující svět.

Lákadel bylo ale mnohem víc: namátkou zmíním

dominantu Porta, katedrálu Sé, která si i přes výrazné stavební úpravy uchovávala románský vzhled, či lisabonské nádraží Rossio lemované kaváčičkami, odkud odjíždějí vlaky do Sintry.

Do Portugalska jsme vyrazili na konci ledna, kdy v Česku panovaly silné mrazy. Odjžděli jsme v den, kdy v Praze klesla teplota na minus 16 °C.

Po 37 hodinách jízdy vlakem přes Drážďany, Lipsko a Mannheim do Paříže, dále pak TGV na francouzsko-španělské hranice do Irúnu/Hendaye, a nočním Talgem do Lisabonu, jsme konečně 24. ledna



*Jedním z nejkrásnějších nádraží v zemi je monumentální stavba lisabonského vlakového nádraží Rossio.*



*Stejně jako brazilské Rio de Janeiro má i Lisabon svoji sochu Ježíše Krista, ta lisabonská měří na výšku 28 metrů a je umístěna na 75 metrů vysokém „podstavci“.*



*Typický obrázek z Porta, pořízený z nábřeží Cais de Gaia: řeka Douro a za ní nábřeží Cais da Ribeira, nahoře Episkopální palác s historickým centrem, napravo pak 44,6 m vysoký dvoupatrový most (dole jezdí auta, nahoře metro) Ponte de Dom Luís I., spojující historické centrum s Vila Nova de Gaia, částí proslavenou portským vínem.*

Linku spojující Lisabon a Irún zajišťují Portugalské železnice CP (Comboios de Portugal), linka spojující Lisabon a Madrid je pak servisována společně, respektive je společným podnikem obou společností (CP a RENFE).

V Portugalsku se můžete setkat i s vlaky Alfa Pendular, vlaky nápadně podobnými s naším Pendolinem. Společnost CP vlastní flotilu deseti naklápacích jednotek Alfa Pendular a provozuje jimi 22 denních spojů na trase Braga – Porto – Lisabon SA (Santa Apolonia) – Faro. Zajímavostí je, že přibližně na 48,8 km této trasy mohou jednotky Alfa Pendular jet maximální rychlostí 220 km/h. Ani Portugalským železnicím se ale v minulých letech nevyhnula krize. Zatímco v roce 2007 CP přepravily 134,7 milionů pasažérů, o šest let později to bylo už „jen“ 107,2 milionů pasažérů. **„Přeprava klesala od roku 2010 a pokud se nepletu, tak i ostatní doprava v tomto období poklesla, nejenom hromadná doprava,“** potvrdila mluvčí Portugalských železnic Ana Maria Portela s tím, že Portugalsko v té době čelilo několika ekonomickým krizím a potýkalo se i se zvýšenou nezaměstnaností a dalšími faktory, které mohly hrát roli ve ztrátě klientů v dopravním systému. **„Byla to i doba silných protestů a stávek, které způsobily nižší kvalitu služeb a narušení dopravy. Nicméně od roku 2013 byl nastolen sociální smír a pasažéři**



*Okolí Nazaré patří k nejkouzelnějším místům západního pobřeží Portugalska, při pohledu na květeny se ani nechce věřit, že je 24. ledna.*



*Impozantní nádraží Oriente v Lisabonu.*

**se opět na železnici vracejí, což potvrdily i výsledky za roky 2014 a 2015,“** dodává s tím, že v roce 2014 bylo portugalskými železnicemi přepraveno 109,8 milionů cestujících a minulý rok už 112,024 milionů cestujících.

Máme-li vypíchnout jedno jediné místo, které nás letos uchvátilo, vybírám Lagos, konečnou stanici na trati z Tunes na jižním pobřeží. I z Lagosu vyplouvaly lodě objevitele Jindřicha Mořeplavce. Jeho sochu najdete na Praca do Infante. Pláže v okolí Lagosu jsou spíše menší, ale o to romantičtější. Výhled na moře směrem k Africe s pískovcovými skalami za zády se nedá popsat, to se musí zažít. Doporučuji i projíždku lodí podél pobřeží, i ta patří k nezapomenutelným zážitkům.

