

Z AUTORSKÉ DÍLNY
SNOW

Radek Holub Petr Socha

Lýžařská nej Švýcarska

Lýžařská nej Švýcarska

Radek
Holub

Petr
Socha

Skipasy zdarma uvnitř

Švýcarsko.
MojeSvycarsko.com





Rhätische Bahn

Rhétská dráha

Světové dědictví UNESCO – mistrovské dílo železniční techniky

Více než sto let stará železniční trať přes Albulu a Berninu je, co se týče stavební techniky, jedinečný mistrovský výkon. Čeká vás mimořádný technický zážitek harmonicky zasazený do přírody z doby, kdy železnice stála teprve na počátku svého vývoje. Od června 2008 patří trať Rhétské dráhy Albulu/Bernina ke světovému dědictví UNESCO.

Bernina Panorama Winter

Novinka letošní zimy, trasa ze Sv. Mořice do Tirana a zpět, patří k nejimpozantnějším přejezdům Alp, pojedete přes nejvyšší stanici celé Rhétské dráhy Ospizio Bernina ve výšce 2 253 m n. m. až dolů k palmám do italského Tirana. Panoramatické vozy jsou zařazeny v regionálních vlacích, rezervace je nutná, cena pouze 5 CHF.

Náš tip: Zastavte se v restauraci Alp Grüm, která nabízí regionální speciality, ale i nádherné výhledy na Poschiavo.

Albulu Panorama Winter

Druhá novinka pro zimní sezónu je trasa ze Sv. Mořice do Churu a zpět. Obdivovat budete okolní přírodu a především železniční stavební dílo. Trasa zahrnuje šroubovitě stoupání do průsmyku Albulu i proslulý viadukt Landwasser. Panoramatické vozy jsou rovněž řazeny v regionálním vlaku, rezervace je nutná, cena 5 CHF.

Náš tip: Zastavte se v novém železničním muzeu Albulu, www.bahnmuseum-albula.ch.

Glacier Express (Ledovcový expres)

Vrcholné atrakce na začátku a na konci. Sv. Mořic si vás získá elegancí a exkluzivitou. V Zermattu zdraví nejfotografovanější hora světa – Matterhorn. Mezitím jedete na trati patřící pod UNESCO v Graubündenu a projedete Rýnskou soutěskou – „Grand Canyon“ Švýcarska. Cena rezervace v zimě jen 13 CHF.

Rezervace: reservation@rhb.ch, www.rhb.ch



Rhätische Bahn
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur
Tel.: +41 (0)81 288 65 65
railservice@rhb.ch
www.rhb.ch

Lyžařská nej Švýcarska

Radek Holub, Petr Socha

www.snow.cz



Vychází k příležitosti 150. výročí vzniku zimní dovolené, což se stalo právě ve Švýcarsku.

Kniha vznikla za přispění české pobočky agentury Switzerland Tourism, jejíž ředitelce, paní Aleně Koukalové, tímto velice děkujeme.

Partneři:



Švýcarsko – nej pro lyžaře

Jedna horská krása vedle druhé. To je Švýcarsko. Nejen nejvyšší horský masív Alp s Matterhornem a Monte Rosou, ale mnohé další (a nakonec nejen) horské oblasti Švýcarska dostaly do vínku mimořádné estetické bohatství, které v takové koncentraci a intenzitě nenajdete snad nikde na světě. Samozřejmě, na Zemi je spousta lokalit s famózními horskými kulisami, jsou místa drsnější, hory vyšší, prostory rozlehlejší, ledovce mohutnější... a je to samozřejmě otázka silně subjektivní. Když si ale normální turista – nebo lyžař – projede svět, málokde se dostane tak blízko k ledovcům a magickým zákoutím přírody, jen málokde najde tak fascinující pohledy obvykle pozorovatelné i z terasy horské restaurace. Málokde ho skrz hory provedou vláčky a vůbec asi nikde nenajde tak malebnou kombinaci děl přírody a člověka.

S tím souvisí samozřejmě lyžování. Asi se svět sotva shodne na tom, že jedna konkrétní země je pro lyžaře nejlepší. Někde vévodí hustota lyžařské infrastruktury, jinde kvantita tratí, jinde komfort a vybavenost... Pokud by ale vznikl

algoritmus, který objektivně zhodnotí a seřadí všechny impulsy a vjemy, kterými prožíváme a hodnotíme lyžování, vsadil bych lyžařské boty, že Švýcarsko vyhraje.

