



Gotthardská železnice: Jak se ze stezky pro muly stala nejkrásnější trať

25. února 2021



Cesta napříč Alpami přes sedlo svatého Gotharda je známá už stovky let. Je to nejpřímější cesta ze severu Evropy na jih do Itálie. Zdejší stezka však byla náročná a nebezpečná. Místy jen 1,5 metru široká cesta byla schůdná pouze pro lidi a zvířata. Nyní je tato oblast místem, kudy se prohánějí rychlíky.

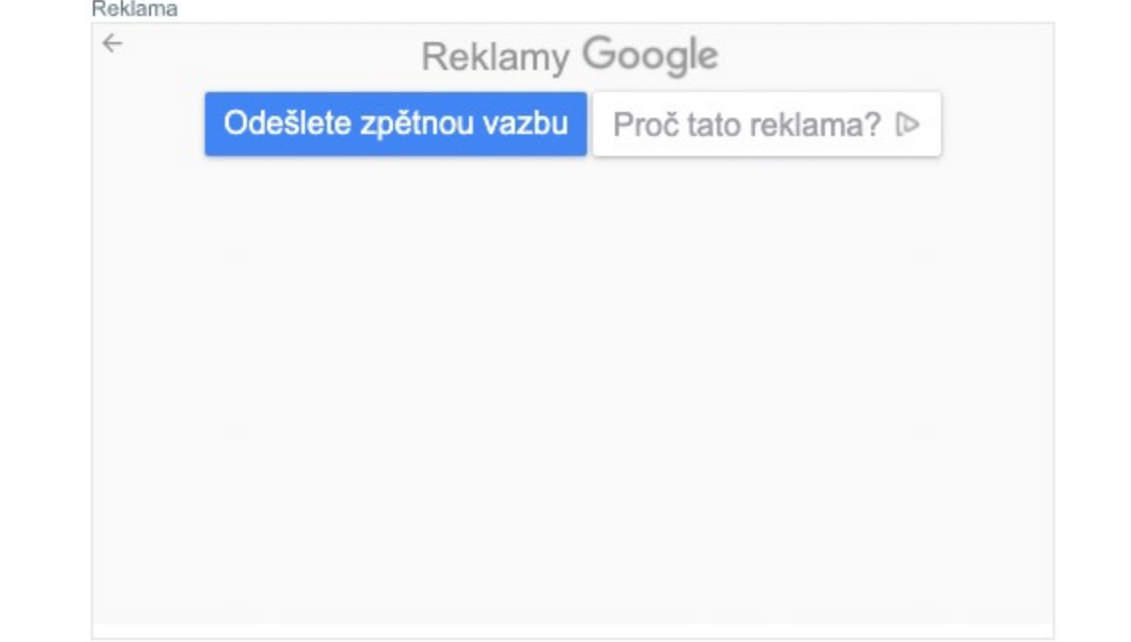


Legendární Gotthardská dráha je obdivovaná od svého počátku. | foto: Petr Štáhlavský

Původní cestu sedlem mohli využívat hlavně poutníci, kteří nevezli mnoho věcí. Ty se musely vejít na záda koní a mul, v zimě na sáně. Obchodníci s povozy museli využívat jiné cesty. Přesto v polovině 18. století prošly Gotthardským průsmykem tisíce cestovatelů a přepravilo se kolem 2 500 až 3 000 tun nákladu.

Změna nastala až začátkem 19. století, kdy přes průsmyk i u nás známý spíše pod svým německým jménem Gotthardpass vznikla první silnice. Cesta široká 5 metrů s maximálním sklonem 10 procent otevřela průsmyk také povozům s hmotností až 500 kg a konečně v roce 1835 se v horách rozezněla trubka poštovního panáčka a přes průsmyk se vydaly poštovní dostavníky. V roce 1875 přepravily přes Alpy 72 000 poutníků, na svou dobu velké číslo. Cesta z Basileje do Milána přes Luzern, odkud se jelo parníkem po jezeře do Flüelenu, pak dostavníkem do Coma a odtud vlakem do cíle, trvala neskutečných 50 hodin. V současnosti, díky úpatnímu Gotthardskému tunelu, trvá stejná cesta 4 h. 14 minut.

Teprve ve 30. letech 20. století vyrostla přes Gotthardpass první moderní silnice a průsmyk se stal s cestou plnou serpentín vyhledávanou turistickou atrakcí po motoristy a motorkáře. Nyní jich tam každý rok zavítá hodně přes půl milionu.



