



*Lago di Tom v Gotthardském masivu*

## Züri Züitig

Číslo 2, 22. listopadu 2013

*Milí přátelé, kamarádi,*

*posílám další várku dojmů ze Švýcarska. Přes týden mi většinu času vyplňuje práce na ETH, která mě fakt baví a je hodně zajímavá. Proto i toto číslo posílám se zpožděním a v menším rozsahu než minule.*

### ***Pár postřehů o ETH***

Zatím jsou moje dojmy značně útržkovité, ale některé věci mi tady přijdou hodně zajímavé. Kupříkladu:

- Bakalářské studium je v němčině, magisterské celé v angličtině (zrovna u mého oboru, kde ani pro spoustu věcí nejsou české termíny a drtivá většina literatury je v angličtině, bychom se mohli inspirovat).
- Pracuji v budově věd o Zemi, která se jmenuje „Focus Terra“. Ve velké hale uprostřed budovy je nádherná (a hodně poutavě udělaná) stálá expozice o historii Země (včetně trilobitů, přesliček, modelů jak vypadal Zürich v době ledové a v druhohorách...) a v druhé části haly je každý měsíc nějaká výstava, teď zrovna o sledování Země z družic.
- ETH má část budov v centru těsně u sebe (a hned vedle University) a druhou část v kampusu Höggerberg na zelené louce (spíše kopci) za městem.
- Okolo budov v centru jsou různé jídelny – včetně těstovinové, asijské, jídelny na terase s výhledem na Curych a specialitou je Dozentenfoyer, kam mohou studenti jen ve společnosti pedagoga.
- V jídelnách je pravidlem minimálně jedno dobré bezmasé jídlo a v některých jídelnách mají denně jídlo z produktů ekologického zemědělství.
- Doktorandů je tady mnohem méně než u nás, ale zato mají nesrovnatelné podmínky. Na každé místo doktoranda musí být projekt schválený (a financovaný) projekt, ze kterého má doktorand placených 60 % úvazku vědeckého pracovníka (a to jsou i na švýcarské poměry zajímavé peníze).
- ... A okolo ETH jsou stále přeplněná velo-parkoviště, ač je stále větší zima (a včera už začalo sněžit).

### ***Ze Švýcarska: Závěje okolo Lago Ritom***



*Lago Ritom – cíl výletu*

Vyjíždím ranním vlakem z Curychu a přemýšlím: Kolik sněhu bude na horách tentokrát? A nakolik mi dovolí držet se plánů, či kde mě donutí improvizovat? Ve posledních stanicích před horama přistupují lidé s lyžemi a snowboardy, před Gotthardským tunelem vidím z okének jen mlhu a sníh. Mám neodbytný pocit, že mi něco chybí...

Ale zmíním se už o cestě vlakem, stála za to. Projíždíme mezi horami, okolo jezer a malými městečky. Jak se blížíme ke Gotthardskému tunelu, vlak zpomaluje, trať se kroutí po obou svazích horského údolí a nabírá výšku (na 28 kilometrech

vystoupá o 634 m)<sup>1</sup>. Aby nebyla trať ještě strmější, prochází jedním spirálovým tunelem (trať zaleze do tunelu, udělá pod zemí celé kolečko a vyleze na povrch skoro na stejném místě, ale o hodně výš) a klikatí se smyčkami ve tvaru hodně splacatělého „S“ – okolo kostela ve Wassen projíždíme třikrát v různých výškách. Zastavujeme v Göschenenu, odkud úzkorozchodné vlaky po ozubnici šplhají na slavnou horskou železnici Matterhorn-Gothard Bahn, a vzápětí vjíždíme do patnáct kilometrů dlouhého tunelu. Gotthardský tunel se začal stavět 1872 a dělníci jej vzduchem poháněnými sbíječkami rubali z obou stran téměř osm let<sup>2</sup>. Náročnou stavbu provázely obrovské finanční, technické a geologické problémy, v jejím průběhu zahynulo asi 200 dělníků, zejména kvůli průvalům vody, zraněním vlaky vyvážejícím horninu a epidemii<sup>3</sup>. A optimistická aktualita z nedávné doby, už je dokončená ražba nového Gotthardského úpatního tunelu, který bude s délkou 57 kilometrů nejdelším železničním tunelem světa. Úpatní znamená, že trať zaleze do země už na úpatí hor a nebude stoupat nahoru jako k nynějšímu tunelu. Nový tunel by měl zkrátit cestu z Curychu do Milána o hodinu a vytvořit tak silnou konkurenci i letecké dopravě. Zároveň by měl na železnici přetáhnout část nákladní automobilové dopravy ve směru Itálie-Švýcarsko-Německo.