Švýcarsko má nejen (možná) nejkrásnější hory, slušně vyspělou lyžařskou infrastrukturu, ale také – a to dokládají čísla – i nejsilnější lyžařskou kulturu měreno poměrem lyžujících obyvatel. Podobně nepochybnitelně se může pyšnit i nejdelší tradicí zimního turismu. Je to už hodně indicií, abychom mohli vyslovit, že pro lyžaře je Švýcarsko to nej místo světa.

Tato kniha si klade za cíl vyjmenovat vše-možná lyžařská nej, která se v nejlepší lyžařské zemi světa nachází. Koncentrace nej v knize je opravdu vysoká, nicméně snad to nebude na škodu. Věříme totiž, že člověk ve svém omezeném životním prostoru a čase chce jít přímo k věci – poznávat rovnou to nejlepší, nejzajímavější, nejsilnější, nejkurióznější... Najít prostě pro sebe z nejlepšího to nejlepší.

Za autory knihy vám přeji nej počtení a posléze i nejsilnější lyžařské zážitky!

Petr Socha

Obsah

Švýcarsko a lyžování

10	O autorech
12	Jedinečnost švýcarského lyžování
18	Lyžařská geografie
22	Klima
24	Do Švýcarska na lyže? Vlakem!
30	Kde bydlet na lyžích
32	Ubytovna po švýcarsku – Swiss Youth Hostel
34	Gastronomie z hor
36	Otáčivé horské restaurace
38	Termální koupaliště
40	Freeride ve Švýcarsku
42	Nejběžkařské terény Alp

Wallis/Valais

44	Zermatt
52	Saas-Fee
60	Čtyři údolí
66	Portes du Soleil
70	Aletsch Arena a Belalp

Graubünden

78	Engadin Svatý Mořic
88	Davos Klosters
98	Arosa Lenzerheide
108	Engadin Scuol Samnaun
116	Flims Laax Falera
122	(Andermatt) Sedrun Disentis

Oblast Lucernského jezera

122	Andermatt (Sedrun Disentis)
130	Engelberg

Alpy Ženevského jezera

136	Les Diablerets
-----	----------------

Bernské Alpy

142	Jungfrau
152	Adelboden
158	Après-ski po švýcarsku
159	Vysvětlivky k hodnocení středisek
160	Všeobecné informace
162	Rejstřík

PANORAMATICKÁ PLOŠINA.

