

Text: Ferdinand Ferro

Galerie novinek v železničním ráji

Švýcaři jsou obdivováni coby mistři světa v kolejovém cestování: žádný národ na světě nejezdí vlakem víc než oni. Obliba veřejné dopravy se drží vysoko i díky neustálému zdokonalování služeb. Tady je výběr zlepšováků z poslední doby.



Zlatý gotthardský vlak

Má zlatý lak, je půvabný zvenčí a pohodlný uvnitř. Nový vlak Traverso značky Stadler vyrazil na ikonickou horskou Gotthardskou železnici, otevřenou v roce 1882. Nový je i provozovatel spojení, namísto Švýcarských spolkových drah SBB převzala v prosinci 2020 provoz přes Gotthard firma Südostbahn (SOB). Zároveň se vrátil do jízdních řádů dvouhodinový takt střídavých přímých vlaků z Curychu / Basileje a Lucernu na jih s přestupní návazností v Arth-Goldau do hodinového taktu dál na Gotthard. Památná místa horského Gotthardu, jako jsou kolejové smyčky v okolí barokního kostelíka ve Wassenu (ježž vlak během klesání či stoupání objede třikrát) či spirálové tunely v ticinském údolí Leventina tak budou zase snáz dostupná. Loni se muselo cestou ze severu přestupovat v Erstfeldu, který měl přitom paradoxně přímé spojení až do Milána, neboť některé gotthardské zastávkové spoje končily až v Itálii. SBB si na horském Gotthardu podržely svůj prémiový zážitkový vlak Gotthard Panorama Express, který nadále jezdí jednou denně v každém směru mezi Lucernským a Luganským jezerem.

Tunel Ceneri u Lugana

Nebyla to zdaleka taková sláva jako v roce 2016, kdy Švýcaři pod Alpami otvírali nejdelší železniční tunel světa za osobní přítomnosti mnoha elitních politiků včetně německé kancléřky Angely Merkel, přesto je nový ticinský tunel Ceneri mezi Bellinzonou a Luganem dalším zásadním milníkem švýcarské železniční dopravy. Oproti rekordnímu Gotthardu, který měří 57 km, je sice Ceneri se svými 15 km „prckem“, ovšem pro dopravu na páteřní severojižní transalpské ose mezi Curychem a Milánem má neméně zásadní význam. Tohle klíčové železniční spojení se navzdory velehorám na trase totiž díky nově otevřenému tunelu Ceneri stává prakticky rovinkou bez náročnějších stoupání či klesání. To umožní především daleko plynulejší pohyb nákladních vlaků, kvůli nimž se stavělo toto spojení především, s vysoce vítaným „vedlejším efektem“ v podobě dalšího výrazného zrychlení osobní dopravy. Z Curychu do Lugana lze poprvé v dějinách dojet pod 2 hodiny (o 20 minut rychleji než loni), cestovní čas z Curychu do Milána se přiblížil ke 3 hodinám.



FOTO: ALPTRANSIT SAN GOTTARDO

Rhétský Capricorn

Allegra, Alva a nejnověji Capricorn. Rhétská dráha, populární provozovatel včetně úseků na seznamu UNESCO Albula a Bernina v největším švýcarském kantonu Graubünden, nadále masivně obnovuje svoji železniční flotilu, jejímž základem se namísto vagonků s mašinkami nově stávají moderní kompaktní jednotky. K soupravám Allegra (slouží jako vícesystémové univerzální tažné stroje v celé síti RhB) a Alva (fungují jako push/pull soupravy na spektakulární albulské dráze z Churu do Svatého Mořice) se přiřadil nejčerstvěji právě

Capricorn alias kozorožec, ikonické zvíře Graubündenu, které je vyobrazené i na kantonální vlajce a vozí ho hrdě na svých předních i rhétské vlaky. RhB si objednaly u firmy Stadler bezmála 60 těchto souprav, které se stanou páteří vozového parku společnosti. Pikantním detailem pro milovníky železnic je přenos výhledu z kokpitu strojvůdce Capricorna na monitory pro cestující uvnitř soupravy. RhB díky probíhajícím dodávkám Capricornů vstupuje do roku 2021 uprostřed historicky největší modernizace své flotily, tyto moderní čtyřdílné úzkorozchodné jednotky umí jezdit tempem až 120 km/h.

