

Bohaté muzejní expozice Ruských železnic (RŽD) patří mezi největší na světě

Vzhledem k rozloze a poloze Ruska hrají RŽD klíčovou roli v Euroasijských přepravách Východ-Západ i v přepravách Sever-Jih. V dnešní podobě akciové společnosti byly založeny dne 18. 9. 2003 a vznikly k 1. 10. 2003. Založením RŽD došlo k institucionálnímu sloučení 987 drážních organizací. Přepravní výkon RŽD ročně dosahuje kolem 125 mld. oskm a téměř 3000 mld. tkm. RŽD provozují dráhu s délkou tratí 85,5 tis. km, z toho 43,7 tis. km elektrizovaných. Výnosy RŽD ve výši 528 mld. Kč tvoří z více než 80 % podnikání v nákladní dopravě. Ruské železnice byly vždy orientovány na kvantitu přepravy, v posledních letech

21–3125 vyrobený v květnu 1941 s výkonem 3100 koní a rychlostí 85 km/h. Lokomotivy této řady se vyráběly od roku 1931. Ve sbírce exponátů nemůže chybět zástupce německé „Kriegslokomotive“, řady 52. V muzeu je zastoupena strojem TE 5415. Lokomotiva má výkon 1500 koní a rychlost 80 km/h. Stroj CO 17–2211 s výkonem 2200 koní a rychlostí 75 km/h zastupuje středně výkonné lokomotivy pro nákladní dopravu.

V historii ruských železnic nelze opominout výrobky československého průmyslu. V muzejní expozici na Rižském nádraží je to diesellová lokomotiva ČME 2–120 z ČKD Praha Soko-

EP 200–001. Jde o první domácí vysokorychlostní experimentální vozidlo s výkonem 8000 kW a rychlostí 250 km/h na provoz pod střídavým napětím 25 kV 50 Hz. V provozu se lokomotiva objevovala na vlnách Moskva-Brest v letech 2001–2005. Mezi exponáty nechybí ani vysokorychlostní elektrická dvouproudová jednotka Sokol ES 250 vyvíjená od roku 1988 pro rychlosti 250–350 km/h. Projekt šestivozového rychlovlaku byl nakonec zastaven a RŽD nakoupily jednotky Sapsan (ICE) z Německa. Polovina jednotky Sokol 250 je umístěna v Moskvě a druhá polovina v železničním muzeu v Petrohradu.



Prototypová vysokorychlostní jednotka Sokol 250 v Moskvě.

Muzejní depo parostrojních lokomotiv Podmoskovnaja

V místech historické stanice „Podmoskovnaja“ z roku 1901 na trati Moskevsko-Vindavské dráhy (později zaústěné v Moskvě do Rižského nádraží), zřídily RŽD koncem července 2015 nádherné muzejní depo parostrojních lokomotiv vlastním správkářským zájmem.

S rozvojem hospodářství vznikla potřeba zředit kapacitní spojení moskevské oblasti s baltskými přístavy. Do otevření Vindavského (Rižského) nádraží sloužila Podmoskovnaja jako hlavní stanice pro přepravu do Vindavy a Rigy.

Návštěvníci muzea mohou i dnes na vlastní oči nahlédnout do dobové stanice,



Provozní parní lokomotiva LV-0182 s tažnou silou 262,3 kN před jízdou zvláštního vlaku z Rižského nádraží v Moskvě do muzejního depa Podmoskovnaja.

však s nákupem nejmodernější západní techniky prudce roste i kvalita přepravy, čímž značně vyčnívají ze skupiny zemí bývalého sovětského bloku.

První vlak v Rusku tažený parní lokomotivou „Prompt“ jel 30. 10. 1837 z Petrohradu do Carského Sela. Dne 1. 2. 1842 podepsal car Mikuláš 1. dekret o zřízení tratě z Petrohradu do Moskvy. Dvoukolejná trať o délce 650 km s 190 mosty a 34 stanicemi byla otevřena 1. 11. 1851 s jízdou 11 hodin a 15 minut, což tehdy byla necelá polovina jízdní doby po silnici. První lokomotivy vyrobil Alexandrovský závod v Petrohradu. Přeprava rychle rostla. V roce 1852 bylo na trati přepraveno 719 tis. cestujících a 164 tis. tun nákladu.

