

Rumunsko vlakem (přes Karpaty tam a zpět) 7.4. – 12.4.2019



1.den neděle 7.4.					km
EC 281	Brno-Židenice	18:20	Štúrovo	21:17	278
2.den pondělí 8.4.					
R 2049	Esztergom	5:34	Budapest Nyugati	6:39	60
D 367 <i>Harghita</i>	Budapest-Keleti	7:40	Miercurea Ciuc	22:12	676
3.den úterý 9.4.					
R 5214/5304	Miercurea Ciuc	07:25	Marasesti	12:32	183
R 5108	Marasesti	13:05	Focsani	13:32	20
IR 1663	Focsani	15:09	Iasi	18:54	209
R 5426	Iasi	19:30	Pascani	20:53	76
R 5433	Pascani	21:07	Suceava	22:16	61
4.den středa 10.4.					
IR 1833	Suceava	8:09	Cluj Napoca	15:10	322
R 3086	Cluj	16:50	Blaj	20:10	123
NT 346 <i>Dacia</i>	Blaj	20:17	Deva	21:57	104
5.den čtvrtek 11.4.					
R 2042	Deva	6:25	Simeria	6:41	9
D 1824	Simeria	7:24	Craiova	12:15	238
D 1691	Craiova	14:25	Timisoara Nord	20:19	324
R 2613	Timisoara Nord	23:38	Arad	0:44	57
6.den pátek 12.4.					
NT 346 <i>Dacia</i>	Arad	1:22	Budapest-Keleti	4:50	242
EC 280	Budapest-Nyugati	5:40	Brno dolní	9:35	350
					3332

1.den neděle

Po šťastném shledání všech tří členů výpravy a drobném doplnění zásob hledáme volná místa v narvaném EC 283 a bez zpoždění vyrážíme na jih. Ve Štúrově jsme již za tmy a taxíkem se přibližujeme k místu ubytování. Je těžká mimosezóna a tak máme celý poměrně luxusní apartmán s pěti pokoji sami pro sebe.

Drobná vsuvka: komu se zdá zbytečné spaní poměrně nedaleko od domova, důvod je prostý: jediný vlak z Budapešti směr Rumunsko přes přechod Biharkeresztes odjíždí v 7:40 hod a na tuto hodinu se do Budapešti z Brna vlakem dostat nedá☹

2.den pondělí

Brzy ráno vyrážíme přes hraniční most na druhu stranu Dunaje, za pochodu koukáme na světoznámou katedrálu a svižným krokem po 35 minutách nacházíme ostřihomské nádraží. To prošlo, stejně jako celá trať do Budapešti, nedávno rozsáhlou rekonstrukcí a trať byla taky zatrolejovaná. Zdvojená jednotka Flirt se směrem k Budapešti postupně plní a na nádraží Keleti přijíždíme přísně včas. Na přesun na Nyugati máme 50 minut což při vzdálenosti 3,5 km není mnoho, jdeme tedy opět svižně tak, abychom se ještě před odjezdem stihli vybavit zásobami na celý den, vždyť ve vlaku strávíme nepřetržitě následujících 16 hodin!

Souprava tažená modrým taurusem je tvořena třemi vozy a jede z Budapešti do Solnoku nikoli po hlavní trati přes Cegléd, nýbrž severněji přes Nagykátu, což je docela zajímavé: kromě četných osobních vlaků jsou tudy trasovány všechny rychlíky, mířící stejně jako ten náš do Rumunska přes přechod Biharkeresztes/Episcopia Bihor. Ve stanici Püspökladány poprvé měníme lokomotivu, dále k hranicím nás potáhne stroj M 41. Během pobytu se snažíme ve stánku ukořistit nějaký proviant, máme však jen pár forintů a bába eura nechce...no tak nic, jedeme dál. Na odbočné trati náš vlak supluje osobák a tak do vozu přistupují různé existence a přepravuje se taky nejrůznější proviant☺ Všechno však vystupuje v městečku s krásným názvem Berettyóújfalu a na hranice HU/RO přijíždí náš vlak poloprázdný.

