

ŠVÝCARSKO VLAKEM

Petr Čermák, Jan Ursíny

GRADA®

swi+zerland

ŠVÝCARSKO VLAKEM

Petr Čermák, Jan Ursíny

GRADA®

swi+zerland

Gotthard



Expresní souprava SBB Giruno v jižním portálu nejdelšího tunelu světa pod Gotthardem (57 km)



Švýcarské pohádky o mašinkách

Je to návykové i pro běžné pasažéry, natož pro železniční nadšence: švýcarské vlaky zkrátka šlapou jako švýcarské hodinky. Přesně. Spolehlivě. Dlouhodobě. Až má člověk dojem, že nejdřív měli ve Švýcarsku koleje, až potom Alpy. Tak přirozeně tu vlaky proplouvají krajinou, místy až brutálně divokou, zároveň ovšem omamně nádhernou.

Pochopitelně to bylo přesně naopak. Ty dnešní světově obdivované železnice si museli obyvatelé velehorské zemičky uprostřed Evropy vyvzdorovat. Na přírodě. Na osudu. I na lidských obětech. Švýcarské pohádky o mašinkách, to nejsou zdaleka jen dojemné příběhy, ale nezřídka také krutopřísné horory. I o nich se dočtete v knížce, kterou právě držíte v ruce coby kapesního kolejového průvodce Švýcarskem.

Švýcarsko začalo s budováním železnic oproti Evropě poněkud opožděně, ostatně zkuste si v horách postavit koleje bez dnešní vyspělé techniky (anebo vlastně i s ní). Alpy přitom nebyly historicky zdaleka jedinou překážkou. Vlastně možná nebyly ani tou největší překážkou.

Dnes se leckomu může zdát, že Švýcarsko bylo odjakživa tou nekonečně prosperující, ne-li rovnou nejbohatší zemí na světě. Omyl. Když začínali stavět koleje, nebylo na to v zemi ani dost financí. A tak právě železnicím vděčí Švýcaři za jeden z pilířů novodobého hospodářského zázraku své malé, ze dvou třetin skalnaté, tudíž nepříliš úrodné země: bankovnictví.

Před nádražím v Curychu, přímo na začátku honosné nákupní třídy Bahnhofstrasse, stojí od roku 1889 obrovská bronzová socha důstojného vousatého pána. Jmenoval se Alfred Escher. Právě on v půli 19. století založil banku Credit Suisse a dvě desítky let jí šéfoval. Motivem bylo financování výstavby železnic, zejména transalpského Gotthardu. A k tomu bylo nutné přitáhnout do země zahraniční kapitál.

Když Švýcaři sehnali peníze a na přelomu 19. a 20. století rozprostřeli hustou pavučinu kolejí nejen pod Gotthardem, ale v celé zemi včetně dalších horských lokalit typu Svatý Mořic či Zermatt, vypukla první světová válka. Ačkoli švýcarské území zůstalo bojů ušetřeno, pro dobové parní vlaky to byla i tak zkáza.

V Alpách se z nerostných surovin těží leda sůl, doly jsou mimochodem pěkná kolejová atrakce. Jenže sůl vlaky pohánět nedokáže. A dovézt v letech zuřící války ze zahraničí drahocenné uhlí se zoufale nedařilo. Tehdy se zrodil plán na světový unikát: kompletně elektrifikovanou železniční síť.

Před víc než sto lety se zdálo, že ledovce jako nevyčerpatelný zdroj vody zůstanou v Alpách navždy. Tudíž si dráhy postavily vysoko v horách vlastní přehrady, pod nimi v údolích výkonné vodní elektrárny osazené vysoce účinnými Peltonovými turbínami, a když v roce 1960 dokončily trolejovou síť, vypadalo to, že už je nemůže nic zaskočit.

I dnes, s odstupem mnoha desítek let, to působí famózně. Mohly by být švýcarské železnice ještě zelenější, jestliže je prakticky stoprocentně pohání vodní energie? Švýcarští marketingoví mágové v 21. století dokonce vynalezli anglické slovíčko „Swisstainable" – slovní hříčku lze přeložit jako švýcarský důraz na udržitelnost. A dráhy se zdají být etalonem tohoto pojmu.

Aspoň dokud mají vodu. Problém je, že ledovce v Alpách ubývají, ba dokonce mizejí závratným tempem. Dvě nedávné studie švýcarských vědců z věhlasné curyšské technické školy ETH (u jejího zrození kdysi stál také vizionářský pan Escher) zlověstně varují: Švýcarsko se otepluje až dvakrát rychleji než zbytek světa, pročež hrozí do roku 2050 úbytek až 50 % hmoty ledovců.