RŽD v moderní době věnují pozornost nejen inovacím a rozvoji techniky a technologií, ale i péči o historické dědictví železnice. Dokladem je množství muzeí a muzejních expozic po celé zemi. Zde jsou tři z nich, které jsou z ČR možná nejsnáze dostupná.

Muzejní expozice na Rižském nádraží v Moskvě

31. července 2004 se v prostranství Rižského nádraží v Moskvě otevřela muzejní expozice železničních kolejových vozidel. Slavnostního otevření se tehdy zúčastnil náčelník Moskevské správy dráhy, viceprezident RŽD, veteráni železniční dopravy, pracovníci dětské železnice, představitelé Všeruské společnosti milovníků železnice a mnoho dalších hostů.

Nápad vytvořit muzeum v Moskvě pod otevřeným nebem, kde bude představena železniční technika různých let výroby, visela ve vzduchu mnoho desetiletí. Až padla volba na prostranství vedle výpravní budovy Rižského nádraží, v níž je mimochodem umístěna zdařilá moderní expozice informačního a vzdělávacího centra RŽD.

Zajímavých exponátů bylo k dispozici více než dost, a tak si návštěvníci mohou prohlédnout bohaté spektrum kolejových vozidel z doby předrevoluční (do roku 1917), ze sovětské éry i z doby obnovené Ruské federace. Ve směr se jedná o zástupce osvědčených řad, výjimkou však nejsou ani zajímavé prototypy, které se z rozhodnutí vlády nedostaly do výroby, natož do provozu. Jedním z nejstarších strojů je lokomotiva OV 841. První lokomotiva této konstrukce spatřila světlo světa v roce 1891 a následně bylo v letech 1897–1928 vyrobeno více než 8000 těchto strojů s výkonem 600 koní a rychlostí 55 km/h. Zástupcem početné řady parních lokomotiv (v letech 1912–1957 vyrobeno na 12 tis. ks) je stroj EM 740–57 s výkonem 1400 koní a rychlostí 65 km/h. Dobu industrializace Sovětského svazu připomíná stroj FD

lovo z roku 1961 s výkonem 750 koní a rychlostí 80 km/h. V letech 1958–1965 dovezl Sovětský svaz 522 těchto Hektorů. Z produkce tehdejší lokomotivky V. I. Lenina je k vidění lokomotiva Škoda ČS 2–712, kterých SŽD v letech 1962–1973 dovezly 942 ks. Lokomotivy měly výkon 4200 kW a rychlost 160 km/h. Na



Velmi názorné zobrazení funkce parostrojní lokomotivy v muzejním depu Podmoskovnaja.

rozdíle od domovského Československa, v SSSR škodovské lokomotivy svoji maximální rychlost opravdu využívaly v běžném provozu.

Další od pohledu známou krasavicí pro našince je lokomotiva ČS 3–045 s výkonem 2800 kW a rychlostí 120 km/h. Sbírkou plzeňských lokomotiv doplňuje ČS 4–025 s výkonem 5100 kW a rychlostí 160 km/h. Těto řady se vyrobilo 230 ks.

K nevyhledávanějším exponátům patří elektrická jednotka ER 200 z Rižské vagonky. Souprava složená ze 14 vozů byla vyrobená v počtu 3 ks a obsluhovala vlaky na trati Moskva-Leningrad od roku 1984 až do nástupu Sapsanů. Trať dlouhou 650 km absolvovala za 4 hodiny a 45 minut, tzn. průměrnou cestovní rychlostí 137 km/h. Čelní vozy měly oddíl business s barem.

Dalším výjimečným vystaveným vozidlem je elektrická lokomotiva

spatřít tehdejší odbavení cestujících a zavazadel a vkročit i do pracovních a soukromých prostor náčelníka stanice. Dobovou expozici bohatě doplňují fotografie, mapy a schémata. Člověk se tak lehce přenesou o více než 100 let do minulosti, do doby počátků železnice. Podobně strhující podivná čeká návštěvníky i ve výtopně, kde je moderně a názorně představena evoluce parostrojního provozu na železnici.

Depo má i vlastní funkční správkárnu k udržování provozuschopnosti lokomotiv. http://www.planetadorog.ru/r/stanija_podmoskovnaja.



Mobilní dělostřelecká artilérie z roku 1938.