Také původní Gotthardská dráha, Gotthardbahn – dnes označovaná jako horská nebo panoramatická železnice (Panoramabahn) – je vyhledávanou turistickou atrakcí, která nabízí dechberoucí pohledy na okolní horské velikány, hluboká údolí a úzké soutěsky. Jedná se o obdivuhodné inženýrské dílo poslední čtvrtiny 19. století, které v uplynulých letech zastínilo nové dílo v podobě Gotthardského úpatního tunelu. Ten je se svými 57 kilometry nejdelším tunelem světa.

Projeďte se Gotthardskou panoramatickou železnicí ve fotografiích

Délka všech vyrubaných chodeb (jedná se vlastně o dva jednokolejné souběžné tunely), spojovacích průchodů, záchranných a technologických štol a podzemních sálů je dokonce přes 150 kilometrů. Nový tunel podstatně zrychlil každodenní cestování za prací a obchodem. Dnes trvá cesta Curych – Miláno 3 h. 17 min., ještě před 20 lety to bylo 4,5 hodiny a na začátku provozu dokonce 9 až 10 hodin. Jenže cesta „nekonečným“ tunelem nemůže nahradit dechberoucí zážitek z cesty přes hory.

Risk za 5 000 franků denně

Původní dráha byla skoro 140 let jednou z nejdůležitějších spojnic severu a jihu Evropy. Hned v prvním roce provozu po ní cestoval milion lidí a přepravilo se půl milionu tun zboží a tyto počty, kromě období světových válek a velkých krizí, stále rostly. V roce 1908 to bylo už 3,9 milionu cestujících a 1, 6 milionů tun nákladu a v roce 1980 dosáhl počet cestujících 7,2 milionů (denně v průměru 20 000 lidí) a 12,7 milionů tun nákladu.

V letech největšího obchodního boomu to bylo dokonce až 32 milionů tun zboží za rok, které musela víc než sto let stará Gotthardbahn přepravit. Na začátku však bylo odvážné rozhodnutí pustit se do tak náročné stavby. Napříč Alpami existovalo již několik tratí, ale žádná dosud nebyla tak ambiciózní.

V roce 1871 byla založena akciová společnost Gotthardbahn, která měla zajistit stavbu 206 kilometrů dlouhé tratě z Immensee nedaleko Lucernu do Chiassa na italské hranici. Ve stejném roce byla uzavřena mezistátní smlouva mezi Švýcarskem, Německem a Itálií o stavbě nového spojení s náklady 187 milionů švýcarských franků. Němci podpořili tuto investici 20 miliony a Italové dokonce 45 miliony franků. Tehdy ještě nikdo netušil, že by se mohly náklady vyšplhat až o 100 milionů švýcarských franků výš a společností bude v roce 1877 hrozit krach.

Před tím ji zachránila finanční injekce v hodnotě přes 40 milionů franků, ale také značné přehodnocení projektu. Vypuštěna byla druhá kolej, zvětšily se sklony a zmenšily poloměry oblouků, což stavbu zlevnilo. Konečný účet byl „jen“ 227 milionů. Jak je vidět, problém s předražením velkých staveb je starý nejméně 150 let a trápil i soukromé investory. Před 150 lety také málokdo předpokládal, že se nová Gotthardská železnice stane pro Švýcarské spolkové dráhy (SBB) skutečným zlatým vejcem, které bude plnit jejich kasu tak vydatně, že budou moci bez subvencí provozovat řadu ztrátových, ale pro život Švýcarů nezbytných služeb.

Ale zpět na začátek. V roce 1872 se rozběhla stavba celé železnice. Jejím srdcem se měl stát 15 kilometrů dlouhý vrcholový tunel, ve své době nejdelší tunel světa. O jeho stavbu soupeřili dva muži, zkušený italský stavitel Severinio Grattoni, který se podílel na stavbě tunelu Mont-Cenis, prvního velkého tunelu napříč Alpami (1857 – 1871, 12 km), a ambiciózní Švýcar Loius Favre, který měl vlivné přátele a získal v předstihu potřebné informace. Železnici nabídl postavit tunel za pouhých 8 let, za pevnou cenu a s dnes běžně používaným motivačním systémem bonus / malus. Za každý den zdržení zaplatí 5 000 franků, za každý den zkrácení stavby dostane bonus 5 000 franků.

Favre sázel na rychlý vývoj důlní techniky. Ta stála za rychlou stavbou tunelu Mont-Cenis. Ovšem lidskou práci zdaleka nenahradila. Ve třech směnách za nuzných podmínek se na stavbě tunelu střídalo kolem 2 a půl tisíce dělníků. Mnoho jich na stavbě zemřelo a stovky se zranily. Hygienické podmínky byly zoufalé. V tunelu kromě vysoké teploty přes 30 °C, prachu a špatného ovzduší také množství fekálií. Na staveništi nebyly žádné záchody, a tak dělníci vykonávali potřebu, kde se dalo. Mnozí si odnesli celoživotní následky, které jim zkrátily život o mnoho let. Kvůli velkému pracovnímu vypětí zemřel 19. července 1879 přímo na stavbě také stavitel Favre. Umřel ani ne tři čtvrtě roku před proražením tunelu 29. února 1880.