**Michael Mareš**



*Portugalsko je barevné a pestré i v lednu.*



*Nádraží Sao Bento v Portu s historickými výjevy na 20 000 malovaných dlaždičkách.*



*V Portugalsku se můžete setkat i s vlaky Alfa Pendular, vlaky nápadně podobnými s naším Pendolinem.*

## Parní atrakce na břehu Chiemského jezera

V jižní části Německa, mezi Rosenheimem a Salzburkem, se rozkládá Chiemské jezero. Rozloha jezera je 79,9 km<sup>2</sup> a délka pobřeží je skoro 64 km. Oblast okolo jezera ožívá hlavně v letní turistické sezoně a je vyhledávanou rekreační destinací v Německu. Na jezeře funguje také čilá lodní doprava.

Jedním z výchozích bodů je lázeňské město Prien am Chiemsee. Zde se nachází pro železniční fanfy jedna z místních atrakcí, úzkokolejná městská železnice s parním provozem. Dráha Chiemsee–Bahn byla postavena v roce 1887 a je o rozchodu 1000 mm. Současná délka trati je 1,9 kilometrů se dvěma koncovými stanicemi. Postavena byla pro snazší odvoz hostů a návštěvníků od vlakového nádraží v Prienu do přístavu na břehu jezera. Zajímavostí jistě je, že se jedná o nejdéle provozovanou železnici s parním provozem na území Německa.

Dráha má k dispozici jedinou parní lokomotivu, kterou vyrobila lokomotivka Krauss Mnichov v roce 1887. Nejedná se o klasickou parní lokomotivu, ale o tzv. parní tramvaj. Stroj je dvounápravový a strojvedoucí může obcházet kotel lokomotivy po chráněném ochoze pod zastřešením. Konstrukčně obdobné stroje se objevovaly v městských tramvajových provozech před zavedením elektrických tramvají. Kromě výrobního štítku na ochozu nemá lokomotiva žádné označení. Obsluhu lokomotivy zvládá strojvedoucí sám a kromě této lokomotivy je v provozu souprava vozů 1. a 2. třídy a služební vůz.

K dispozici je také motorová lokomotiva, která je však před zraky návštěvníků uschována v remíze nedaleko konečné stanice Prien/Stock Hafen, kde je také opravárenské zázemí dráhy. Provoz dráhy je hlavně v letní sezoně, v zimě probíhají intenzivní opravy parní lokomotivy, vozů a trati tak, aby v další letní sezoně mohla dráha s parním provozem bez problémů jezdit. Motorová lokomotiva je nasazována mimo hlavní turistickou sezonu.

Chiemsee–Bahn je dodnes velmi populární a svým nostalgickým šarmem vyhledávanou atrakcí v této turistické destinaci. Také samotné jezero Chiemsee nabízí celou řadu dalších atrakcí a turistických, rekreačních a sportovních možností. Kromě samotného koupání ve vodách jezera lze po jezeře plout lodními linkami, při troše štěstí také klasickým parníkem „Ludwig Fessler“ z roku 1926. Lodě plují také k ostrovům Fraueninsel a Herreninsel.

Na druhém jmenovaném ostrově, největším ze čtyř ostrovů na jezeře se nachází zámek, který je věrnou napodobeninou versailleského zámku. Ten nechal postavit ve 2. polovině 19. století král Ludvík II. Bavorský. Zámek „Bavorský Versailles“ je veřejnosti přístupný a láká k prohlídce hlavně ve dnech, kdy není počasí u jezera zrovna nej-



Vlak Chiemsee–Bahn projíždí ulicí Prienu.



Pohled na Chiemské jezero z mola přístavu Prien. V pozadí se tyčí hradba alpského pohoří.

vhodnější ke koupání. Na ostrově se nachází ještě augustiánský klášter.

V okolí ostrova je bezpočet restaurací a ubytovacích možností podle stavu peněženky návštěvníka. Mnohého českého návštěvníka, neoplyvají-

cího znalostí němčiny, jistě příjemně překvapí, že mezi obsluhujícím personálem některých restaurací se nacházejí česky či slovensky mluvící číšníci a servírky.

Pavel Stejskal



Klasický parník „Ludwig Fessler“, plný výletníků, v prienském přístavu.



Parní lokomotiva Krauss Mnichov z roku 1887 objíždí ve stanici Prien/Stock Hafen soupravu vlaku.

# Dunedin je hlavní město novozélandské železnice

Železnici na Novém Zélandě projektovali britští inženýři, pod jejichž vedením zde bylo postaveno celkem 4500 km železnic, převážně o rozchodu 1067 mm (tzv. kapský rozchod).