Historie železnice v Rusku zachycená v měřítku 1:87 (H0).

Železniční muzeum RŽD v Petrohradu

V roce 1974 bylo dekretem rozhodnuto o zřízení železničního muzea Správy Říjnové dráhy. Následně v roce 1978 bylo v Leningradu otevřeno první muzeum. V roce 1991 byla otevřena venkovní expozice v Šušari. V roce 2001 byly nejvýznamnější exponáty přemístěny k Varšavskému nádraží. V roce 2012 začala stavba muzea v dnešní podobě u Baltského nádraží. Na konci října 2017 byla otevřena opravdová perla ve světě železničního muzejnictví s výstavní plochou 16 000 m². V nové moderní expozici nechybí funkční historická železnice v měřítku 1:87 (H0).

K zajímavým exponátům muzea patří parní lokomotiva S 68 z roku 1917 s výkonem 1300 koní a rychlostí 115 km/h. Novější parní lokomotivu reprezentuje P 36–0251 z roku 1956 s výkonem 3000 koní a rychlostí 125 km/h.

Opravdovou lahůdkou je mobilní dělostřelecká artilérie z roku 1938 a mobilní komplex mezikontinentál-



Dobrovolníci z řad návštěvníků muzejní expozice u Rižského nádraží si mohou vyzkoušet život v nákladních vozech přezdívaných „těpluška“.

ních raket 15P961 „Moloděc“ z roku 1986, který ve spojení se Sergejem řady M62 umožňoval rychlost 80 km/h. Z mladších exponátů nechybí jednotka ER 200 a Sokol 250.

Zajímavým exponátem je diesellový vůz s mechanickým přenosem výkonu, původně z Rumunska, vyrobený v roce 1939, který se jako kořistní dostal za války do SSSR a až do roku 1989 sloužil pro potřeby vedení Správy Říjnové dráhy. Vůz AVAMMOT 758 (OK1) s výkonem 220 koní dosahoval rychlostí 110 km/h.

Z produkce československého průmyslu své čestné místo zaujímají ČME 3–001 z roku 1963, ČS 1–041 z roku 1960, ČS 2–023, ČS 4–012 a legendární ČS 200–002 sloužící na elitních vlnách mezi Moskvou a Petrohradem. Je smutnou realitou, že na ruských kolejích osvědčené československé lokomotivy nahrazují německé jednotky.

Roman Štěrba



Lokomotiva Škoda řady RŽD ČS 7–317 vozi noční vlak č. 10 z Varšavy na úseku Vjazma-Moskva. Snímek z Běloruského nádraží v Moskvě.



Elektrická jednotka ER 200 v Moskvě. Tato jednotka obsluhovala vlaky na trati Moskva-Leningrad.



Elektrická lokomotiva Škoda ČS 2–712 v Moskvě. V letech 1962-1973 dovezl Sovětský svaz z plzeňské lokomotivky 942 těchto strojů.

ŽELEZNIČÁŘSKÉ TOULKY

Po stopách zaniklých železnic na pomezí Slovinska, Itálie a Rakouska

Může být něco krásnějšího, než čtyři malebná údolí Vrata, Kot, Krma a Radovna, nad nimiž se tyčí horský masiv Triglavu? Kde jinde byste se mohli lépe osvěžit, než pod 52 metrů vysokým vodopádem (ve slovinštině slap) Peričnik v údolí Vrata? Přijďte a užíjte si krásu (slovinštiny) Julských Alp a Triglavského národního parku s nejvyšší horou Triglav 2864 m! Tolik volný překlad, který jsem si vypůjčil z informačního panelu, který, nutno přiznat, nelže. Na malé ploše severozápadního cípu Slovinska najdete asi největší koncentraci mohutných skalnatých štítů jako nikde jinde v Evropě. Malebných míst v této části Julských Alp je nepočítaně. Namátkou jmenujme jezero Jasna (jezero Jasna se skládá ze dvou spojených umělých jezer, která se nacházejí na soutoku řek Velika a Mala Pišnica), Vršič – nejvýše položený vrcholový přechod v Julských Alpách – 1611 m n. m. s celkem padesáti serpentinami (doporučuji vyjet na kole; při výšlapu vás budou dvě desítky informačních tabulek povzbuzovat vystoupanými metry, můžete si odpočinout u ruského kostelíku, památce na ruské zajatce, které zavalila lavina při budování této horské silnice, na několika místech budete odměněni úžasnými panoramaty a nakonec i dobrým pocitem, že na to máte), či smaragdově zelené jezero Fusine (jsou to vlastně jezera dvě – Inferiore - Dolní a Superiore - Horní) v italské části Julských Alp. Julské Alpy tvoří přes deset dvoutisícovek, některé z nich v sobě ukrývají přírodní skvosty – obrovská skalní okna (Přední Prisankovo skalní okno je prý tak vysoké, že by se do něj vešel i nejvyšší ljubljanský mrakodrap) a vodopády: pod vrcholem Špik najdete hned dva – perly slovinštiny Julských Alp (zvláště úžasný je Horní Martuljek, kde se voda valí kaskádovitě dolů přes tři úrovně na 110 metrů vysoké stěně).