3'883 metrů nad průměrem



matterhornparadise.ch



MATTERHORN
ZERMATT BERGBAHNEN



mapa/obsah

Bernské Alpy

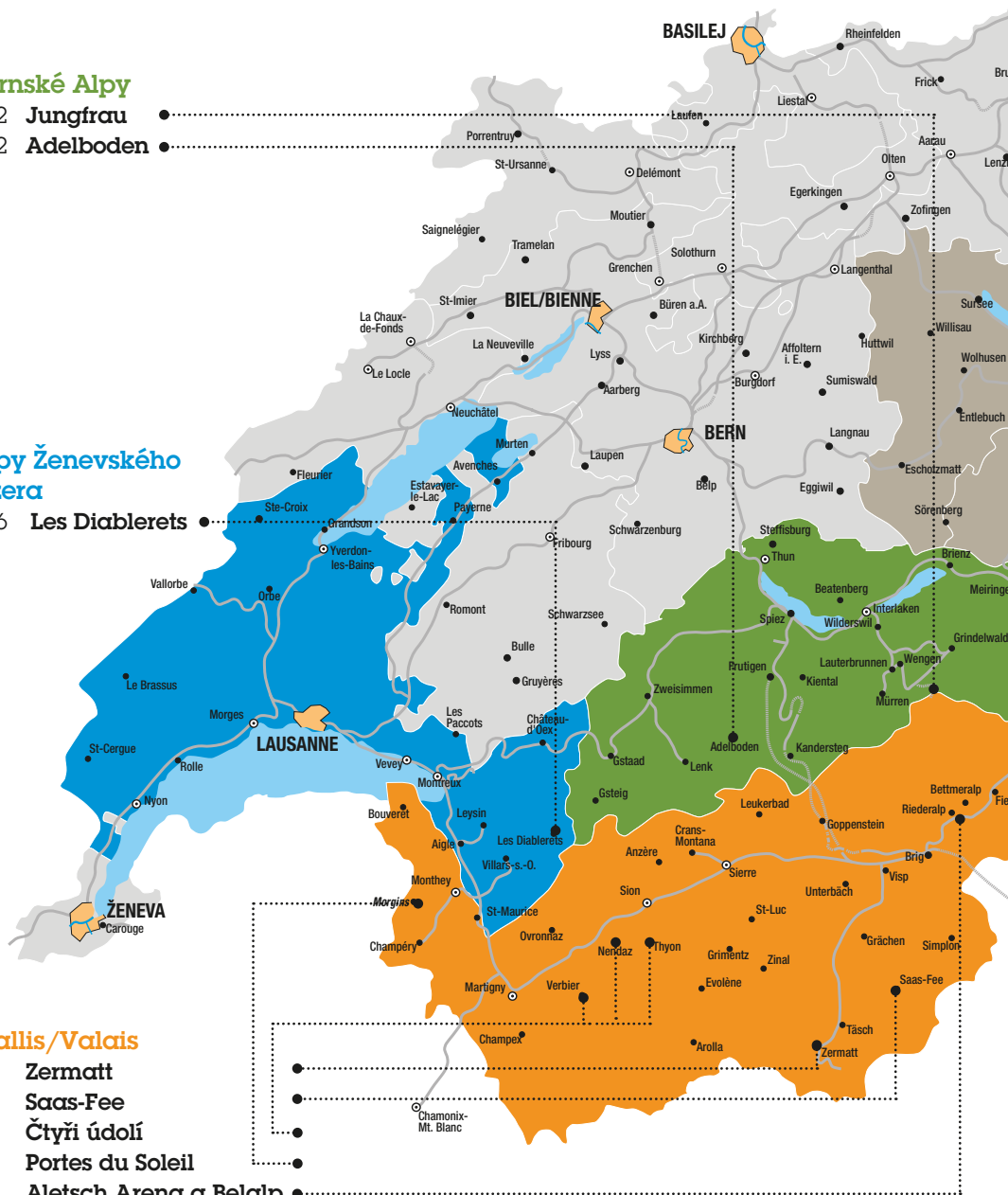
- 142 Jungfrau ●
- 152 Adelboden ●

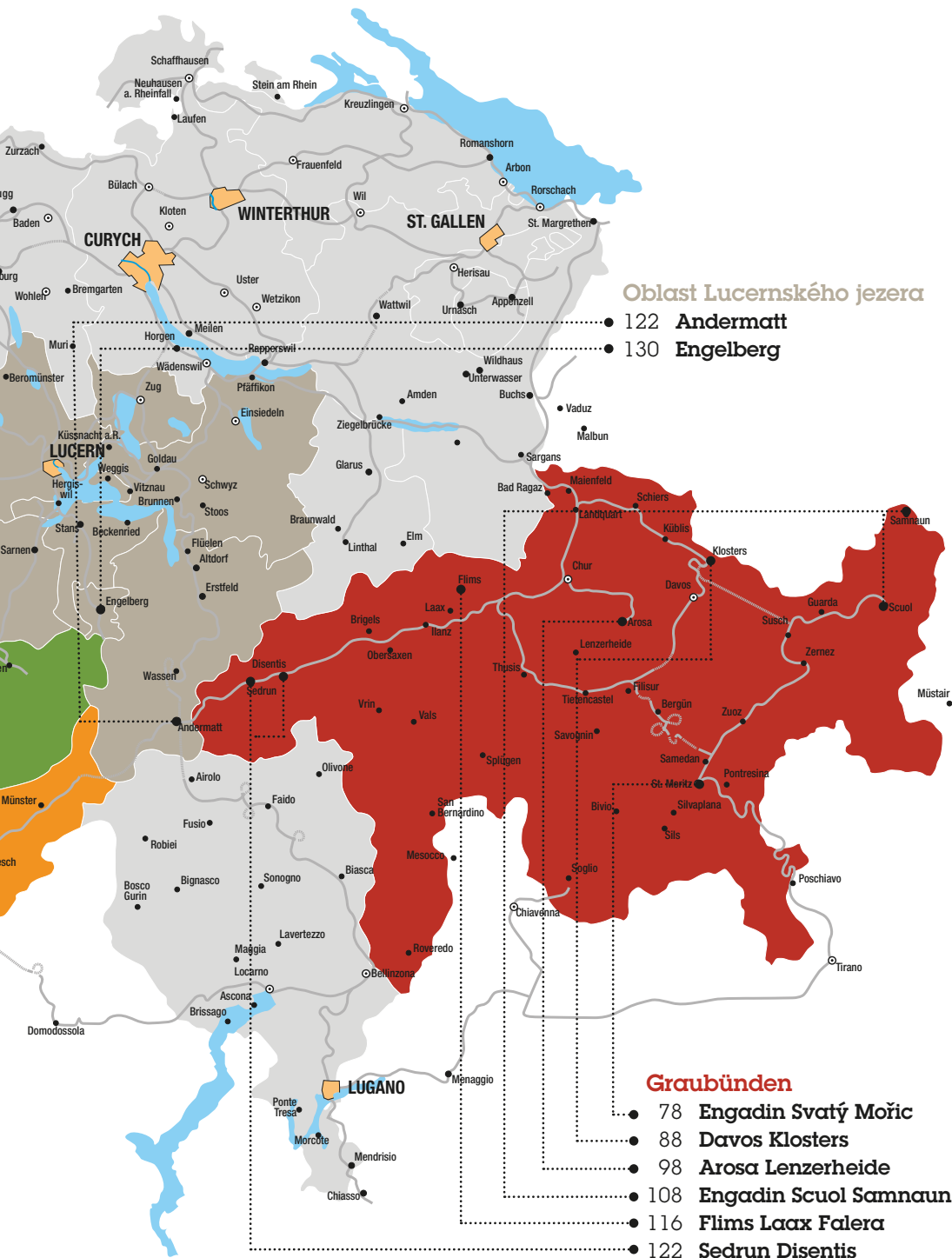
Alpy Ženevského jezera

- 136 Les Diablerets ●

Wallis/Valais

- 44 Zermatt ●
- 52 Saas-Fee ●
- 60 Čtyři údolí ●
- 66 Portes du Soleil ●
- 70 Aletsch Arena a Belalp ●





O autorech

Základní autorské duo spojuje už více než 11 let jedna redakce, kde se společně podílejí na přípravě obsahu a zajišťování existence časopisu SNOW vůbec a v poslední době stále více i portálu SNOW.cz. V časopise se průběžně dozvíte nové a aktuální informace z lyžařských destinací nejen švýcarských, a kromě toho v jeho nitru objevíte zvýhodněné skipasy, a to tu a tam i do švýcarských středisek.

Na portálu SNOW.cz zase najdete všechny aktuální informace jako stav sněhu a předpověď počasí, můžete tam číst i sami přispívat reporty ze zajímavých lyžařských míst a samozřejmě čerpat informace o střediscích,