150 let zubačky na Rigi

V roce 1871 vyjela z Vitznau na švýcarskou horu Rigi nad Lucernským jezerem první evropská ozubnicová železnice. Patent na tento pohon vlaků ve strmém horském terénu si nechal zapsat Niklaus Riggerbach, který osobně řídil první vlak. Významné švýcarské kolejové jubileum připomenou velkolepé oslavy, chystané na jarní víkend 22. a 23. května 2021, program bude upřesněn na www.rigi.ch. Už den předtím, 21. května 2021, se slavnostně vrátí do provozu po desítkách let muzejního oddechu v Lucernu parní lokomotiva číslo 7 z roku 1873. A protože ani Rigi Bahnen nehodlají zaspát ve švýcarském železničním vylepšování služeb, vyjedou letos na podzim na Rigi úplně nové elektrické nízkopodlažní dvouvozové soupravy značky Stadler. Bude jich celkem šest, každá s kapacitou 125 pevných sedáček v konfiguraci 3+2 v každé řadě + 24 sklopných sedáček, které přinesou variabilitu interiéru pro zimní sáňkařské či lyžařské vybavení nebo v létě pro cyklisty.





FOTO: RIGI BAHN AG / VENZIN BÜHLER

Lákavější Ledovcový expres

Virová panika roku 2020 brutálně omezila provoz dokonce i na švýcarských kolejích, v nejhorších jarních měsících se úplně zastavil například slavný Ledovcový expres. Vlak, který křížuje Alpami už od roku 1930, společně provozují společnosti RhB a MGB. Vynucená pauza a zkažené 90. narozeniny Ledovcového expresu ovšem umožnily dokončení vydařeného redesignu všech vozů populárního nejpomalejšího rychlíku světa, který na zdolání spektakulární úzkokolejky dlouhé 291 km přes 291 mostů a skrz 91 tunelů mezi Zermattem a Svatým Mořicem potřebuje 8 hodin. Nová podoba interiéru vyhlídkového vlaku se odvíjí od prémiového konceptu Glacier Express Excellence Class, což je od roku 2019 nabízená superluxusní třída all inclusive zážitku na kolejích včetně jídla i vybraného vína, ale také elektricky polohovacích křesel od beskydské firmy Borcad. Na pasažéry v nižších třídách pochopitelně čekají běžná sedadla, avšak rovněž zdařile vyladěná. V prémiové Excellence Class pak přibyla palubní kosmetika ve stylu letecké byznys třídy či stylové kožené jmenovky na kufry.

FOTO: SBB CFF FFS



FOTO: GLACIER EXPRESS AG

Zpožděný Bombardier finišuje

Konečně! Letos už to snad doopravdy klapne. Kanadská firma Bombardier počítá se tím, že v polovině roku 2021 ukončí silně zpožděné dodávky nových dvoupatrových souprav pro SBB. Jednotek nazvaných Dosto si Švýcarské spolkové dráhy objednaly v roce 2010 za 2 miliardy franků původně 59, nakonec jich dostanou 62. Ty tři navíc oproti originálnímu kontraktu mají představovat bezplatnou kompenzaci za mnohaleté zpoždění a nekonečné softwarové problémy při zavádění do provozu. Cestující už se s nimi mohou na švýcarských kolejích setkat pár let, ale vzhledem k problematické spolehlivosti dosud převážně jen na spojích kategorie InterRegio. Přitom se s nimi počítalo především pro páteřní spojení InterCity St. Gallen – Curych – Bern – Ženevské jezero. Vlaky Dosto přinášejí pasažérům oproti současným dvoupatrovým IC soupravám přívětivější interiér a úplně nový dětský herní oddíl.