Možná vás překvapí, že skutečným centrem závodů Světového poháru ve sjezdovém lyžování, které každoročně probíhají ve slovinské Kranjske Goře, není toto světově známé lyžařské středisko, ale mnohem menší podhorská vesnička Podkoren, která je v sousedství Kranjske Gory a ve které je dodnes zachováno původní nádraží dráhy Korunního prince Rudolfa (KRB), kdysi spojující Jesenici s italským Tarvisiem.



Původní nádraží dráhy Korunního prince Rudolfa, spojující Jesenici s italským Tarvisiem.



Původní železniční most přes nejdelší slovinskou řeku Sávu.

Mimořádně významným anglickým chemikem, fyzikem a vynálezcem přelomu 18. a 19. století sir Humphry Davy (držitel ceny londýnské společnosti za vědecké úspěchy se proslavil zejména objevem elektrického oblouku), který si toto místo zamiloval a který jako jeden z prvních popsal krásy údolí Sávy se všemi jeho vodopády a jezery. Za zmínku také určitě stojí přírodní rezervace Zelenci (ta je jen pár kroků od sjezdovek), coby pozůstatku jezera, které tady kdysi bývalo. Právě zde pramení nejdelší slovinská řeka Sáva, která se po 947 kilometrech vlévá u Bělehradu do Dunaje. Sečteno, podtrženo: Bohatě přírodní a kulturní dědictví oblasti na pomezí Slovinska, Itálie a Rakouska vás určitě nadchne!

Na severním okraji Julských Alp vznikla teprve nedávno na trase bývalé železniční trati, spojující kdysi slovinskou Jesenici s italským Tarvisiem, cyklostezka. Když se na kole vydáte po cyklotrase D-2 z Jesenice (přímo u cyklotrasy je ve městě malé muzeum úzkokolejky) směrem na Kranjskou Goru, až do obce Mojstrana na moc zbytků staré tratě nenarazíte. Údolí řeky Sávy totiž poznamenala výstavba dálnice A2 a tunelu Karavanky, spojujícího Slovinsko s Rakouskem (tunel je součástí rakouské dálnice A11 a slovinské dálnice A2, jeho délka činí 7864 m a otevřen byl 1. 6. 1991; to železniční tunel Karavanky je mnohem starší, otevřen byl v roce 1906 a je dlouhý 7975,23 m).

Přibližně 40 kilometrů dlouhá železniční trať z Je-



Železniční tunel Karavanky byl otevřen byl v roce 1906 a je dlouhý 7975,23 m. Na snímku portál u Jesenice.



Pozůstatky bývalé stanice Tarvisio Centrale.

senice do Tarvisia byla dokončena v roce 1870 a oficiálně otevřena 14. 12. 1870 (stavební práce na této trati trvaly něco přes rok), železnice se tehdy stala důležitým mezníkem v rozvoji regionu. Stalo se tak na základě ministerského dekretu vydaného 27. června 1867 (provizorní souhlas), následně oficiálně potvrzeného (v roce 1869 obdržela železniční Císařsko–královská privilegovaná dráha Korunního prince Rudolfa povolení ke stavbě dráhy, která spojila Ljubljanu s Tarvisem/Tarvisiem a vedla přes Kranj, Jesenici, Kranjskou Goru a pohraniční stanice Rateče/Fusine Laghi).