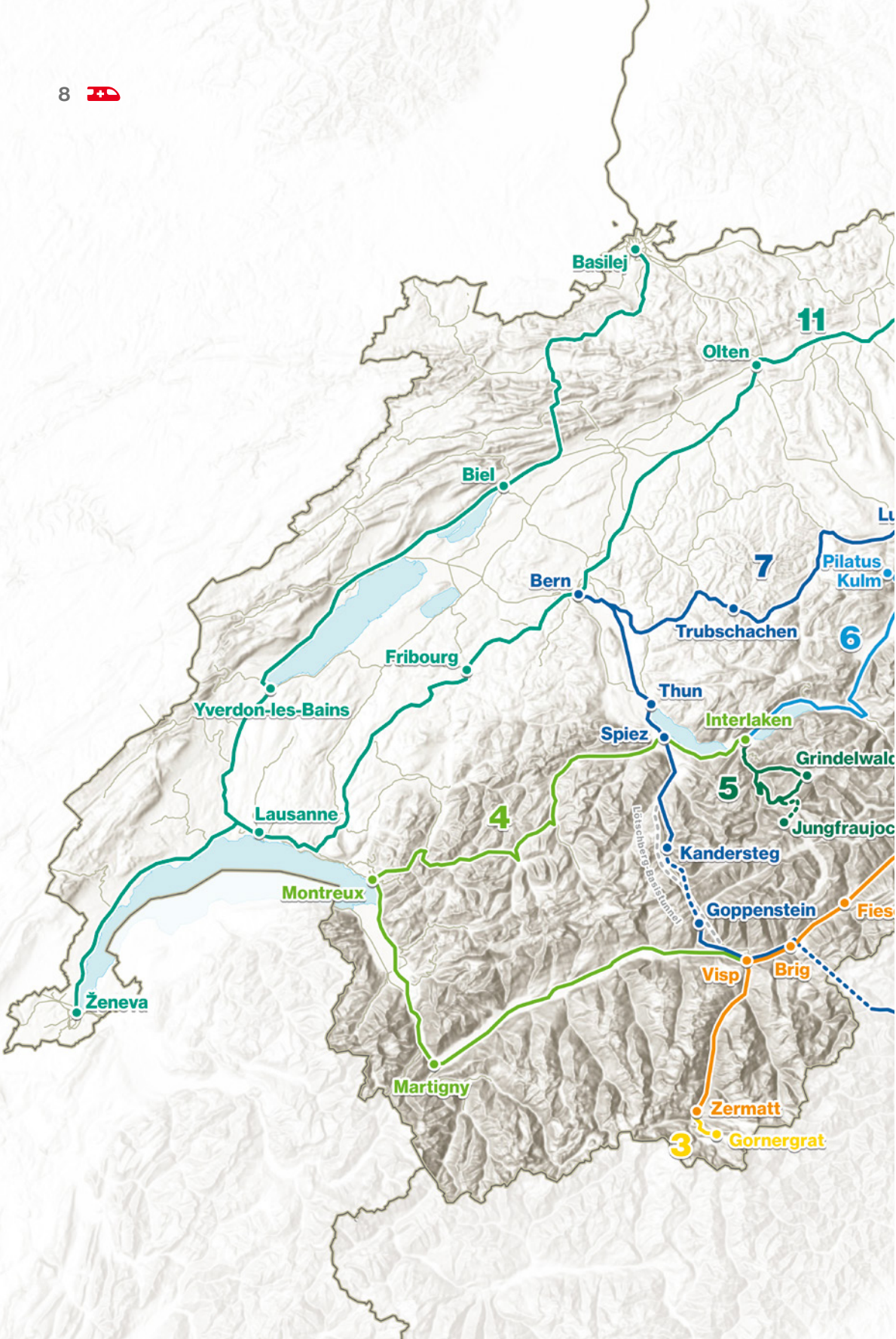
Co s tím? Švýcaři jsou koumáci, vždycky si dokázali poradit. Nejen jejich železnice, ale i výzkum patří ke světové špičce. Třeba by mohly být řešením solární panely na pražcích mezi kolejemi, které se v době vydání této knížky testují v krátkém úseku jedné lokálky na západě země. Zatím jen na prvních sto metrech, přičemž Švýcarsko má přes 5 000 km tratí. Ale třeba to nakonec bude něco úplně jiného.