Pasováci jsou hotovi za chvíli, mezitím dochází k výměně maďarského dýzlu za rumunský a na konec vlaku se ještě přivěšuje lokomotiva od protijedoucího vlaku, vracející se do Oradey (nečekaná efektivita na straně CFR☺). Vše jde jak na drátkách, jenže dalších 15 minut čekáme na odjezd... Na rumunské straně je pobyt v pohraniční stanici Episcopia Bihor opět zbytečně natažený, policajti jsou z vlaku pryč po pěti minutách a dalších 10 stojíme zbytečně... Za Oradeou projíždíme krásnou soutěskou a údolím řeky Crisul Repede, z Huedinu do Cluje pak nejdříve stoupáme několika oblouky k vrcholové dvojici tunelů, abychom po další půlhodině klesání dorazili opět pod trolej do Cluje. Zde do čela vlaku nastupuje mohutný rumunský šestikolák řady 40, na rychlost vlaku to má spíše opačný účinek. Zatímco dosud jsme jeli víceméně svižně, prakticky celý zbytek naší cesty pojedeme většinou jen čtyřicítkou... Když vjedeme do údolí řeky Mures u Toplity, venku je tma a my už se těšíme do cíle. Městečko Miercurea Ciuc je hlavním městem župy Harghita a pro nás velkým překvapením – upravené ulice s chodníky, LEDkové lampy a především elektronické panely s odjezdy autobusů MHD, to jsme v této oblasti nečekali. Náš domácí je maďar jak poleno (mmch. Harghita má největší procento obyvatel maďarské národnosti z celého Rumunska, přestože leží ve vnitrozemí) a my máme pro sebe celý byt v paneláku, velká pohoda.

3.den úterý

Pošmourným ránem kráčíme k nádraží, kde už stojí vlaky do všech tří možných směrů. Z pohledu našince běžná věc, v rumunských poměrech však vzácnost, která v Ciucu nastává jen 1x denně, jinak na sebe (stejně jako na Balkáně obecně) vlaky příliš nenavazují... Po pár kilometrech jízdy odbočujeme ve stanici Siculeni do hor a začíná nejhezčí část celé naší cesty. Vlak v mnoha serpentínách nabírá výšku a po zdolání největšího rumunského viaduktu u Livezi Ciuc překonáváme nejvyšší bod trati ve výšce téměř 1100 metrů! Během další jízdy sledujeme práce při modernizaci zabezpečovačky a desítky uřezaných mechanik, válejících se po stanicích...jedno oko nezůstalo suché☺

Přes Comanesti jsme se dosunuli až do Adjudu, kde nastává první improvizace. Standa totiž objevil lepší variantu - namísto čekání v Adjudu možnost jízdy do Focsani a odtud rychlíkem po motorové jednokolejce do Iasi, to musíme využít! Focsani je rušné městečko, kde nás ale kromě moderní pěkné

staniční budovy nic extra nezaufalo. Před odjezdem našeho rychlíku nastal ve stanici drobný chaos, postupně dojezdy tři nákladní vlaky a jeden z nich zůstal stát na koleji, kam v tu dobu už měl přijet náš vlak, takže nástupiště už bylo plné cestujících. Výpravčí si ovšem zkušeně poradil, vzal rychlík na sousední kolej a přestože tuto informaci kromě elektronických panelů hlásila v plynné rumunštině i místní operátorka, nikdo se ani nehnul a po zastavení vlaku všichni prostě nastoupili z druhé strany soupravy☺ S půlhodinovým zpožděním (největším za celou naši cestu) jsme projeli elektrizovaný úsek do Tecuci, kde je úvrat a šikovná příležitost k výměně lokomotivy. Pětivozová souprava je skoro plná a modernizovaný sulzer v čele si v jejím čele jen přede. Těsně před lasi trať překonává nevýrazné sedlo, pod kterým trať vede dvěma jednokolejnými tunely. Během pár kilometrů přijíždíme do lasi, vpravo je vidět odbočující trať a rozsáhlý ranžír ve směru do Moldávie, lákající k průzkumu. To si necháváme na někdy jindy... Před nádražím v lasi to žije, v jednom z četných stánků zakupujeme večeri a pokračujeme osobákem směr Pascani. Tam máme jen pár minut na přestup, tak jsme rádi že vlak jede včas. Bohužel jen do první stanice, dál je totiž výluka a my 15 minut čekáme na protivlak... Přestože do Pascani přijíždíme prakticky v době odjezdu vlaku do Suceavy, výpravčí je borec a čeká na nás☺

Za hodinu jsme v Suceavě, tedy nikoli ve městě (to je asi 4 km daleko) ale hned před nádražím v našem super hotelu! Ten má dokonce dvě hvězdičky a mně se Standou nejvíc připomíná hotel Moskva v bulharském Dimitrovgradu, svoje lepší časy už mají oba za sebou... Z hotelu jdeme ještě na noční procházku s vidinou nalezení nějaké nálevny, jenže na okraji města už je všude zavřeno a tak jdeme spát.