Josip Lavtižar v Ratečské kronice uvedl, že někteří z místních obyvatel nebyli ze stavby železnice nadšeni. Jako důsledek této nespokojenosti byla železniční stanice umístěna dobrou půlhodinu chůze od obce, což se později ukázalo jako chybné rozhodnutí. Místní obyvatelé si velmi brzy uvědomili ztrátu výdělků a možnosti dalších příjmů, které železnice přinášela.

Od konce 19. století do začátku druhé světové války byl totiž hlavním obchodním artiklem ratečských obyvatel led z jezera Ledine, který poskytoval příjem mnoha ratečských rodinám. Místní lidé vysekávali v zimě kostky ledu, které se potom nakládaly na nákladní vagóny a vozily do hotelu Union v Ljubljani a Záhřebu, kde se led využíval pro chlazení/uskladnění potravin.

Železnice hrála důležitou roli i v rozvoji turismu. Právě rozvoj turismu byl v roce 1930 důvodem vzniku Asociace, která se v obci Rateče starala o ubytování a dopravu turistů ze železniční stanice. Kronika uvádí, že v roce 1931 zde bylo ubytováno 4213 turistů, o sedm let později (v roce 1938) již toto číslo vzrostlo na více než 30 000 ubytovaných turistů. Železnice hrála významnou roli i v dopravě sportovních fanoušků, kteří do Rateče jezdili vlakem sledovat skoky na lyžích v nedaleké Planici (mimořadně Planica, pojem v lyžařském světě ve skocích na lyžích, není dodnes žádné městečko, ale „jen“ sportovní park s několika můstků, jímž vévodí ten mamutí se světovým rekordem v letech na lyžích 238 m). Jenže po druhé světové válce definitivně „ochladly“ vztahy mezi Itálií a Jugoslávií, které už od konce první světové války nebyly zrovna ideální. To mělo pochopitelně vliv i na přeshraniční dopravu na této trati, která byla postupně omezována, až byl v roce 1965 osobní doprava z Tarvisia do pohraniční stanice Fusine Laghi definitivně zastavena (železniční trať byla ještě nějakou dobu, přibližně do sedmdesátých let minulého století, používána železárnami a dřevozpracujícími podniky ve Fusine Laghi, než byla trať oficiálně zrušena). Podobně byli na jugoslávské/slovinšské straně hranic železniční provoz zastaven o rok později (1. 4. 1966) a koleje vytrhány.

Když už jsme zmínili pohraniční nádraží Rateče, musíme zmínit i nádraží Fusine Laghi v km 8,262



Malebné jezero Lago di Fusine (Inferiore) v italské části Julských Alp.

(do roku 1965 konečná stanice na italské části dráhy a hraniční přechodové nádraží pro tehdejší Jugoslávii), které se nacházelo v nadmořské výšce 840 metrů a které mělo tři průjezdné a tři kusé koleje. Na nádraží byla dopravní budova s čekárnou pro cestující a výtopna pro parní lokomotivy. Prostor před nádražím zkrášlovaly dvě kašny, z nichž jedna se dochovala dodnes. Všechno ostatní bylo na začátku osmdesátých let minulého století zbořeno.

Cyklistická stezka D–2 nyní vede po podstatné části původní železniční trati. Na trase cyklostezky – a to jak na slovinském, tak i na italském území – se dodnes nachází mnoho bývalých drážních objektů

(strážní domky, nádražní budovy, ocelové mosty, kilometrovnik, apod.), mimo jiné i cca 18metrový symbolický pozůstatek kolejového pole u Tarvisia. Dodnes stojí například i železniční stanice Rateče–Planica, která ale slouží k residenčním účelům (soukromý objekt).

Doporučuji navštívit pozůstatky bývalé koncové stanice Tarvisio Centrale, která byla zprovozněna v roce 1873 po dokončení tratě z Villachu (Villaco). Stanice, která se původně jmenovala Tarvis, se velmi brzy stala významnou mezinárodní železniční křižovatkou pro osobní dopravu na trase mezi Vídní a Benátkami, respektive Tarvisiem a Ljubljani.



Cyklistická stezka D–2 nyní vede po podstatné části původní železniční trati. Na trase cyklostezky se dodnes nachází mnoho bývalých drážních objektů, mimo jiné i tento nádherný most.



52 m vysoký vodopád Peričnik.