První trať zde byla uvedena do provozu v prosinci roku 1863 na jižním ostrově. Vycházela z Christchurchu a vedla přes „skotský“ Dunedin až na jižní cíp ostrova do města Bluff. Dunedin je druhé největší město na jižním ostrově Nového Zélandu (dnes má cca 125 tisíc obyvatel). Postavili ho Skotové a pojmenovali po hlavním městě Skotska Edinburgu (ve skotské gaelštině Dún Éideann). Okolí tohoto města považovali skotští přistěhovalci za ráj na zemi a s trochou nadsázky se dá Dunedin označit i jako hlavní město novozélandské železnice. Nikde jinde na Novém Zélandě totiž nenaleznete tak krásné a zachovalé nádraží ve viktoriánském stylu, jako právě v tomto univerzitním městě.

Rozlehlá budova s renesančními prvky je vyzdobena dobovými lampami, nádhernými podlahovými kachlemi, dřevěným nábytkem a krásně provedenými vlasy. Nechybí zde ani balkonový ochoz. Při návštěvě tohoto nádraží se rázem ocitnete více než o století zpět, a to i atmosférou, kterou nádraží vyznačuje, a vůbec se vám z něj nechce odcházet,



*Trať a silnice vedoucí podél pobřeží Tichého oceánu mezi Christchurchem a Dunedinem.*



*Při vstupu do vestibulu dunedinského nádraží se ocitneme ve viktoriánské době.*

i když právě nejede žádný vlak. Krásné dunedinské nádraží již sice neslouží pravidelné osobní dopravě, zájemci o jízdu vlakem však mohou vyjet na scénickou jízdu údolím řeky Taieri, vedoucí nad roklími po viaduktech. I lidé, kteří vlakem téměř nejedí, zatouží při pohledu na tento turistický vlak, vybavený i koženými sedačkami, po sezení.

Pravověrní železničáři (a nejen oni!) by při rozhodování, co v Dunedinu navštívit, snad oželeli i prohlídku zdejšího pivovaru (nejstarší na Novém Zélandě), nejstrmější ulici světa (sklon cca 30 stupňů), či nedaleký poloostrov Otago, kde žije majestátní albatros královský s rozpětím křídel až 3,3 m. Takové kouzlo má zdejší nádraží.

Na Novém Zélandě však jsou i další železničářské pozoruhodnosti. Nepochybně k nim patří vysokohorská trať přes pohoří Jižních Alp, jejichž vrcholky ční do více než dvoutisícové výše nad mořem. Železnice prochází v Arthur's Passu (920 m n. m.) tunelem, dlouhým 8529 metrů. Tento tunel byl vybudován v letech 1908–1918 a prochází pod zdejším národním parkem. Ve své době, a ještě i dlouho potom, to byl nejdelší tunel Britského impéria! Je ražen v přímém směru a trať zde má sklon 30 promile. Dodnes zde vlaky jezdí po mostech s dřevěnými podpěrami, které připomínají provizorium.

„Transalpská“ trať přes Arthur's Pass vede z města Christchurch na pobřeží Tichého oceánu do městečka Hokitika, které omývají vlny Tasmanova moře. V městečku Hokitika lze kromě nákupu různých

suvenýrů z jadeitu (novozélandský „vltavín“) spatřit i zdejší skromné nádraží, kde se překládají námořní kontejnery. Nákladní vlaky, převážející lodní kontejnery ze zdejších přístavů do míst, kam vede železnice, jsou zde poměrně početné. Souvisí to také s tím, jak si Novo-



*Novozélandské lokomotivy s označením Kiwi Rail přepravují převážně nákladní vlaky.*

zélandané chrání svoji krásnou přírodu (při vstupu do pralesa si turista musí dokonce na připravených kartáčích očistit boty od případných parazitů!). Kamionů zde rozhodně na silnicích nespátríte tolik jako na silnicích v Evropě.

Zcela moderní „evropské“ nádraží je v provozu v největším městě Nového Zélandu, Aucklandu, na severním ostrově. Nádraží slouží především příměstské osobní dopravě a při vstupu do jeho budovy můžete zaváhat, zda jste opravdu na nádraží. Nádražní hala je totiž spíše obchodním centrem, vlaky jsou „schované“ v podzemních nástupištích.

I když železnice nepatří k vyhlášeným turistickým atrakcím Nového Zélandu, zcela jistě ji nelze při návštěvě této vzdálené země opomenout.

**Miroslav Čáslavský**



*Rozpadající se točna na nádraží v Arthur's Passu upomíná na „zlaté časy“ novozélandské železnice.*