4.den středa

Čeká nás opět delší cesta jedním vlakem, vybaveni povinnými místenkami a zásobami na celý den nastupujeme do čtyřvozové soupravy (A+3xB). Naše kupé je (stejně jako ostatní po osmi lidech) zcela plné, vyhlídky na dalších 7 hodin nic moc... Po pár kilometrech přichází spásná myšlenka, doplatit si jízdenky do první třídy. S tímto plánem seznamujeme průvodčího, který sice anglicky neumí stejně jako většina zdejšího drážního personálu, ale za pomoci jedné spolucestující se nějak dohodneme. Hned nám počítá cenu, která není úplně nízká, ale jdeme do toho. Jenže uplyne další hodina, než se průvodčí vrací s vypsáními jízdenkami a místenkami, které telefonicky zařídil na nějaké centrále v Bukurešti... Bohužel kromě jazykové neznalosti se projevila i další typická vlastnost všech nádražníků na Balkáně, a sice naprostá neznalost jízdenek FIP (pro ty, kdo neví o co jde: jedná se o volnou jízdenku pro železničáře, která má čtyři políčka a každé z těchto políček platí dva dny, celkem tedy jízdenka platí osm dní). Takže milý rumun, místo aby napsal číslo vlaku do políčka již označeného z předchozího dne, nám vypsals další čisté políčko. Standa se prostřednictvím naší „tlumočnice“ pokoušel mu slušně vysvětlit, že do jízdenky nemá čmárat když neví která bije, ale byl to rozhovor s hluchoněmým...

Po přestěhování do jedničky už bylo přece jen volněji, náš jediný spolucestující vystoupil ve Vatra Dornei takže druhou polovinu jízdy přes sedla mezi pohořími Rodna a Calimani si užíváme sami. V nejvyšších partiích opět leží sníh, trať vede téměř v tisícimetrové výšce. Vrcholovým tunelem u stanice Larion se dostáváme do údolí řeky Ilva, kterou dále sledujeme až do Ilva Mica (ještě před pár lety možnost přestupu na lokálku do Rodny), kde čekáme na křižování s protijedoucím rychlíkem. Ten jede stejně jako my naprosto včas a my pokračujeme rychle se rozšiřujícím údolím do Deje. Na vjezdu do této stanice je velice chatrný most přes jakousi louku (rychlost 10 km/h), přitom bez tohoto mostu je ranžír i hlavní trať směr Beclean odříznutá od světa...tak uvidíme co rumunští inženýři vymyslí, podobných mostů jsme přejížděli hned několik.

Z Deje vede dvojkolejka do Cluje-Napocy, sice rovná jak podle pravítka, ale vlečeme se asi hodinu jen čtyřicítkou, to je ke zbláznění... Ale přežili jsme a v Cluji nás dokonce vítá odpolední sluníčko. Po hodinové procházce pokračujeme osobákem dále na jih, souprava je slušně zaplněna cestujícími do několika vesnic, kam vůbec nevede zpevněná silnice, pro nás tedy dost šok, je to jen pár kilometrů od třístatisícové Cluje (pro srovnání jako třeba Brno a Rajhrad). Již skoro za tmy najíždíme u stanice Coslariu na hlavní koridor Arad – Brašov o kterém jsem se domníval, že je již kompletně v provozu a přichází další šok! Bohužel asi došly peníze, takže napojení v Coslariu je úplně nejvíc provizorní co si člověk dokáže představit (po jediné provozované koleji musí krokem v délce cca 1km projet všechny

vlaků ve směru Brašov...), následuje dokončená trať s parametry lepšími než v ČR (větší osová vzdálenost pro rychlost 200 km/h, ultraštíhlé výhybky ve stanicích), jezdí se ale vždy jen po jedné traťové koleji a stanice fungují jako výhybny s provizorním zabezpečením, na trati není zabezpečení žádné (přejezdy nadále ruční s místní obsluhou). Ostatní infrastruktura není dokončena a podle stavu to vypadá, že ani jen tak nebude. Propustnost takové trati je ovšem horší než před rekonstrukcí, tím se také vysvětluje nízký objem nákladní dopravy vedené přes Predeal směrem Bukurešť a naopak relativně vysoký počet nákladních vlaků na obou jižních tratích z Aradu přes Temešvár a Drobeta-Turnu Severin i přes Simeriu a Petrosani.