Železniční stanice Tarvisio Centrale byla v provozu do 26. 11. 2000, kdy byla nahrazena současnou železniční stanicí Tarvisio Boscoverde. Díky tomu se mohla ze staré železniční tratě stát moderní cyklotrasa, známá pod zkratkou CAAR (Ciclovía Alpe Adria Radweg/Alpe Adria Radweg Cycle Route), která je teď, jak oznamují informační panely, „korunovanou kráskou celého údolí“. Mimořadně, CAAR představuje jednu z nejhezčích cyklistických stezek v Evropě (mnoho bývalých železničních objektů podél cyklotrasy zůstalo zachováno a slouží dnes jako obytné domy, muzea, pro obecní hospodářské účely nebo jako místo pro odpočinek, jako například stanice Ugovizza, jež se stala místem pro občerstvení cyklistů i místních), jízda po ní směrem na Udine nabízí neuvěřitelné výhledy a scenérie.

Cyklostezka začíná v Salzburgu a přes Villach a Udine vede až k pobřežnímu městu Grado. Vytváří tak ideální spojení mezi cyklistickými stezkami střední Evropy a Jaderským mořem.

Michael Mareš

Kamenná krása irského ostrova

Kamenné jsou v Irsku mnohé historické stavby, třeba hrady nebo četné přízemní zídky – předěly mezi rozsáhlými pastvinami. Mnoho kilometrů rozeklaného, turisticky přitažlivého pobřeží je složeno ze stejného přírodního materiálu.

A nejen toto kamenné bohatství Irsku, ale další zajímavé atraktivity můžete spatřit díky železnici, která vás doveze až k nim, případně do jejich blízkosti. Na základě vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že např. cesta vlakem z Dublinu, hlavního města Irské republiky, s počtem obyvatel 1,8 mil., obklopeného Irským mořem a Dublinkými horami, do města Kilkenny, vzdáleného asi 120 km jihozápadním směrem, byla příjemným zážitkem.

Informace jsou cenným zbožím

Je tomu skutečně tak, a proto jsem s povděkem přijal v kanceláři výpravčího ty, které se týkají právě železniční dopravy. Například jsem se dozvěděl, že v Dublinu jsou dvě významná nádraží, a sice Connolly a Heuston. Státem vlastněná akciová společnost CIE (Córas Iompair Éireann) provozuje veřejnou autobusovou dopravu a městskou dopravu v Dublinu. Její součástí je i podnik Irské železnice (Iamród Éireann), založený v r. 1987. V provozu převažuje diesellová trakce. Děti do 5 let jezdí zdarma, od 6 do 16 let je jízdné poloviční a plné ve věku nad 16 let. Bezplatně se též jezdí od 66 let (nevztahuje se na cizince).

Metropole se představuje

Centrem Dublinu je bulvár O'Connell Street, široký 46 m, v jehož středu je rozmístěno pět památek, majících vztah k Irsku. Například jehla z nerezové oceli Millennium Spire, vysoká 121 m, instalovaná zde v r. 2003, zřejmě připomínka moderní doby. Naproti mostu O'Connell Bridge, který má netradičně (ve směru chůze) větší šířku než délku, stojí monumentální památník právě muže, po němž je pojmenován (Daniel O'Connell, 1775–1847, nazývaný Osloboditelem, v roce 1829 dosáhl odvolání protikatolické legislativy).

Východně od centra je situováno divadlo Grand Canal Theatre pro 2000 diváků. Na náměstí Merrion Square s parkovou úpravou stojí krásné gregoriánské domy. Ve městě je mnoho parků, k největším náleží St. Stephen's Green Park o rozměru 9 ha, založený v letech 1877–80. Stavba hradu Dublin Castle byla zahájena v r. 1204, rozsáhlá přestavba proběhla v 18. století. Přes 800 let sloužil jako sídlo vlády, soudu, vězení i pevnost. Nyní jde o turistickou atrakci i místo pro konání nejrůznějších akcí, konferencí a pod. Přilehlá královská kaple je z r. 1814. Klasicistní radnice stojí v Dublinu od 18. století. Katedrála sv. Patrika, hlavního patrona země, kde je pochován Jonathan Swift (1667–1745), autor Gulliverových cest, má počátek kolem r. 1225.



Kilkennský hrad.



Interiér typického irského pubu (O'Connors pub).