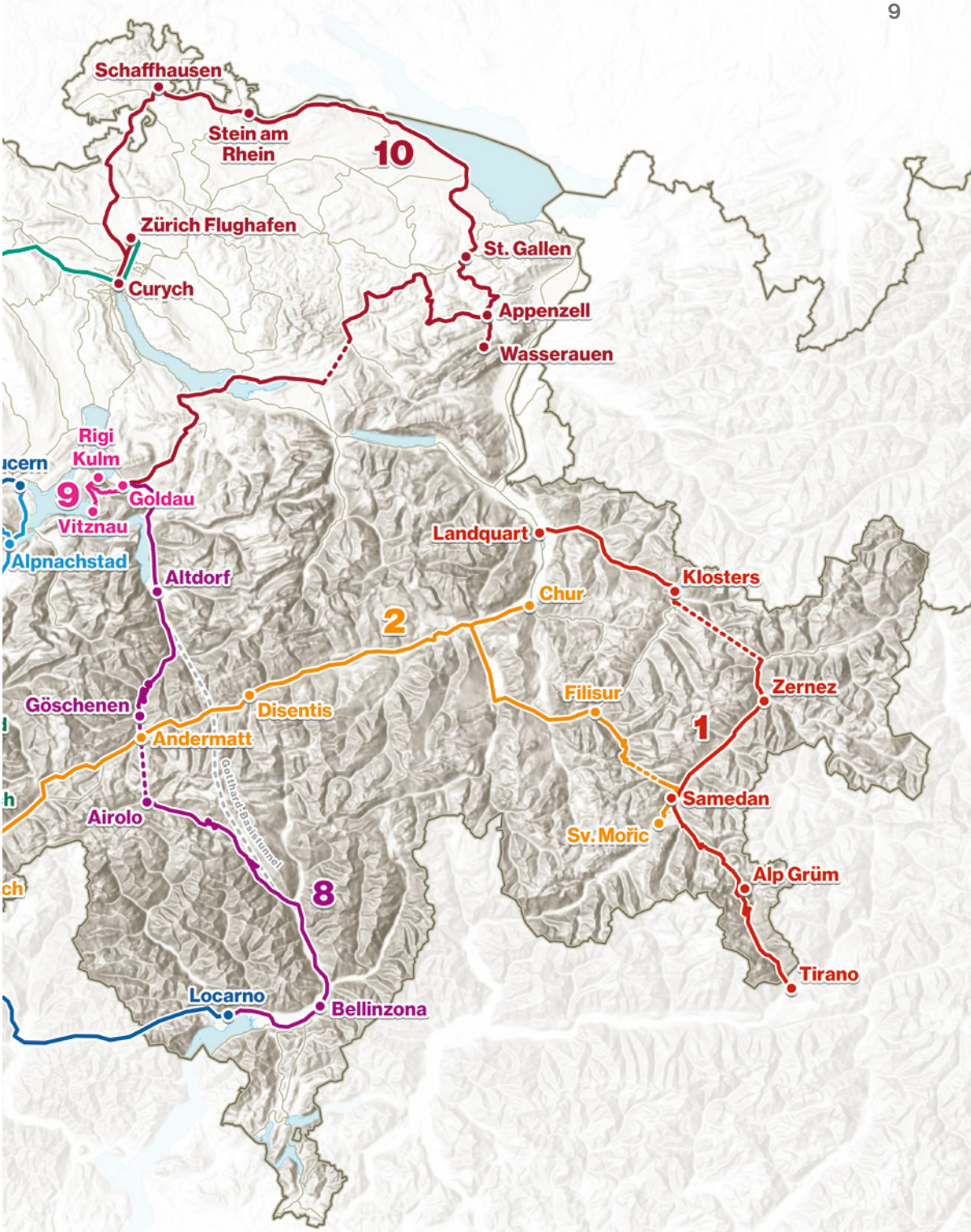
V každém případě platí, že na švýcarských kolejích je cílem už samotná cesta. I na to existuje speciální slovíčko, tentokrát německé: Erlebnisbahn. Zážitková železnice. Dopřejte si ji naplno díky osobním tipům z této knížky nejen od autorů, ale také od místních lidí přímo z provozu: strojvůdců, průvodčích, mechaniků, ale také stavitelů, konstruktérů a železničních nadšenců.

Šťastnou cestu

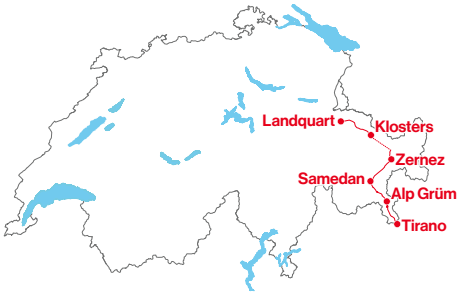


01 Léčivá úzkokolejka 10
02 Nejpomalejší rychlík světa 22
03 Matterhornské mámení 36
04 Víno, sýry, čokoláda 48
05 Mezi nebem a ledem 60
06 Zubačka do říše draků 72
07 Sladká jízda do Itálie 84
08 Hororový Gotthard 96
09 Pramáti alpských zubaček 108
10 Lahůdkové lokálky 120
11 Expresní průlet Švýcarskem 132
Hitparáda kolejových atrakcí 146
Nádražní hotelová hitparáda 160
Než se vydáte na cestu 174
Grand Train Tour of Switzerland 196
Švýcarská dopravní NEJ 200
Švýcarská kuchyně 204
Gurmetské zážitky na železnici 214
Švýcarsko v kostce 220
Švýcarské dějiny v datech 221


Basilej
11
Olten
Biel
Bern
7
Pilatus
Kulm
Trubschachen
6
Fribourg
Yverdon-les-Bains
Thun
Interlaken
Spiez
Grindelwald
5
4
Jungfraujoc
Lötschberg-Basistunnel
Kandersteg
Lausanne
Montreux
Goppenstein
Fies
Visp
Brig
Ženeva
Martigny
Zermatt
3
Gornergrat


Schaffhausen
Stein am Rhein
10
Zürich Flughafen
Curych
St. Gallen
Appenzell
Wasserauen
Rigi Kulm
9
Goldau
Vitznau
Alpnachstad
Altdorf
Landquart
Klosters
Chur
2
Zernez
Filisur
Göschenen
Disentis
Andermatt
1
Samedan
Airolo
Sv. Moric
Alp Grüm
Gotthard-Basistunnel
8
Tirano
Locarno
Bellinzona

Vlak RhB zdolává berninský průsmyk (2 253 m n. m.) bez jediného metru zubačky



01

Léčivá úzkokolejka

Hory léčí. Dobře to věděla spisovatelka Johanna Spyri, autorka kultovní knížky Heidi, děvčátko z hor. Pohádkový příběh, prvně vydaný v roce 1881, se odehrává v okolí Maienfeldu na východě Švýcarska a líčí přátelství švýcarského sirotka Heidi s německou dívkou z bohaté rodiny Klárou, upoutanou na vozík. I Heidi během pobytu u Kláry ve Frankfurtu začala churavět, švýcarské hory ji uzdravily. Když pak Klára přijela za Heidi do Alp, vstala z vozíku a začala chodit.