Vystupujeme ve stanici Blaj, kde máme odvážný sedmiminutový přestup na rychlík Dacia, který je posledním možným spojením do místa našeho posledního noclehu ve městě Deva. Stanice je na první pohled dokončena, podchod na nástupiště je ale uzavřen a informační systém, stejně jako návěstidla potmě...obligátní cedule s modrou vlajkou EU sděluje cestujícím, kolik milionů Lei a EUR se za tento paskvil utratilo, kolik bude ještě potřeba aby vše začalo fungovat, uvedeno není.

Dacia přijíždí a my zvědavě vyhlížíme avizovaný restaurační vůz. Ten skutečně ve vlaku jede a tak nastupujeme rovnou do něj. Znuděná dvoučlenná obsluha je překvapena, místo jakéhokoli místního piva nabízí nějaký europatok, ale kuchař se překvapivě uvolil k přípravě večeře☺ Nakonec jsme docela spokojeni...tedy než dojde k placení, lahvač za nějakých 80 Kč, neboť to... Navíc když se blížíme do Simerie, vrchní nás vyhazuje ven z vozu, taky nás mohl těch 15 minut nechat sedět, v následující stanici totiž vystupujeme. Důvod jeho počínání je za chvíli zřejmý, mezi vozy je slyšet známé zvuky a skutečně, restaurační vůz v Simerii končí! Takže do Devy už dojíždíme v normálním voze, stanice je celá rozkopaná, ale náš pan domácí na nás už čeká a autem odváží na ubytování. Máme pro sebe přestavěnou garáž s přílehlou místností v rodinném domě, velice pěkné a pohodlné, přitom za pár korun a kousek od nádraží...

5.den čtvrtky

Předpověď slibuje vodu, ráno je ale ještě dobře a my kráčíme městem k nádraží. Cestou náhodou vidíme přijíždět osobní vlak, který v naší další cestě sehrál zásadní roli☺ Při příchodu do stanice zjišťujeme, že to sice není náš vlak, nicméně jede naším směrem tak jako protřelí balkánci na nic nečekáme a hybaj do vozu. Protože kromě stanice se modernizuje i trať do Simerie, čekáme na příjezd protivlaku a odjíždíme asi 20 minut zpoždění.

V Simerii už čeká náš rychlík směr Oradea, tak po krátké obhlídce nasedáme do vlaku a vyhlížíme vlak z Devy, kterým jsme měli původně přijet. V okamžiku pravidelného odjezdu však výpravčí dává odjezd a nějaký přípoj? Haha... No ještě že to tak dopadlo, další vlak naším směrem jede za půl dne a už bychom kolečko přes Craiovu nestihli.

Stanice Simeria je v tragickém stavu jako většina ostatních na síti CFR, rychlost na odjezdovém zhlaví dosahuje 10 km/h a než se přes dalších několik nákladních obvodů (v jednom dokonce zastavujeme...) dostaneme na širou trať, trvá to věčnost. Pak ale jedeme vcelku svižně po dvojkolejce, která vede až do Petrosani. Jakmile se za stanicí Subcetate dostaneme do hor, rychlost klesá na tradiční rumunskou třicítku a další hodinu se kocháme vyhlídkovou jízdou několika serpentínami až do vrcholové stanice Banita, odkud klesáme údolím řeky Jiu do průmyslového města Petrosani. Zde byl původně v plánu průzkum bočního údolí, kde je snad ještě v provozu uhelná úzkorozchodka Petrila – Lonea, ale to až někdy příště. Stanice je plná nákladních vlaků několika soukromých dopravců, všichni ale musí čekat - trať dále je jednokolejná a v totálně dezolátním stavu, moc vlaků se tudy neprotáhne. Do Targu Jiu projíždíme celkem 45 tunelů a několik vysokých viaduktů v soutěsce řeky Jiu, dole pod námi se klikatí hlavní silnice a my z oken sledujeme ruční výměnu pražců v nejhorších úsecích, nepředstavitelná sisyfovská dřina bez konce...