Sedmdesátitisícová aglomerace a přístav Galway se rozkládá u Atlantiku na západě země. Centrální náměstí pokrývá z velké části Kennedyho park. K významným stavbám náleží chrám sv.

Mikuláše z r. 1320, kde se údajně pomodlil Kryštof Kolumbus před svou cestou do Ameriky.

Pětihvězdičkovou turistickou atrakcí jsou ale Moherské útesy (Cliffs of Moher). Východiskem k nim je roztroušená, od Galway jižně situovaná obec Dolin, odkud po 15–20 minutách jízdy autem zaparkujete u bran něčeho, co lze nazvat zázrakem přírody. Rozsáhlé Moherské útesy jsou až 215 m vysoké skalní stěny, padající přímo do moře, táhnoucí se podél pobřeží v délce asi 8 km. Jde



Nádraží Great Victoria Station.



Moherská skaliska.



Evangelický kostel sv. Jana v letovisku Kilkenny.

o strhující podívanou. Spatříte nejen skály, ale i hru barev a světel pohybující se vody. V blízkosti je i věžový hrad Donagore Tower Castle, vypínající se nad mořskou hladinou.

Co takhle projet Belfast vlakem?

Cesta do Belfastu, hlavního města Severního Irsku, součástí Velké Británie, vede z Galway severním směrem přes Westport, šestitisícové město s palácem Westport House, plným obrazů, stříbra a uměleckého skla, a dále stejným směrem přes Sligo, v jehož blízkosti můžete navštívit, v hustém lesním porostu situovaný, odhadem asi 25 m vysoký vodopád Glencar. Odtud už je třeba putovat severovýchodním směrem.

Počet obyvatel Belfastu čítá 310 000. Důležitým místem se stalo ústí řeky Lagan do Irského moře, kde je přístav a loděnice. Právě tady byl v roce 1912 postaven Titanic a dnes tu dominuje v moderní stavbě jeho muzeum. Z četných zajímavých objektů jmenujme např. Presbyteriánský kostel na bulváru Victoria Street, nebo zvláštní hodiny Albert Clock, pořízené na paměť vylodění britské královny Viktorie I. v Belfastu v r. 1849. Ulsterské muzeum vlastní sbírky irského umění od doby bronzové až po současnost.

V Belfastu jsem na nádraží Central Station získal několik dalších informací, tentokrát o severoirské železnici. Např., že i zde je provozována výhradně státem, který zastupuje společnost Translink Ni Railways. S nákladní dopravou se ale tady nesetkáte. V jízdních řádech se neuvádí kilometrůž, takže při plánování cesty je třeba se řídit jen dojezdovými časy. Bezplatně se tu jezdí již od šedesátých let.

Samozřejmě, že když už jsem se ocitl na nádraží, chtěl jsem se svěřit vlakem alespoň na nejbližší významnou stanici, kterou je Great Victoria Station, skutečně velký železniční uzel v centru. Za

půldruhé libry jsem spatřil město přes okna vagonu, jak se říká, jako na dlani.

Zajímavosti severu

Již blízko severního pobřeží se rozkládá městečko Ballymoney a nedaleko od něho pohřební památník Rasharkin Craigs, dolmen, starý kolem čtyř tisíc let. Na severním pobřeží spatříte přinejmenším dvě turistické zajímavosti. Tou první je Giant's Causeway – brána k nástupu na pochod kolem okrajů moře podél kamenné divočiny, kde žhavá láva ztuhla před 60 milióny lety vulkanickou činností do podoby čedičových sloupů. Jiným lákadlem, vzdáleným odtud několik málo kilometrů, je místo Carrick-a-Rede a provazový most Rope Bridge, lávka, houpající se nad 24 m hlubokou průrvou, umožňující rybářům a nebojácným turistům přístup na malý skalnatý ostrůvek. Ještě v podvečer je možné zastavit se u rozsáhlých zřícenin hradu Dunluce Castle, stavěným a využívaným mezi 15. až 17. stoletím. Ve své době to byl jeden z nejvýznamnějších hradů v oblasti a sloužil k ochraně a kontrole země i mořských cest.

Právě na severu Irsku si člověk uvědomí, že tento ostrov a kámen náleží neoddelitelně k sobě. Viděno očima turisty, jde o docela zajímavou realitu.

