

in.ihned.cz/investice

cích. Výchozím bodem je stanice Kleine Scheidegg, kam jezdí vlaky z Interlaken. Trať je dlouhá 9,5 km, z toho 7 km prochází tunely, a překonává převýšení 1400 metrů. První zastávka Eigergletscher ve výšce 2320 metrů, vybudované pod skalní stěnou hory Eiger, nabízí cestujícím nádherný výhled na panoráma štítů Jungfrau a Mönch. Hned za stanicí trať definitivně mizí v tunelu vyraženém v severní straně Eigeru. Ve vyhlídkové stanici Eigernordwand (2865 m), kde vlak setrvá několik minut, je ze tří oken 5,5 m širokých výhled na jezero Thun, pohoří Jura, Schwarzwald a Vogézy a do údolí Grindelwaldu.

Trať se tady v devadesátistupňovém oblouku stáčí do další vyhlídkové stanice Eismeer (3160 m), nacházející se na jihovýchodním úbočí Eigeru. Odtud vlak stoupá převážně vápencovým a rulovým masivem hory Mönch k vrcholové stanici Jungfrauoch v nadmořské výšce 3454 metrů, nejvýše položené železniční stanici v Evropě. V roce 1996 připsali Švýcaři Jungfrauoch další evropské nej, když na skalním ostrohu nad stanicí otevřeli novou vyhlídkovou terasu Sfinx ve výšce 3571 metrů nad mořem, spojenou s nitrem hory rychlovýtahem. Rozhled na okolní hory, ledovec Aletsch a daleko do podhůří je zvláště za příznivého počasí doslova úchvatný.

Tramvaji na Monte Generoso

Na Monte Generoso, která se tyčí do výšky 1701 metrů na hranicích s Itálií, je umístěna největší astronomická observatoř ve Švýcarsku. Její teleskop s ohniskovou vzdáleností 5 metrů má průměr 61 cm. Do provozu byla uvedena v roce 1996 a k pozorování je otevřena i laickým návštěvníkům. Ale i výhledy pouhým okem stojí za to: turistům se odtud otevírají nejhezčí panoramata kantonu Ticino, výhledy na oblast jezer, Lombardskou planinu, k Apeninám a alpskému hřebetu od Eigeru po Matterhorn a Jungfrau po Monte

Rosa. Lákají i přírodní zajímavosti, v krajině se vyskytuje mnoho vzácných druhů živočichů a rostlin a také rozsáhlá síť jeskyní, které jsou rájem speleologů. Monte Generoso nabízí možnosti turistických pochodů i horolezecké terény pro zkušené lezce, stezky pro horská kola, přírodní startovací rampy pro paragliding i stanoviště pro pozorování ptactva.

Od roku 1890 vede na Monte Generoso zubačka, na počátku 80. let minulého století elektrifikovaná, aby se snížil negativní vliv na přírodní prostředí. Dopravu zajišťují čtyři moderní elektrické soupravy, každá pro 120 cestujících, které svým vzhledem připomínají tramvaje. Trasu z Capolaga na břehu jezera Lugano v nadmořské výšce 274 m přes stanice San Nicolao a Bellavista do vrcholové Vetty překonají za 40 minut. Na své si ale přijdou i milovníci romantické páry, kteří si mohou cestu pod vrchol vychutnat v otevřeném voze tlačném původní supící parní lokomotivou. Vyjíždí na trať jen příležitostně nebo na zvláštní objednávku.

Se supěním na Rothorn

Velký zájem turistů z celého světa o poznání vrcholových partií Alp vedl k vybudování ozubnicové dráhy z Brienzu pod vrchol hory Rothorn. Provoz začal v roce 1892, ale po pár letech nadšení opadlo, až se vlaky na začátku první světové války zastavily. Až v roce 1931 byl provoz obnoven. Díky této „výluce“ je ale dnes tento úsek ve Švýcarsku jediným, po němž jezdí parní lokomotivy nikoliv jen pro potěšení milovníků železnic, ale z nezbytnosti. V období, kdy byla tato parní železnice mimo provoz, totiž Švýcaři elektrifikovali celou síť drah, čemuž opuštěné koleje ušly.

Na železnici od začátku jejího provozu zajišťovaly veškerou dopravu dvounápravové ozubnicové parní lokomotivy. Ty původní pocházejí z roku 1892 a, ač je to k neuvěření, krásnou alpskou krajinou dy-



FOTO: JAROSLAV SKALICKÝ

chavičně funí dodnes. Označeny jsou jedničkou až pětkou a od ostatních se liší i tím, že táhnou jen jeden vagon, zatímco ostatní lokomotivy dva.

Na konci padesátých let minulého století se zdálo, že dny rothornské parní dráhy jsou sečteny. Přes všechnu péči, kterou železničáři věnovali údržbě parních lokomotiv, bylo zřejmé, že nemohou vydržet trvalý provoz. Navíc značně rostly náklady, a tak společnost uvažovala o zrušení dráhy a jejím nahrazení velkapacitní lanovkou. Tomu však zabránili příznivci železnice. Počet cestujících na trati Brienzen – Rothorn je dnes přes čtvrt miliónu lidí.

Trať prochází krásnými alpskými lukami a pastvinami. Ve výšce 1341 m. n. m. leží stanice Planalp, kde parní lokomotivy obvykle čerpají vodu. S rostoucí nadmořskou výškou se odkrývají jedinečné výhledy na vzdálené čtyřtisícové velikány Mönch a Eiger. Při brzkých ranních jízdách mohou cestující navíc obdivovat alpskou faunu, kamzíky, orly a další. Cílové stanice Brienzen Rothorn Kulm stojí ve výšce 2245 m. Zastřešená čekárna je vytesána přímo ve skále a nedaleký horský hotel je výchozím bodem mnoha krásných horských túr.

La Centovallina

Železniční trať ze švýcarského Locarna do italské Domodossoly, kde na ni navazuje expresní trať z Milána do Brigu →

NENECHTE SI UJÍT

S historií švýcarských železnic se nejlépe seznámíte v **dopravním muzeu v Lucernu**, které patří k nejvýznamnějším svého druhu ve světě. Sběrka šesti desítek vagonů a lokomotiv je největší ve Švý-



carsku. Nejstarší parní lokomotiva pochází z roku 1858, dalšími raritami jsou první elektrická tramvaj z roku 1888 či o rok mladší první evropská třífázová elektrická lokomotiva. Švýcarské vlaky nechybějí v parku Swissminiature v městečku Melide na břehu Luganského jezera, který okouzlí hlavně děti. Jedná se o model Švýcarska na rozloze jednoho hektaru s více než 120 objekty, které jsou přesnou, 25x zmenšenou kopií originálu. Významné budovy a historické památky jsou začleněny do krajiny, kterou kříží 3 km železničních tratí s čilým provozem, nechybějí ani nejznámější lanovky.