

## Měsíc knihy a loňských fipek

Březen je, jak je nám již ze školních let známo, měsícem knihy. V současné době též měsícem internetu, ale v některých našich městech i měsícem divadla. V březnu "čáp letí přes moře" a pro zemědělce (a samozřejmě i zahrádkáře) platí, že "hloupý sedlák, který neoře". Letos asi víc, než v letech předchozích, platí na březen známé "lezení za kamna". A našlo by se toho ještě spousta, s čím si lidé březen spojují. Železniční cestovatelé však v tuto dobu za kamna nezalézají, právě naopak! Pro ně je březen spojen s termínem, kdy je nutno projet loňské FIPky.

Nejinak to bylo i s námi. Ale zatímco většina známých zamířila směrem na západ Evropy, naše malá skupinka se vydala naopak směrem východním – do Bulharska. Naším hlavním cílem bylo projetí známé (a dnes už i jediné) bulharské úzkorozchodné dráhy Septemvri-Dobrinište a průchod jejím nejzajímavějším úsekem. I když tato trať, přezdívaná někdy "bulharská rhétská dráha", je železničním fandům určitě známa, dovolím si uvést alespoň základní fakta.

Trať o rozchodu 760 mm odbočuje z hlavní spojnice mezi Sofií a druhým největším městem Bulharska Plovdivem v městečku Septemvri, asi 130 km od hlavního města. Téměř po celé její délce 125ti kilometrů se trať doslova prokousává úzkými údolními mezi pohořími – Rilou, Rodopami a Pirinem. Výstavba tratě probíhala s přestávkami mezi lety 1926 a 1942. O její obtížnosti svědčí výsledek: maximální sklon trati je 31 promile, minimální poloměr oblouků 70 m, téměř 3 km trati leží v (původně) 35 tunelech, z nichž nejdelší má 314 m. Jsou označeny čísly, ale dnes už jich tolik nenapočítáte, u stanice Cepina bylo několik kratších tunelů spojeno v galerii kvůli padání skal. V blízkosti tunelu č.2 jsme objevili i tunel původní, dnes již nepoužívaný, trať je vedena v novém tunelu (rovněž č.2) s příznivějším poloměrem oblouku. Na trati se nachází také nejvyšší železniční stanice na Balkáně, Avramovo -1267 m n.m., na což upozorňuje i tabule, umístěná na budově. Těsně před touto stanicí, směrem ze Septemvri, leží právě ten nejdelší tunel (č.32). Završuje sérii 17 tunelů mezi zastávkou Svata Petka (nadm.v. 1043 m) a stanicí v sedle Avramovo. Vzdušnou čarou leží od sebe jen 3,5 km, délka trati je však 10 km. K překonání tak velkého převýšení na tomto úseku trať doslova kličkuje bočními údolními a tunelovými smyčkami (proto ta asociace s Rhétskou dráhou). Pro úplnost je ještě třeba dodat, že v r.1928 byla vybudována ještě pobočná trať z Pazardžiku do Varvary v délce 16 km, na které byl však v roce 2002 provoz zastaven. V současné době je již trať sнесena, v terénu lze ale její průběh sledovat.

Trať měla namále v roce 2005, kdy byly při povodni poškozeny mosty a došlo k mnoha sesuvům půdy i drážního tělesa. Naštěstí zastavení provozu trvalo jen několik měsíců a po (zatím) provizorních opravách je tato atraktivní trať dále v provozu.

Po dnu stráveném v Bělehradě a noční jízdě nepříliš pohodlným srbským lehátkem, se 100 minutami zpoždění dorážíme do Sofie. Navazující spoj směr Plovdiv, vzhledem k sobotě, je značně plný. V Septemvri (238 m n.m.) přestupujeme konečně na úzkou. I tady je souprava dosti plná místních cestujících. Po cestě se však pasažéři obměňují, celou cestu, trvající přes 5 hodin, absolvujeme asi pouze my. Usídlili jsme se v posledním vagónu a tak můžeme pozorovat i fotografovat krásnou okolní krajinu, jakož i náš vlak, kroutící se jako had v obloucích v údolích Čepinské řeky. Před stanicí Dolene (555 m n.m.) se trať prudce stáčí o 180 stupňů, přejede most a začíná prudce stoupat. Fotografujeme křižování ve stanici a pozorujeme odjíždějící soupravu, jak klesá údolím hluboko dole pod námi do Septemvri. Vlak nejprve stoupá do Konstandova (801 m.n.m.) a posléze klesá k lázeňskému městečku Velingrad. Přes Svatou Petku pak znovu vystoupá výše zmiňovanými smyčkami do železniční stanice Avramovo. Odtud pak již klesá přes Jakorudu, Razlog a Bansko do Dobrinište (834 m n.m.). V obcích za Avramovským sedlem je patrný muslimský vliv - místo kostelů mešity, obnovené, či nově postavené. Z Dobrinište se večer vracíme na nocleh zpět do Banska.

Starobylé městečko Bansko (ze 17.stol.) je v současné době významným lyžařským střediskem Pirinu v nadmořské výšce 930 m. Nabízí velké množství tradičních vinárniček, hospůdek, krámečků, středověkých domů, prostě turistické zázemí po všech stránkách. Přímo nad městem jsou lyžařské areály a zima je zde v plném proudu. Počasí je nádherné, viditelnost na všechny strany perfektní. Taky nebylo jednoduché si zde sehnat nocleh, byť jsme jej zajišťovali hodně dopředu. Velmi příjemný hotel Biser, s vynikající místní kuchyní, nás však neklamal. Na Čechy však připraveni nebyli – pivo došlo velmi záhy.

Ráno (docela neradi, je toho tady tolik ke shlédnutí) opouštíme Bansko a po nezbytném fotografování na nádraží –vodárny, již nepoužívané točny i rezavějících původních vozidel (parní lokomotiva ČKD č. 504, polský stroj a vůz Ganz 82-01 z r.1952) v bývalém depu odjíždíme směr Avramovo. V nejvýše položené stanici dokumentujeme nás i tabuli, dopravní kancelář i zbytky trianglu v terénu, který sloužil k otáčení parních lokomotiv. A pak se již "ve vší tichosti" noříme do toho nejdelšího tunelu, abychom po trati postupně prošli až do zastávky Svata Petka. Počasí nám přeje natolik, že se postupně svlékáme až do triček ( o spálených nosech nemluvě!). Trať je v nečekaně dobrém stavu, je vidět, že je prováděna průběžná údržba, opravy, jakož i prořezávání křovin! Tomu jistě vydatně pomáhá i pastva ovčí, se kterými se na trati potkáváme v míře větší než malé. Po cestě fotíme ve smyčkách odpolední vlak, jedoucí do Dobrinište. Stoupání více než 25 promile zvládá rychleji, než stačíme přeběhnout z jednoho "fotofleku" na druhý. Strojvůdce jen vesele zahouká na pachtící se postavičky. Ze Svate Petky odjíždíme večer do Velingradu, kde nás čeká nocleh v hotelu (oč dražším, o to méně přívětivějším). Ráno pak již nastupujeme cestu domů. I počasí se k nám obrátilo zády, prší, posléze i sněží a honí se bouřky. Jsme rádi, že již můžeme být schovaní ve vlaku, byť je cesta dlouhá.

*Jana Běhounková*