Hory léčí. Dobře to věděli i pánové Alexander Spengler a Willem Jan Holsboer. Pouhé tři minuty vlakem dělí Maienfeld od stanice Landquart a právě odtud otevřeli ve stejném desetiletí, roku





1889, první úsek úzkokolejky dnešní Rhétské dráhy (RhB) do Klosters. V následujících letech se stavělo dál – do Davosu, Svatého Mořice či Scuolu.

Všechno to byla ve své době vyhlášená lázeňská střediska. Čerstvý alpský vzduch tehdy bez dostupnosti účinných léků pomáhal léčit tuberkulózu a poptávka po ozdravných pobytech v horských sanatoriích, kterou tito dva provozovali lehátkovou formou pod širým nebem, rostla tak závratně, že dobové dostavníky zkrátka přestávaly stačit. A tak si pánové Spengler a Holsboer založili železnici.

Příběh, který zrození Rhétské dráhy předcházel a oba muže nerozlučně spojil, přitom vůbec nevypadal jako základ nějakého velkého spojenectví. Spíš naopak. Willem Jan Holsboer přijel do Davosu roku 1867, předtím býval tento akční chlapík lecčím – plavil se jako námořník, obchodoval jako bankéř, v pouhých třiceti letech už dokonce jedné bance šéfoval. Načež se zřejmě rozhodl usadit a oženil se.

Jeho choť onemocněla tuberkulózou. Vyrazili proto společně do Davosu, kde vyhledali doktora Spenglera se žádostí o léčbu. Ukázalo se, že přijeli pozdě, tuberkulóza už byla tak daleko, že Holsboer svou první ženu záhy ztratil. Na hory ani na Spenglera však nezanevřel, právě naopak. Jeho neomylný podnikavý instinkt zavětřil navzdory soukromému neštěstí ohromnou příležitost.

Holanďan se usadil v Davosu, oženil se s dcerou místního sedláka, měli spolu sedm dětí, stal se švýcarským občanem a s doktorem Spenglerem rozjeli prospe-



Velehorský svět Berniny náramně dokreslují červené vlaky RhB



Kruhový viadukt v Brusiu patří ke šlágrům Rhétské dráhy

rující medicínský – a také železniční – byznys. Jeden bez druhého by sotva dosáhli takového úspěchu jak na kolejích, tak v medicíně.

Auta zakázána

K bouřlivému rozvoji horských drah v Graubündenu zkraje 20. století dost možná přispěl i kantonální zákaz provozu motorových vozidel, který na zdejších cestách platil celé čtvrtstoletí. Mezi roky 1900 a 1925 se devětkrát hlasovalo v referendu, zda auta povolit, či nikoli. Pokaždé negativně.

K horlivým zastáncům automobilového klidu v horách nepatřili jen místní, silné hlasy na podporu jejich stanoviska se ozývaly i ze zahraničí. K zastáncům koňských povozů oproti automobilům se zařadil třeba slavný německý lékař Wilhelm Conrad Röntgen, který si pravidelně dopřával letní dovolenou v Pontresině.

Ve švýcarských archivech lze díky tomu dodnes narazit na bizarní fotky z počátku 20. století, kterak se první automobily po graubündenských cestách nechávají táhnout koňmi. V kronikách existují dokonce záznamy o tom, jak „odboj“ místních proti automobilismu pokračoval i po oficiálním zrušení zákazu – vyjadřovali ho vrháním kamení na projíždějící vozy.

A teď se přenesme do 21. století. Rhétská dráha se stala dopravní páteří největšího švýcarského kantonu Graubünden. Provozuje celkem 385 km úzkorozchodných tratí s metrovou roztečí mezi kolejnicemi (běžný rozchod hlavní údolní trasy SBB z Curychu do Maienfeldu a Landquartu je 1 435 mm).

Z Landquartu úzkokolejkou dojedete nejen do Klosters, kde tráví zimní dovolené britská královská rodina a kde byl v lednu 2006 vyfocen první veřejný polibek prince



Hra barev na Bernině je kouzelná v každé roční době

Williama s jeho vyvolenou Kate, ale také do Davosu, kam Holsboer se Spenglerem nechali natáhnout koleje jen o rok později. Považte, 50 km trati za pouhá dvě léta – doslova léta, neboť v zimě v horách sotva něco postavíte.

Pašerácká pohádka

Dnes už lze díky pozdějším stavbám snadno projet po kolejích z Davosu přes velkolepý Wiesenský viadukt (vede přes něj vedle kolejí i krásná pěší trasa) až do Filisuru, ležícího na Albulské dráze Chur – Svatý Mořic (té patří další kapitola). O kousíček rychlejší cesta z hlavní trati údolím Rýna do Svatého Mořice (necelé dvě hodiny) však vede právě z Landquartu přes Sagliains a Zernez.

Některé vlaky jezdí přímo, jiné s přestupem, všechny však spojuje komfort výjimečně zdařilých nejmodernějších jednotek Stadler Capricorn (= kozorožec z latinského Capra ibex, což je národní zvíře Graubündenu, je na kantonální vlajce a tvoří logo místního piva i minerálky). Tyto vlaky poskytují dokonce i v horských údolích a tunelech volné připojení na wifi, což je na švýcarských kolejích vzácná výjimka, na rozdíl od Česka.