Vystupuji hned za tunelem, v městečku Airolo. Najednou kolem sebe slyším italštinu, domy vypadají jinak, a místo mlhy tady svítí slunce na modré obloze. Za městem už leží sněhový poprašek, vypadá to úplně jako jasný zimní mrazivý den. Začínám stoupat smrkovým lesem, zakopávám o v Čechách zcela nevídané houby. Na loukách výše si mohu naplno vychutnat sluncem nasvícené bílé panorama Alp všude okolo. Ve výšce okolo 1900 metrů se už solidně bořím, je jasné, že o moc výše se tentokrát nedostanu. Dvojice na sněžnicích mě jen utvrzuje v dojmu, že mi něco chybí. Pěšina opět míří do lesa a lehce klesá, jde se o poznání lépe. Po chvíli přicházím na horskou silničku a ta mě přivádí k Lago Ritom. Moc jsem nestudoval, kam jedu, takže jsem čekal jezero, a místo toho přicházím pod velikou betonovou přehradu. Informační tabule prozrazuje, že hladina jezera byla zvýšena a důmyslný systém vodních štol přivádí do jezera vodu z říček v dalších údolích, aby další štola vodu odvedla do elektrárny, která dodává 8 % energie potřebné k provozu švýcarských železnic.



*Malebné Lago di Tom*

Jezero má asi tři kilometry na délku, obejdu jen malou část a začínám stoupat výše do hor. Mezitím sleduji, jak se slunce opírá do skal nade mnou a uvolňuje z nich laviny, no spíše lavinky, lavinečky. Vždy se ozve hukot a vidím, jak se masa sněhu řítí skalním žlebem a rozprskává se na louce pod skálou. Stoupám podle horského potůčku, a po půlhodině prošlapávání cesty ve sněhu přicházím k Lago di Tom. To je oproti předešlému maličké, ale zato neskonale malebné. Ze dvou stran jej obklopují mohutné skalní masivy, za dvou oblá návrší. Hladina je z větší části zamrzlá, ve zbylé vodní ploše se zrcadlí zasněžené hory. Na břehu stojí zabeđená salaš, přes léto se tu pasou krávy, a místní lidé vyrábí věhlasný Gotthardský sýr. U jezera si dávám (velmi pozdní) oběd a rozhoduji se dál do hor nepokračovat. Sice by to ještě šlo, ale nejspíš bych stejně k chatě s Winterräumem nedošel pro množství sněhu, lavinové nebezpečí či náročný terén, kde by turistická značka s jistotou nebyla vidět. Radši se přes nevysoký hřebítek (tedy, má 2070 m, ale to je jen 50 metrů nahoru) stáčím k dalšímu jezeru, Lago Cadagno, a přilehlé, na zimu opuštěné, vesnici.



*Tady se už bořím pořádně. Jdu k Lago Cadagno (vlevo), další den se obloukem vrátím k Lago Ritom (vpravo)*

Na hřebínku se už bořím pořádně, jsem rád, že jsem to otočil. Navíc se mi urval řemínek na jednom návleku, takže se mi sníh sype do boty. Přicházím do

1 Antony Lambert, Switzerland Without a Car, Bucks 2009

2 tamtéž

3 [http://en.wikipedia.org/wiki/Gotthard\\_Tunnel](http://en.wikipedia.org/wiki/Gotthard_Tunnel)

liduprázdné vesničky místních pastevců, všechny domy mají zabeďněná okna. Zde opět přicházím na cestu s lidskými stopami, pokračuji po ní za jezero, ale poté se rozhoduji vrátit a přenocovat na verandě jednoho z domků. Za soumraku roztahuji karimatku, akorát na ní zbývá místo mezi nafoukaným sněhem a hromadou dřeva. Vařím kuskus s instantní omáčkou a poté se snažím jehlou a nití vylovenou z lékárníčky spravit návlek. Jestli jste někdy zkoušeli za mrazu a ve světle čelovky sešít tvrdý popruh s tlustou látkou (navíc obojí pokryté vrstvou ledu – to jsem musel rozehřát na ešusu s večerí), tušíte, že to nebyla zdaleka triviální operace a výsledek kvalitou nepřekypoval. Okolo sedmé zalézám do spacáku, je přede mnou ještě dvanáct hodin tmy. Teprve tady, daleko od světla civilizace, si uvědomuji, jak je zimní noc dlouhá.