FOTO: DARIO HAEUSERMANN

Mnichov se přiblížil

Výrazně se od prosince 2020 zlepšila nabídka železničního spojení mezi Curychem a Mnichovem. Vlaky Eurocity se novou jízdní dobou 4 hodiny na této relaci konečně dotáhly na autobusy, do loňska trvala jízda po kolejích mezi oběma městy téměř 5 hodin. Tedy ne že by nebylo na trati vedoucí mimo jiné okolo Bodamského jezera čím se kochat, ostatně švýcarské dráhy SBB na ni nasazovaly i svůj panoramatický vůz 1. třídy s obrovskými okny zakrojenými až do střechy, ovšem pro cestující byznysmeny je ušetřený čas rozhodně cennější. Navíc se zásadně zvýšila i nabídka přímých vlaků v tomto úseku, nově dostaly dvouhodinový takt. Do budoucna se podle dohody mezi SBB a DB počítá s výrazným vylepšením spojení do Německa, což nyní závisí na úpravách německých tratí. Výhledově, v horizontu zhruba 5 let, se pak počítá s nasazením rychlovlaku Giruno na přímý spoj z jihošvýcarského Lugana až do severoněmeckého Hamburku.





Wifi hluboko v Alpách

Dlouhá léta to bývalo s volně dostupným internetem na švýcarských kolejích paradoxně mnohem slabší než na těch českých. Signál wifi fungoval pouze na vybraných velkých nádražích a zpravidla pouze na peroně, ve vlaku nezbyvalo než spustit pekelně drahá data, nebo si internetové připojení prostě odpustit. Do roku 2021 však vyjely s wifi signálem už desítky švýcarských vlaků, konkrétně prémiové soupravy rychlovlaků Astoro a Giruno. V praxi to znamená, že surfovat se dá nyní spolehlivě a zdarma i uvnitř nejdelších švýcarských tunelů, jimiž tyto soupravy pendlují, wifi vlakovým internetem si můžete zpestřit pobyt na palubách vlaků Astoro a Giruno v nejdelším tunelu světa pod Gotthardem (57 km) stejně jako cestou do velehorského Wallisu pod Lötschbergem (35 km).

Rychleji na Jungfrauoch

Přísně vzato, tohle není kolejová novinka, přesto nesmí v naší železniční galerii chybět. Díky nové lanovce z Grindelwaldu na Eigergletscher se totiž zásadně zrychlila cesta na nejvyš položené nádraží celé Evropy. Stanice Jungfrauoch funguje od roku 1912 v tunelech pod ledovcem Bernských Alp v nadmořské výšce 3 454 m n. m. Dlouhá léta znamenal výjezd z Interlakeny nahoru víc než dvouhodinovou štrapáci se dvěma přestupy, od prosince 2020 se však lze na

Jungfrauoch dostat z Interlakeny už za 96 minut a z nového autobusového terminálu Grindelwald už za 60 minut. Pronikavé zkrácení jízdní doby však není povinností, nýbrž pouze variantou – jednu cestu můžete projet rychleji s lanovkovými vyhlídkami ze vzduchu, druhou pomaleji s klasickými kolejovými panoramaty. Pro milovníky vláčků nadále zůstává v provozu i původní železniční spojení přes Kleine Scheidegg, ať s přestupy v Grindelwaldu, nebo v Lauterbrunnenu.

Švýcarsko vlakem opět česky

Po roční virové pauze se letos vrátí na švýcarské koleje i komorní výpravy malých „vlakologických“ skupinek českých turistů s cestovní agenturou **www.svycarsko-vlakem.cz**. Česky hovořící majitelka agentury a alpská hoteliérka Marketa Meier žije ve Švýcarsku už čtvrt století a na cestách vám velmi ráda povypráví o švýcarském životě na vlastní kůži, železniční průvodce Petr Čermák jezdí do Švýcarska pravidelně 20 let a napsal o železničním putování Alpami už tři bedekry, které jsou k dostání na **www.mojesvycarsko.com** a u dobrých knihkupců. V nabídce **www.svycarsko-vlakem.cz** jsou tradičně výpravy za kolejovými divy Švýcarska, do rozkvetlého jarního Švýcarska, za největšími krásami Švýcarska i populární prázdninový program rodinného alpského léta s horskými vláčky Rhétské dráhy a nenáročnými výšlapky kolem kolejí.