Rychlé spojení do Svatého Mořice (a také do lázeňského Scuolu v nejvýchodnějším cípu Švýcarska) umožňuje 19 km



dlouhý tunel Vereina mezi Klosters a Sagliains, otevřený v roce 1999. Otázka je, co by na stavbu řekli někdejší graubündenští odpůrci automobilismu. Tunel slouží nejen osobním vlakům, ale zejména autovlakům – díky němu se do odlehlých koutů kantonu snadno dostane víc aut.

Lázeňský význam Davosu a spol. ustoupil za sto let díky rozvoji moderní medicíny do pozadí, ne tak význam železnice, která tu kdysi vznikla kvůli lázeňským hostům. Klosters, Davos či Svatý Mořic jsou dnes vyhlášenými dovolenkovými resorty, nejen v zimě na lyže, ale i v létě na kola či pro pěší túry.

Eldorádem letních výšlapů se stal zejména Švýcarský národní park, vyhlášený v roce 1914. Jediné takto přísně chráněné území v celém Švýcarsku je vlakem nejlépe dostupné z nádraží v Zernezu poštovním autobusem, který čeká u nádraží každou hodinu na přijíždějící vlaky. Projíždí po silnici lemované číslovanými parkovišti P1 až P10, na nichž začínají a končí pěší stezky. Do parku se smí chodit pouze po vyznačených trasách, pouze od jara do podzimu a pouze pokud je vybraná stezka otevřená. Klid zvěře je zde nade vše.

Se vznikem parku se pojí pohádkový příběh o záchraně kozorožců. Přesněji řečeno, zachránit se je tehdy nepodařilo, o jejich údajně magicky léčivé rohy byl takový zájem, že nejen ve Švýcarsku vyhynuli. Poslední stádo choval ve své soukromé oboře italský panovník. Stoletá legenda praví, že nechtěl ani slyšet o tom, že by byl ochoten poslat nějaká svoje zvířata do Švýcarska, a tak prý pomohli pašeráci. Dnes žije ve Švýcarsku bezmála 20 000 kozorožců, z toho polovina v Graubündenu.

S notnou porcí štěstí je lze zahlédnout i z vlaku, nikoli však v okolí Zernezu. Trať tady ještě vede relativně nízko (1 474 m n. m.). Ovšem stačí popojet engadinským údolím necelou hodinu proti proudu řeky Inn směrem k Pontresině vedle Svatého Mořice. Zejména ke konci zimy, kdy se sněhem vyhladovělá zvířata stahují do údolí, je tu můžete celkem běžně potkat – podél horního okraje obce dokonce vede vyznačená kozorožčí stezka, k tomu je však nutné z vlaku vystoupit a vyšlápnout si z nádraží ještě zostra do kopce.

Vzhůru na Berninu!

Jelikož cestou do průsmyku Bernina vlak vyšplhá z Pontresiny (1 800 m n. m.) až do 2 253 nadmořských metrů, tak zejména ve skalách vlevo cestou na jih lze ostřížím zrakem sem tam nějaké statné zvíře vysledovat – nejraději se scházejí u mohutného vodopádu kousek nad Pontresinou.

Ať jsou kolem kolejí kozorožci, nebo ne, v každém případě zde začíná jeden z vůbec nejkrásnějších úseků železnic v celém Švýcarsku, vlastně i na světě. Tolik různorodých vjemů jako během dvouhodinové jízdy z Pontresiny přes vysokohorský průsmyk Bernina do subtropického italského Tirana jinde těžko pohledat.

Je to doslova jízda od ledovců rovnou k palmám. Hromadné turistické výpravy se tu nechávají vozit panoramatickým vlakem Bernina Express, pro detailnější průzkum oblasti bude výhodnější vyrazit lokálkami, které po téže trati pendlují každou hodinu. Zastávek, kde stojí za to se zdržet, je tu celá řada.

Ospizio Bernina, 2 253 m n. m., nejvýš položené nádraží adhezní železnice (trať bez zubačky) pod otevřeným nebem v Evropě. Závěje se tu v drsných zimách vrší do mnohametrových vrstev, přesto se železničáři z RhB pyšní tím, že dokážou provoz přes průsmyk udržet všech 365 dní v roce (nebo o jeden víc v přestupném roce). Bonusem je miniaturní hotýlek s bufetem přímo na peroně.



Švýcarský národní park láká na výšlapy nedaleko zastávky RhB Zernez

Alp Grüm, 2 091 m n. m., nejkrásnější nádražíčko Rhétské dráhy s náramnou vyhlídkou na ledovec Palü z vyhlídkové terasy zdejšího nádražního hotýlku s hospodou. A také start pěších tras – ať nahoru do průsmyku, nebo opačným směrem do údolí Poschiavo. Zkuste si seběhnout o stanici níž, trvá to zhruba hodinu a člověk si pořádně uvědomí, v jakém terénu tady ty vlaky bez zubačky vlastně jezdí.

Cavaglia, 1 693 m n. m., stanice na odlehlé farmářské samotě, kde rozhodně stojí za to se zdržet aspoň hodinu mezi dvěma vlaky a zajít si do blízkého lesa omrknout ledovcové kotle. Působivé geologické útvary, vymleté ustupujícím ledem na konci poslední doby ledové, jsou dobře dostupné po vyznačené okružní stezce, která je doplněna o kovová schodiště a v jednom místě dokonce i o žebřík pro sestup na dno jednoho z kotlů.