Dlouhá, ale nádherná. Za skalními štíty vychází úplněk, aby vysoko po obloze celou noc putoval k západu (měsíc v úplněku je na opačné straně než slunce, takže je v zimě nejvyšší, a v létě nízko nad obzorem). Jeho světlo se odráží na vlnkách na jezeře, odlesky tančí nad hladinou jako bludičky. Hory jsou ve stříbrném světle vidět jako ve dne. Spím lehce, vždy když otevřu oči, měsíc mi jako neomylná časomíra řekne, kolik času noci ještě zbývá.

S východem slunce házím batoh na záda a vyrážím okolo jezera. Za úsvitu se zvedla mlha a teď v kotlině mezi horami leží jako bílá peřina. Když se ocitnu nad ní, vypadá opravdu úchvatně. Chci přejít po úbočí hor k jiné stanici vlaku, začátek cesty je perfektní. Bořím se tak do půlky lýtek, výjimečně po kolena, celkem to jde dobře. Jdu krásnou krajinou mezi keři a osamělými stromy, hodně mi to tu připomíná kras. Odbočuji na skalní návrší, je z něho nádherný rozhled na Lago Ritom i bílé hory a pláň všude okolo.



*Výhled ze skalního návrší, za to to stálo!*

Postupně se ocitám na severním úbočí hory a začíná to být náročnější. Je více sněhu, zahlédnout značku

je opravdu vzácnost, spíše podle mapy tipuji, kam by mohla vést. Hodně se mi osvědčuje jít ve stopách lišky – lépe než já vytuší, kde se nebude bořit, často stačí jen maličko uhnout ze stopy a propadnu se do hlubokého sněhu. Ale stejně si říkám, že asi zvolím ještě lehčí variantu. Poslední kapkou je, když se u horského potůčku propadnu do nějaké mokřiny a do jedné pohorky mi nateče vrchem. A navíc včerejší sešití návleku povolilo. Stáčím se k Lago Ritom, scházím lesem, velmi strmě dolů. Každým krokem jsem o půl metru níže, najednou to jde samo (z takového kopce se v hlubokém sněhu jde lépe než v létě). Po chvíli jsem dole, u jezera, na pěšině, kde leží sněhu jen po kotníky. Jsem první člověk, který tu od napadnutí sněhu byl, přede mnou tu šel jen jelen.



*Návrat okolo Lago Ritom*

Značka vede po skalnatém břehu, občas i na úzké terase po skále nad vodou. Možná dobré místo zmínit, jak tu vypadá turistické značení. Všechny značky jsou tu červené, skoro k nerozeznání od našich. Akorát když je malují na kameny, někdy je značka zalomená a směr červeného pruhu naznačuje směr k předchozí a následující. A aby se jednobarevné cesty nepletly, na každém rozcestí jsou směrovky, někdy s časem v hodinách, většinou jen ukazující směr.



*Domek s kamennou střechou (Lago Cadagno)*

V brzkém odpoledni se ocitám znovu na hrázi jezera

Ritom, a tentokrát scházím přímo dolů, podle skoro vyschlého potoka a jeho vodopádů (skoro všechnu vodu bere elektrárna). V půli sestupu přicházím do malé vesničky. Domky jsou ve strmém svahu nalepené jeden na druhý, mají střechy z plochých kamenů, a dohromady vypadají spíše jako pevnost. A jedinou přístupovou cestou je kameny dlážděná strmá cesta lesem, kde jsou kameny dávány ne na

plocho, ale špičkami nahoru, aby člověk nesklouzl až do údolí. Vůbec, místní vesničky mě hodně přesvědčily, že pokrok a relativní bohatství nemusí znamenat, že na venkově zůstanou prázdné vesnice, staví se nevkusné baráky a tradiční způsob života zmizí v nenávratnu. Určitě se sem chci podívat v létě, až se místní lidé vrátí do kamenných domků a vyženou krávy do hor...