Informace

Irský ostrov, omývaný Atlantským oceánem, je situován západně od kontinentální Anglie a jeho celková rozloha čítá 84 421 km². Z toho na Irskou republiku připadá 70 282 km² a na Severní Irsko – součást Velké Británie – 14 139 km².

V Irské republice jsou úředními jazyky irština a angličtina a měnou euro. V Severním Irsku zůstávají tyto role angličtina (plně je rozšířena i irština – gaelic) a anglická libra – GBP. Posun oproti našemu času je minus 1 hodina. Jízda v obou státech vlevo.

Luboš Forejt



Dolmen Craigs poblíž vesnice Rasharkin.

Kuriozity z celého světa

- Úzkokolejka Centovalli, s rozchodem kolejí 1000 mm, která spojuje švýcarské Locarno s italskou Domodossolou, má na své trati 83 mostů a viaduktů a 30 tunelů.

- Oázy si až na výjimky nelze představit jako osamělé zdroje vody uprostřed pouště. Dnes jsou to často mnohatisícová sídla. V Egyptě náleží k nejvýznamnějším např. Bahárija, Farafra nebo Dakhla.

- V krasových novozélandských jeskyních Waitomo můžete z lodičky pozorovat něco jako hvězdnou oblohu. Nad hlavou vám ovšem svítělkují larvy zvláštního hmyzu, laicky nazývané „svítící červí“. Největší exempláře dosahují asi velikosti zápalky. Po šesti až devíti měsících dojde k zakuklení a když se z kukly vylíhne moucha, naklade samička po páření asi 120 vajíček, z nichž se opět vyvinou larvy. Dospělý insekt však není vybaven dostatečným ústrojem k přijímání potravy a po čase hyne hladem.

- Ve Wai-o-Tapu Thermal na Novém Zélandu se tryskání gejízru Lady Knox podporuje vhozením mýdla do jeho útrobu, což je spouštěcím mechanismem této atrakce.

- V australském Eungella National Parku, situovaném v deštném pralese, žije vodní živočich ptakopysk. Výjimečný je tím, že jde o savce, obojživelníka, kladoucího vajíčka s měkkou skořápkou, z nichž se vykloubo mláďata již po dvou týdnech.

- Severogermánský jazyk – norština, má dvě formy – tzv. Riksmal s norskou fonetikou a Landsmal, vytvořený v pol. 19. století uměle, na základě nářečí. Od r. 1885 jsou obě řeči úřední.

- Norské městečko „A“ na ostrově Moskensya má určité nejkratší místní název na světě.

- V čínském Chengdu se setkáte s tzv. „kotlíkovými restauracemi“. Vyberete si z rozmanité nabídky na špičích navlečených specialit (obdoba ražničí). Sami si je orestujete na pánvi. Stolky jsou vybaveny hořáky a podle chuti si okořeníte ostrou omáčkou. Vaše útrata se pak bude rovnat počtu prázdných špičej, které musíte při placení předložit.

- Na namibijské pláni Welwitschia potěší obdivovatele přírody zvláštní rostlina, welwitschia podivná, která se údajně může dožít stáří až 2000 let. Vláhu přijímá zejména v noci, prostřednictvím kožovitých listů. Jejich kořeny často sahají až 3 m hluboko do půdy.

- Mužem, který v roce 1884 provedl geologický průzkum Viktoriálních vodopádů, nebyl nikdo jiný, než český cestovatel Dr. Emil Holub.

- Nedaleko bolivijského města Uyuni se nachází v nadmořské výšce přes 3500 m vyschlé solné jezero Salar de Uyuni o ploše 12 106 km². Vrstvy soli tu dosahují několika metrů. Kuriozitou je zdejší budova hotelu, postavená ze solných kvádrů a opravdu se zde dá přespát.

- Nedaleko peruánského Puna se turisté setkávají s plovoucími rákosovými ostrovy na jezeře Titicaca. Jsou vytvořeny uměle z několika na sobě položených vrstev zvláštního druhu rákosy, nazývaného totora. Jmenují se Islas Flotantes nebo též Islas de los Uros. Žijí na nich potomci bájných indiánského kmene Uros.

- Ne vždy se v Mexiku pije pivo v ryzí podobě, naopak se do něho přidává citronová šťáva nebo špetka soli.

Zpracoval Luboš Forejt