Poschiavo, 1 014 m n. m., „středisková obec“ jižní italsky hovořící části kantonu Graubünden. Přímo na nádraží tu funguje samoobsluha Coop, zjevně zásobovaná prioritně po kolejích – skoro vždy tu stojí nějaký chladicí vagon s logem obchodu. Historické kamenné centrum má bizarní dominantu – kostnici pod otevřeným nebem se stovkami lidských lebek.

Brusio, 780 m n. m., to je to místo známé z reklamních fotek. Na dolním okraji obce stojí kruhový viadukt, s jehož pomocí stavitelé berninské železnice zkraje 20. století originálně vyřešili poslední ostřejší výškový skok na cestě z ledovcového průsmyku k palmám na švýcarsko-italském pomezí. Právě tady se první palmy objevují spolu s ovocnými sady a farmářskými „ledničkami“ ve tvaru kamenných iglú – povšimněte si uvnitř viaduktu těsně pod náspem.



Ospizio Bernina, nejvýš položená stanice RhB

Tirano, 429 m n. m., leží už v Itálii, nádraží je společné pro švýcarskou úzkokolejku RhB, jež zde končí, a italské dráhy normálního rozchodu. Jezdí odtud i přímý spoj do Lugana ve švýcarském kantonu Ticino, bohužel je to autobus, bývá přeplněný turisty a jezdí jen jednou denně v každém směru. Lépe vrátit se po kolejích do hor ke Svatému Mořici a pokračovat ve stopě Rhétské dráhy. Legendární Ledovcový expres volá. ■

Kam dál kolem kolejí?



Údolí Rýna. Ještě než pojedete z Landquartu do hor, stojí za to zdržet se v údolí Rýna poblíž Landquartu. Přímo na zdejším nádraží funguje obrovský outlet – areál výprodejových obchodů světových značek, který se neustále rozrůstá. Pokud člověk trochu hledá, nákupy tam dokážou být překvapivě výhodné. Nás nadchl zdánlivě směšný detail: člověk s nadměrnou nohou, který je zvyklý nakupovat boty pouze podle velikosti, ne podle vkusu čili bere zpravidla cokoli, co obuje, si tady může vybírat modely i barvy – a navíc výrazně zlevněné! Kdo se chce blíž seznámit s příběhem Heidi, děvčátka z hor, může si vyšlápnout za dvě hodiny z blízkého Maienfeldu o 600 metrů výš na horskou salaš Heidialp, kde žila se strýcem Konrádem (dnes je to hospoda). Naproti přes řeku fungují nejstarší termály ve Švýcarsku Bad Ragaz – nejen koupele, ale i zdejší saunový svět s populárními rituály poutníka potěší. A ještě jeden krásný bonus: v údolí se rozprostírají vinice, dá se v nich vandrovat, přenocovat třeba v obřím dřevěném sudu a samozřejmě koštovat ve vinařstvích.



Scuol-Tarasp. Horské lázně na nejvýchodnějším konci Rhétské dráhy (dlouho diskutované protažení kolejí směrem k rakouským hranicím se stále ne a ne pohnout) zásobují dvě desítky vydatných pramenů, díky nim je ve Scuolu náramné koupání s výhledem na okolní hory nejen ve dne, ale i za tmy. A také saunování. V komplexu Bogn Engiadina si lze dopřát římsko-irské privátní lázně – bezmála čtyřhodinový proces zahrnuje deset zastávek od saun přes masáž (na výběr je ze tří druhů: medová, mýdlová a jogurtová), do páry a vířivky až po finální čajový relax v panoramatické odpočívárně. A z lázní můžete vyrazit třeba na hrad Tarasp, nepřehlédnutelnou dominantu oblasti s dějinami sahajícími do 11. století.

Muottas Muragl. Tento engadinský kopec není žádný výškový rekordman, měří 2 454 nadmořských metrů, ovšem s výhledy se zdá být v celé oblasti takřka nedostižný. Od kolejí Rhétské dráhy vede nahoru pozemní lanovka a od její horní stanice, kde stojí romantický hotýlek, se rozbíhají lákavé pěší treky. Ten nejkrásnější vede do výšky 2 730 m n. m. k Se-



gantiniho chatě, pojmenované po slavném švýcarském malíři, který na jejím místě zemřel přímo při práci v roce 1899. Panoramatický pochod potom pokračuje zase z kopce k sedačkové lanovce na Alp Languard nad Pontresinou, cestou se naskýtá slušná šance potkat ikonické kozorožce. V zimě je svah Muottas Muraglu oblíbeným sáňkařským terénem s pestrým sjezdem z holých plání až do lesního slalomu mezi stromy.

Čím se také můžete svézt?

Capricorn. Tímto vlakem z roku 2020 se chcete vozit až do omrzení. Nejmodernější elektrické jednotky RhB z produkce Stadleru nejenže krásně vypadají a dokážou uhánět po úzkokolejkách až 120 km/h, i uvnitř nabízejí veškerý komfort 21. století a ještě něco navíc – třeba čelní kameru nebo wifi připojení. Milým detailem je podsvětlený emblém Graubündenu na čele soupravy s kozorožcem, což je i název vlaku v překladu.



Allegra. Starší jednotky značky Stadler z roku 2010, jejich název vyjadřuje typický graubündenský lokální pozdrav. Většinu z nich provozuje RhB ve dvousystémovém provedení, to znamená, že kromě hlavních tratí napájených střídavým proudem 11 kV mohou jezdit i po horské trati přes Berninu, která je napájena stejnosměrnou soustavou 1 kV a má nejstrmější stoupání v celé síti RhB – až 7 %.