kteří už stránky knihy nepobraly. Portál SNOW.cz ale není jenom o cestování, najdete tam přehledy a specifikace všech lyží na českém trhu za několik let nazpět a také bezkonkurenční množství článků mimo jiné o tom, jak se na lyže vybavit.



Radek Holub

Radek Holub je duší, vlastně šéfredaktorem portálu SNOW.cz. Kam míří jeho specializace, naznačí i fakt, že řídí

cestovatelskou sekci časopisu SNOW a připravuje lyžařsko-cestovatelské příspěvky i pro mnoho dalších tištěných médií, suplementů apod. Je zakládajícím členem časopisu SNOW a dnes, ať nadhodíte jakkoli zapomenuté středisko Alp nebo střední Evropy, ví přesně, kde leží, kolik je tam tratí a snad i kolik stojí skipas... Má prostě ten správný typ paměti a navíc si rád informace a zkušenosti třídí, ověřuje a skládá si z nich celistvé puzzle (je to vystudovaný ekonom). Jeho zálibou je objevování souvislostí a zákonitostí, aktuálně třeba těch klimatických. Zcela upřímně si myslím, že u nás není nikdo druhý, kdo by toho v oblasti lyžařských resortů věděl tolik jako on. Kdyby kniha neměla omezený rozsah, možná by naplnil 1 000 stran.