Ještě před Targu Jiu soutěska končí a dále jedeme nudnou plackou směrem k Dunaji. Před Craiovou začíná podle předpovědi poprchat, do města je to kus cesty ale přesto jdeme na průzkum centra. Když jsme nejdál od nádraží, začíná liják a za chvíli jsme durch mokří☺ Tedy Standa ne, má jako správný cestovatel v batohu připravený mikrodeštník, že... Na nádraží schovaní před deštěm vyhlížíme náš rychlík, který si veze 25 minut zpoždění, což nám vůbec nevadí, aspoň se nám zkrátí čekání v Temešváru. U stejného nástupiště stojí i osobák do Petrosani, tipujeme jak to bude s přípojem. A jsme notně překvapeni, dokonce dvakrát – poprvé že rumun vůbec počkal a podruhé že

oba vlaky vyjely směrem na Filiasi současně!!! Dál na západ je totiž trať dvojkolejná až do stanice Strehaia, kde odbočuje jedna z několika uhelných tratí do zdejšího rozsáhlého povrchového revíru. Dál do Drobeta jedeme zalesněnou mírně kopcovitou krajinou a vůbec nic nenaznačuje blízkost Dunaje. Až v posledních pár kilometrech za stanicí Balota trať padá několika táhlými oblouky dolů a za pár minut vjíždíme do stanice Drobeta-Turnu Severin. I zde čeká na křižování několik nákladů, důvod je jednoduchý – v předchozím trakčně náročném úseku leží výhybna Valea Alba, která nedávno prošla obnovou v rumunském stylu – totiž výhybky jsou nové, ale boční kolej není položena takže se zde nedá křižovat...

Za Drobetou se plní očekávání vydáváme do restauračního vozu a těšíme se, jak u dobré večeře budeme sledovat jízdu kolem Dunaje. Ve voze se netopí, to by až tak nevadilo když má člověk bundu, že. Totálně znuděný personál a žádní hosté však nevěstí nic dobrého...nejprve nás vrchní vyhazuje do bufetové části vozu, v restaurační části totiž sedí on a kuchař. K jídlu nemá nic a přestože v ceníku má tři druhy rumunského piva za normální cenu, „nečekaně“ rumunské pivo došlo a v nabídce je pouze Mnichov za 12 Lei, to už známe... Tak jedno přechlazené vypijeme a objednáváme si kafe...další chyba. Borec v kuchyni asi nemá sirky anebo má kafe uvařené už z Bukurešti, v každém případě hnědá kapalina v hrnku má teplotu okolí a je nejvíc hnusná. Naštěstí máme piva v batohu a protože obsluha už si nás nevšímá, konzumujeme vlastní zásoby. Během jízdy přichází v doprovodu průvodčího vlakový revizor, starší pán s odznáčkem a červenou propiskou se nám důležitě podepisuje na naše místenky a s nedůvěrou prohlíží jízdenky FIP. Sice neví o co jde, ale zachovává dekórum a bez řečí nám jízdenky vrací zpět☺ Po chvíli se oba pánové vrací zpět, číšník vytahuje čtyři promrzlý lahvičky z lednice a až do Temešváru sedí všichni u piva...

Vystupujeme za deště a protože máme tři hodiny čas, tak i přes pokročilou hodinu vyrážíme do nočního Temešváru. Centrum je krásně opravené a určitě stojí za návštěvu ve dne a za lepšího počasí, my vzhledem k lijáku bereme zavděk sympatickým podnikem v prvorepublikovém stylu, obsluha už by chtěla končit tak je mírně nasraná, nakonec ale kuchař vykouzlí vynikající pizzu a pivo taky ujde.

Půlnočním flamendrem se přesouváme do Aradu a ve skutečně reprezentativní budově nádraží vyčkáváme příjezd našeho předposledního vlaku... Dacia přijíždí se dvaceti minutami a nás čeká noc ve velkoprostorovém voze s osvětlením zapnutým naplno. Víc než světlo nás ale zajímá zpoždění vlaku. Na přestup a přesun v Budapešti Keleti-Nyugati máme opět málo času, naštěstí přijíždíme prakticky včas a tak odjezd vlaku do Brna stíháme bez potíží. Cestou domů ještě tradiční snídaně a přesně podle jízdního řádu přijíždíme do Brna plni nových zážitků...

Tak za rok zase, trasa už je připravena☺

MilanS