Špičkový interval skoro jako v metru

První ještě pracovní úzkorozchodný vlak projel tunelem 1. listopadu 1880, už 1. ledna 1882 začaly dráhu využívat první poštovní vlaky a běžný provoz byl zahájen 1. června 1882.

Železnice měla neuvěřitelný úspěch. Zprvu zde jezdilo jen 22 vlaků denně, jejich počet, délka a hmotnost však rychle rostly. Brzy se zde objevily také luxusní mezistátní expresy zvučných jmen. Není divu, že už po pár letech začala stavba druhé koleje (v horském úseku 1890 – 1896) a po celou dobu provozu byla dráha vylepšována. Od roku 1922 byl zahájen elektrický provoz na celé trati od Lucernu po Chiasso.

Mezitím však dráha změnila majitele. Lidové hlasování rozhodlo 20. února 1898 o zestátnění pěti největších soukromých železnic a vytvoření Švýcarských spolkových drah – Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Jen za první tři společnosti převzaté státem v roce 1902 zaplatila spolková vláda dohromady 215 milionů švýcarských franků. Gotthardská dráha byla k SBB připojena 1. května 1909 a vláda v Bernu odškodnila její akcionáře téměř 201 milionem franků, ovšem nikoli v hotovosti, nýbrž různou formou dluhopisů.

Spolkové dráhy Gotthardbahn dál zvelebovaly. Pro těžší elektrické lokomotivy a jimi dopravované vlaky byly zesíleny mosty. Dalším zkvalitněním prošla trať a opět především mosty, které byly z velké části postaveny úplně nové, v letech 1952 až 1977. Vyrostly také mnohé spojky mezi oběma kolejiemi, které umožnily údržbu velmi namáhané tratě za plného provozu. V polovině 90. let ve špičkové dny využívalo Gotthardskou dráhu kolem 300 vlaků. Pokud by jich jela jedním směrem přesná polovina, pak by byl průměrný interval mezi vlaky ani ne 10 minut. Byly však i hodiny, kdy měly vlaky pouze několikaminutové intervaly, podobně jako v metru.



Postupně bylo modernizováno také zabezpečovací zařízení, které umožnilo tak krátký sled vlaků. Od roku 1922 se začaly používat elektrická stavědla, první v Göschenu. Byl zaveden tzv. traťový blok a zabezpečovací zařízení, které vlak automaticky zastavilo, pokud projel návěst stůj – červené světlo.

Navzdory všem vylepšením byla stará horská trať otevřená před 140 lety už na hranici své kapacity a efektivity. Ani značný pokrok ve vývoji moderních lokomotiv a vagónů neumožnil zvětšit hmotnost vlaků. Navíc jízda do dlouhých a velkých stoupání vyžaduje velké množství energie. Nákladní vlak o maximální délce 750 metrů a hmotnosti 1 600 tun potřebuje na horské dráze až tři lokomotivy, zatímco v úpatním tunelu ho pohodlně dopraví jen jediný stroj. A trojice moderních elektrických lokomotiv potřebuje při plném výkonu kolem 20 MW energie.

Proto byla stará klikatá železnice plná malých oblouků a strmých sklonů nahrazena moderním přímým tunelem, který splňuje všechny současné i budoucí nároky na moderní, rychlou, bezpečnou a také ekologickou dopravu. Vždyť švýcarské železnice se podílí na přepravě třetiny nákladu a skoro pětiny lidí v zemi helvétského kříže, ale spotřebují pouhých 3 až 4 procenta energie využitých v dopravě alpské republiky.

Gotthardská panoramatická dráha však zůstává obdivuhodným inženýrským dílem kouzelně zasazeným do krajiny a stále ji navštěvuje mnoho turistů. Jen vlaků zde již nejedzí tolik jako dřív. Snímky v naší galerii jsou proto pořízeny z poslední dekády provozu na staré Gotthardbahn, před otevřením úpatního tunelu, a historické snímky z 19. století pocházejí z archivu SBB Historic.

Autor: Petr Štáhlavský

Reklama

Vybuduj své město

Proveď svou říši mnoha epochami. Zahraj si nyní online.

Forge of Empires

Otevřít >

Reklama

Úrok od 1,59 % p.a.

Bezpečná hypotéka online

ZPĚTNÝ BONUS

až 4 000 Kč

Komerční sdělení