Z jeho pera pocházejí kapitoly:

Lyžařská geografie, Klima, Zermatt, Saas-Fee, Čtyři údolí, Aletsch Arena, Engadin Scuol Samnau, Films Laax Falera, Andermatt Sedrun Disentis, Jungfrau, Adelboden



Petr Socha

Petr Socha je šéfredaktorem papírové verze časopisu SNOW. Ve své novinářské kariéře započaté někdy v roce 1995 nepůsobil prakticky nikde

jinde než v lyžařských médiích, prvním byl už dávno zaniklý časopis Lyžování a snowboarding vydávaný Svazem lyžařů ČR. I on byl zakládajícím členem časopisu SNOW, kde se doposud zuby nehty drží pozice šéfredaktora. Jeho nejen lyžařské cesty do Švýcarska mu byly natolik podnětné, že společně s přáteli inicioval vznik časopisu zaměřeného pouze na Švýcarsko – SWISSmag –, který redakčně vede. Jeho lyžování se odehrává převážně ve Švýcarsku, ke kterému má osudovou slabost. Jak sám přiznává, jeho texty proto mohou být přehnaně adorizující (podezřelé informace si raději sami usazujte na zem). Ve Švýcarsku si našel i manželku Kateřinu, která knize přispěla kapitolou o gastronomii, otáčivých restauracích a jazykovou korekturou.

Z jeho pera pocházejí kapitoly:

Editorial, Jedinečnost švýcarského lyžování, Do Švýcarska na lyže? Vlakem!, Kde bydlet na lyžích, Ubytovna po švýcarsku – Swiss Youth Hostel, Termální koupaliště, Freeride ve Švýcarsku, Nejběžkařské terény Alp, Portes du Soleil, Engadin Svatý Mořic, Davos Klosters, Arosa Lenzerheide, Engelberg, Les Diablerets, Après-ski po švýcarsku

Z pera Kateřiny Sochové pocházejí kapitoly:

Gastronomie z hor, Otáčivé horské restaurace

Youth Hostel Grindelwald

Youthpalace Davos

Youth Hostel Zermatt



***Vaše
NEJ VOLBA
SWISS YOUTH
Hostels***



Swiss Youth
Hostels. **That's it.**

**ZIMNÍ NABÍDKY
NYNÍ ONLINE NA**

www.youthhostel/winteroffers.ch

Jedinečnost švýcarského lyžování

Jako vydavatelé lyžařského časopisu samozřejmě sledujeme trendy, nálady naší čtenářské obce a stejně tak globálně pozorujeme vše týkající se fenoménu lyžování. Součástí naší práce je studium lyžařských informací všeho druhu i reálné cestování a poznávání lyžařských míst a kultur. A za těch deset a více let, co se v branži pohybujeme, Švýcarsko, alespoň v mém osobním vnímání, vykristalizovalo jako úkaz unikátní. Jede si historií po své vlastní cestě a celá filozofie země a její kultura jsou zakódovány i v tom, jak Švýcaři vidí a prožívají lyžování, co a jakou formou nabízí lyžařům-hostům.

Na internetovém portálu SNOW.cz jsme za posledních několik let realizovali dvě velké ankety, jejichž cílem bylo mimo jiné zjistit názory našich čtenářů na jednotlivé zahraniční lyžařské destinace. Ukázalo se, co se dalo odhadovat, ale přesto, když to máte v číslech, pracuje se s tím trochu jinak. První i druhá anketa potvrdila dominantní pozici Rakouska coby lyžařského cíle Čechů číslo jedna. Na dalších pozicích stály podle očekávání Itálie a Slovensko, o další kus dál Francie... A nakonec Švýcarsko. Zejména v té první anketě se tísnilo jen s malými jednotkami procent návštěv úplně na konci. Po několika letech došlo obecně jen k nepatrným změnám, ale Švýcarsko své lyžařské návštěvy zdvojnásobilo – vyrostlo na 7 %. Samozřejmě se z mála roste snadno. Co je ale to hlavní, součástí ankety také bylo, jaká je lyžařská destinace čtenářových snů. Každý druhý respondent v ní volil Švýcarsko!