Bernina Express. Do třetice značka Stadler na kolejích RhB: švýcarská železniční fabrika dodala do Graubündenu přes dvě desítky speciálních panoramatických vagonů s obřími okny zakrojenými bez jakékoli přepážky elegantním obloukem rovnou do střechy. Výhled je z nich velkolepý, tedy pokud si zrovna někdo ze sousedů nestáhne přes obří okno stínítko proti slunci. Milým detailem je pneumatické odpružení podvozku.



Strojvůdkyně RhB:
Pokaždé obdivuju nové krásy Berniny

Žena, jež řídí vlak, se stala dávno na železnici normou. Strojvůdkyně jezdí v Česku stejně jako ve Švýcarsku – jen alpské úzkokolejky Rhétských drah brázdí v kokpitech typických červených vláčků v současnosti dvě desítky žen. Zegna Schmid patřila k průkopnicím, vlaky řídí na horských tratích zapsaných v seznamu světového dědictví UNESCO už od roku 2012, poslední dobou navíc zaučuje i nové adepty pro tuto práci.



Je nějaký rozdíl v tom, řídí-li vlak muž, nebo žena?
Osobně si to nemyslím, ačkoli ve svém okolí docela často slýchám, že my ženy řídíme vlaky jaksi „jemněji" nebo „elegantněji".

Máte mezi mašinkami, které řídíte, nějaké oblíbence?
Vždy před službou se zajdu podívat do depa zjistit si, jaká lokomotiva je k mému vlaku přiřazena. Nemám problém řídit cokoli, přesto mám oblíbenkyni: kteroukoli z dvanácti Ge4/4III (Bo'Bo'3), které naše dráha provozuje.

I u RhB se ovšem stále víc prosazují oproti soupravám s lokomotivami ucelené elektrické jednotky. Jak se vám zamlouvají?
Je příjemné je řídit a jsou velmi spolehlivé, zároveň jsou méně náročné na ovládání a napěchované elektronikou. Ta práce už je dnes jiná, než když jsem před patnácti roky začínala, a bude se v blízké budoucnosti ještě hodně měnit.

Jaká je vaše nejoblíbenější trať?
Jednoznačně Bernina a Albula. Když s vlakem v tak krátké době jako v úseku Tirano – Ospizio Bernina překonáte tak ohromný výškový rozdíl (bezmála dva výškové kilometry za necelé dvě hodiny) bez ozubnice, to je přece něco úžasného! Ale samozřejmě to vyžaduje maximální koncentraci na řízení i ve velmi nízkých rychlostech.

Nemáte v kokpitu ani chviličku času pokochat se tou krásou krajiny okolo trati?
Pokaždé obdivuju nové krásy Berniny, tu si musíte zamilovat. Proměnlivé alpské počasí, stejně jako proměnlivá roční období dávají té trati při každé jízdě úplně jiný půvab. A nějaká chvilka podívat se z okna se samozřejmě najde. Jen poslední dobou už mám na jízdy výrazně méně času než dřív. Jako zkušební komisař nových strojvůdců se sama dostanu k řízení zhruba dvakrát za měsíc, za rok mi to dá jen nějakých 100 hodin.

Co vás na vaší práci nejvíc baví?
Ta úžasná pestrost. Střídání směn – brzy ráno, pozdě večer, nádherné východy nebo západy slunce. Každý den je docela jiný.

Dokážete si také něco sama opravit na porouchaném vlaku?
Součástí strojvůdcovského kurzu je i výuka drobných provozních oprav, ale v případě větších závad a softwarových potíží, což se u nejnovějších strojů řízených s pomocí počítačů bohužel občas stává, s tím nemůže dělat nic ani strojvůdkyně, ani strojvůdce.

Vybavíte si svůj úplně první pracovní den na stanovišti strojvůdce? Jak jste se cítila?
Pamatuju si, že pro mě byl speciální pocit nechat se vést kolejemi. Fakt, že strojvůdce neudává vlaku směr, byl pro mě opravdu nezvyklý. Chvíli jsem si musela zvykat na ten pocit, že kdyby se objevila na kolejích překážka, nedokážu se jí zkrátka vyhnout, že by to dost možná znamenalo vykolejení.

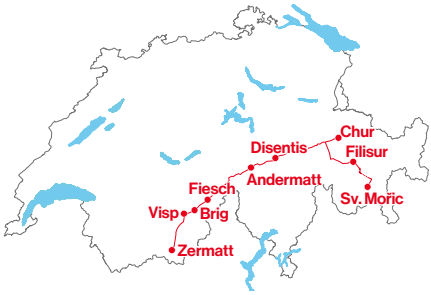
Měla jste jako malá doma vláčky, nebo dokonce ještě máte?
Kdepak, neměla a nemám. Jako dítě jsem si nejraději hrála s autíčky a dnes už mám jiné koníčky.

Kde se tedy vzal váš vztah k železnici?
Mám tu práci velmi ráda, ale nikdy jsem neměla k železnici nějaký blízký srdeční vztah. Vlaky pro mě byly vždy jen šikovným prostředkem, jak se spolehlivě dostat z bodu A do bodu B, nic víc. Moje rozhodnutí stát se strojvůdkyní přišlo docela nečekaně a spontánně.