## ***Jak funguje Švýcarsko: Železnice a Swiss travel system***

Minulý víkend při cestě do Mattertalu (viz Züri Ziitig 1) jsem poprvé vyzkoušel, jak funguje švýcarský doprava v praxi. Brzy ráno jdu na lanovku, neboť bydlím na kopci, který si můžete představit jako takový curyšský Petřín. Přesně v 5:20, kdy má lanovka z Zürichbergu začít jezdit, se rozsvěcí tlačítko na dveřích a mohu nastoupit. Zmáčknu tlačítko cílové stanice (jako ve výtahu) a lanovka se sama rozjíždí. Stojím těsně u předního skla a vidím noční město z pohledu řidiče, který tu ale není.

Před nástupem jsem si označil denní jízdenku, která platí na veškerou veřejnou dopravu ve Švýcarsku. Heslo Curyšského dopravního svazu „Ein Ticket für alles“ (jeden lístek na všechno) platí i v rámci celého Švýcarska. Jako cestující se nemusím zajímat, s kolika dopravci a jakými dopravními prostředky cestuji, prostě si koupím lístek, či cvaknu celodenní síťovou jízdenku a jedu.

Hlavní nádraží v Curychu je hlavové, to znamená že všechny koleje jsou kusé (slepé) a člověk může na nástupiště přijít bez lezení do podchodu. Jako třeba Masarykovo nádraží v Praze. Že lokomotivy nemůžou objíždět vlak tu vůbec nevadí, všechny

vlaky jsou buďto elektrické jednotky, nebo mají řídicí vůz. To znamená že přijedou třeba lokomotivou napřed, mašinfíra přejde do posledního vozu, který má na konci stanoviště strojvůdce a při zpáteční cestě lokomotiva vlak sune (tlačí před sebou) a je řízena „na dálku“. Po technické stránce jsou švýcarské železnice špičkové i v dalších směrech. Třeba nejen že jsou takřka všechny tratě elektrifikované, ale už od počátku elektrického provozu se zde používá rekuperace – to znamená že lokomotiva při brzdění vyrábí elektřinu a tu vrací zpátky do troleje.

Běžného cestující zajímá asi více, že vlaky jezdí každou hodiny či půlhodinu ve stejnou minutu (taktový jízdní řád), v přestupních stanicích přesně navazují a už před příjezdem do stanice průvodčí ohlásí, na které koleji návazný vlak stojí.

Další švýcarskou specialitou jsou PostBusy, které skoro v každé stanici čekají na vlak a dovezou člověka až do zapadlých horských vesniček. Ano, opravdu poštovní autobusy. Žluté autobusy tu provozuje švýcarská pošta, a i když už asi dopisy nevozí, poštovní trumpetu na sobě nakreslenou mají pořád.

## ***Z Curychu: EXPOVINA***

V uplynulých dnech se v Curychu konala zajímavá výstava EXPOVINA – výstava vína. Probíhala na Curyšském jezeře na čtyřech zakotvených parnicích pospojovaných lávkami, a na každé lodi byli stánky jednotlivých vinařství jeden vedle druhého. Člověk zaplatil vstupné, dostal katalog, a mohl ochutnávat co chtěl. Navíc vystavující často o svém víně i zajímavě povídali (ochota mluvit anglicky je tady

opravdu velká). Nejvíce času jsem strávil u vinařství z Churu, Valisu (mimořadně, tam jsou nejvýše položené vinice v Evropě) a dalších švýcarských regionů a ochutnával místní speciality. A co byl největší gól? Když jsem přišel k vinaři z Brigu a ten povídá: „Nemluvíte náhodou česky? Já jsem z poloviny Čech.“

*Mějte se pěkně, zdravím ze zachumeleného Curychu. Pravděpodobně jste teď četli naposledy o výletu do Alp, od minulého víkendu na horách ještě sníž připadl, takže se budu držet v nižších nadmořských výškách. Zato se třeba konečně podívám pořádněji na místní památky...*