Co se stalo?
Vyrůstala jsem v kantonu Graubünden, který je domovem Rhétské dráhy, a po maturitě už mě nelákalo dál studovat, místo toho jsem se chtěla začít živit sama. Zkusila jsem si práci v gastronomii i dalších oborech a pak se naskytla šance udělat si strojvůdcovské zkoušky. Složila jsem je úspěšně, navíc se mi splnilo přání získat místo v samedanském depu, takže jsem maximálně spokojená. Jelikož v Graubündenu žiju odmalička, dobře znám zdejší krajinu i železnici.

Jaký je váš profesní sen? Co třeba řídit první švýcarský rychlovlak Giruno od Stadleru?
Rychlost pro mě není žádným lákadlem, raději si užívám krásné jízdy nádhernou krajinou naší Rhétské dráhy. Jsem naprosto spokojená.

Ledovcový expres jede Alpami přes 291 viaduktů, zde Landwasser u Filisuru



02

Nejpomalejší rychlík světa

Připomíná to nástup do legendárního Orient expresu. Nad jezerem ve Svatém Mořici září po ránu na peroně horského nádraží rozvinutý rudý koberec, u něj stojí v pozoru služba v livreji, s distingovaným úsměvem zdraví příchozí pasažéry a přebírá od nich rozměrné kufry, které osobně uloží na palubu vlaku. Totéž se děje na úpatí Matterhornu v Zermattu na opačném konci Švýcarska.

Není to pro každého. Ledovcový expres denně sveze Alpami mezi Svatým Mořicem a Zermattem pěkných pár stovek pasažérů, ale pouze 20 z nich v každém směru si smí dopřát popsané privilegium. Jsou to klienti dvou nejluxusnějších vagonů, jaké kdy jezdily po švýcarských horských úzkokolej-







Privátní bar v Excellence Class

kách – 24karátovým zlatem obkládaných vozů prestižní třídy Excellence Class.

Nejvyšší level Ledovcového expresu, jednoho z nejslavnějších vlaků světa, prvně vyjel v roce 2019. Do té doby pendlovala alpskými pastvinami, roklemi a průsmyky pouze jednička a dvojka, dlouhé roky obyčejná, od roku 1993 panoramatická, s okny zčásti i ve střeše. Jenže zkuste si sedět osm hodin ve vlaku horské úzkokolejky a užívat si přitom každou minutu. Zvlášť když jste zámožný klient některého z přepychových hotelů ve Svatém Mořici nebo v Zermattu, který třeba ve vlaku seděl naposledy jako dítě. Pokud vůbec.

Luxusní nápad se ukázal jako zlatá trefa. Excellence Class bývá dlouho dopředu vyprodaná navzdory závratné ceně: povinná rezervace nad rámec nezbytné jízdenky první třídy stojí 540 CHF (v době vydání knížky skoro 15 tisíc korun). Za ty peníze se o vás patřičně postarají se vší parádou. Je to takový all inclusive pětihvězdičkový celodenní železniční výlet.

Ten rudý koberec na peroně znamená jen takový symbolický náznak nevídaného rozmazlování. Především: každý si kupuje garantované místo u okna. Podél každé stěny zlatem zdobeného vagonu běží jen jedna řada elektricky polohovacích křesel. Jídlo se servíruje v pěti chodech přímo na místo, k tomu vždy párované víno, voda a bylinné čaje – vše v ceně.

Cestu Excellence Class provází též concierge – exkluzivní průvodce, který se stará pouze o svých 20 klientů. K dispozici mají soukromý bar, nad nímž se ve stropě otáčí obří zlacený kompas, aby měli v hor-



Nástup do Excellence Class

ských zákrutách neustále jasno, kterým směrem se právě vezou. Kdyby náhodou bylo za okny hodně nevlídno, je pro každého klienta připraven tablet nabitý zábavou a informacemi na celou cestu.

Potěšující je zjištění, že Excellence Class nese dvě zásadní české stopy. První jsou ta luxusní křesla z produkce beskydského Borcadu, dodavatele sezení do všech možných vlaků od Česka přes Švýcarsko až třeba po Kanadu. Druhá je takzvaný „infotrainment" čili palubní portál spojující informace se zábavou ve zmíněném zapůjčeném tabletu – řešení dodala pražská firma Passengera, která podobně baví pasažéry dokonce až na Novém Zélandu.

Ale co když za top třídu Ledovcového expresu nechcete platit nebo si ji nemůžete dovolit? Místenka do jedničky či do dvojky vyjde na desetinu ceny Excellence Class, pochopitelně za jídlo i pití servírované na místo se platí zvlášť. Sedí se klasicky po třech v řadě v jedničce a po čtyřech ve dvojce. Když je plno – a to bývá často – není to na úzkokolejce kdovíjaké pohodlí.

Kdosi spočítal, že na trase dlouhé 291 km populární turistický vlak zdolává 291 mostů a 91 tunelů, projet to trvá osm hodin. Kvůli nízoučké průměrné rychlosti pod 40 km/h (ačkoli místy uhánějí panoramatické vagony se vzduchovým odpružením podvozků od Stadleru i stovkou) se mu trefně říká nejpomalejší rychlík světa.

Nakonec může být šikovným řešením celé to ještě zpomalit a rozložit si tuto trasu s pomocí lokálek do více dní. Je to tuze snadné, běžné vlaky ve stopě Ledovcového expresu pendlují každou hodinu.



Pohled na palubu Ledovcového expresu v 1. třídě

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy Švýcarsko vlakem**.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.