Co z toho plyne? Dá se z toho vytušit obecný vztah Čechů ke Švýcarsku. Vědí či tuší, že je krásné, chtějí by tam, ale cosi jim brání, aby cestu realizovali. Řekl bych, že více než peníze jsou to předsudky. Předsudky o tom, že ve Švýcarsku je mimořádně drahé. Že tam je tak vysoká životní úroveň, že si tam normální Čech připadá jako nuzák. Že to je cizí svět plný přísného řádu, kam člověk z chaotického Česka nezapadne. Že Švýcaři jsou intolerantní suchaři, a nikoli šarmantní hostitelé jako třeba Italové. Však podobné pocity

jsem před nějakými jedenácti lety, kdy jsem poprvé cestoval po Švýcarsku, převaloval v duši a rozebíral v hlavě i já.

Stačí ale prolomit bariéru předsudků a otevřít oči – vlastně stejně jako v životě samotném. Nic není černobílé. Naopak Švýcarsko je z mnoha úhlů pohledů neobvykle pestré: najdete v něm mnoho kultur, mnoho názorů. Mnoho jazyků, mnoho odlišných charakterů, mnoho cenových úrovní. Mnoho podnikatelských filozofií. Švýcarsko nejsou jen nablýskané hotely s portýry v uniformách, ale i horské kempy s opojným vzduchem a průzračnou vodou v potůčku. Netvoří ho jen byznysmeni v soukromých letadlech, ale i lidé, kteří dodnes prostě zvedají ruce na náměstích, kde se hlasováním rozhoduje o věcech obce.

Ale zpět ke zmíněné anketě. Mimo jiné z ní jasně vyplývá, že lyžařské Švýcarsko stále čeká na objevení. Kdo ví, možná i z této podvědomé informace se zrodila tato kniha. Přál bych si, aby se díky ní rozpadl i poslední předsudek, který vás někde v hloubi duše drží na uzdě. Věřím, že pokud už jste jednou po této publikaci sáhli, nebude to nic těžkého.

Země individualista

Švýcarsko je své a zakládá si na tom. Nepodléhá okolním vlivům, drží si suverenitu, vládu lidu a ekonomickou převahu nad většinou okolního světa. Je rezistentní proti sociálním experimentům a krát-

kodobým řešením, protože management země vyvěrá z lidu, a nikoli naopak, jak je to skoro všude jinde. To, co se jednou schválí, byť to jsou procesy občas bolestivé a dlouhodobé, vydrží, když ne navěky, tak alespoň po generace. Syndrom spotřeby zasahuje Švýcarsko, alespoň na veřejně hospodářské úrovni, mnohem méně, než jak to známe odjinud. To, co Švýcaři vybudovali před sto lety, třeba horské železnice, generuje peníze nebo užitek dodnes. A dá se předpokládat, že to bude podobně pokračovat po další stovky let.

S celkem velkou jistotou lze říci, že to, co je uvnitř kultury, uvnitř lidí, kteří ji tvoří, prosakuje na povrch ve formě viditelných jevů – třeba staveb, výrobků, zákonů a fungování společnosti vůbec. Lidské myšlenky a projekty jsou jako rostliny v přírodě, rok od roku se rozrůstají, bují, začnou plodit a semenit se, slabší zahubí silnější, vznikají biotopy, rostlinné synergie a celá krajina se harmonizuje a vyvíjí v souladu s nejvyššími silami světa. Švýcarsko mělo tu ohromnou výhodu, že do něj za poslední století nevtrhl nikdo s kosou a ohněm, aby jej vyplenil. Díky silné demokratické tradici odolalo i všemožným revolucím, které by odebraly skutečnou moc lidu, a dokázalo vyklíčekovat z války. Myslet si o tom můžeme, co chceme, faktem ale je, že stačily dvě třetiny století k tomu, aby se Švýcarsko vyšvihlo z outsidera Evropy na světového lídra.

Kultura národa předurčila i genezi lyžařských a turistických letovisek od jejich postupného vzniku až po současný stav. Vše vznikalo spontánně, z rozhodnutí relevantní většiny – takže kolikrát i pomaleji a toporněji než třeba ve Francii či Itálii, kde se v horách stavěly socialistické rekreační resorty. Ve Švýcarsku nebyl nikdo, kdo by vytáhl z jakéhosi společného rozpočtu tučnou sumu, kterou posléze proměnil v lyžařské středisko na zelené louce. I kvůli postupnému vývoji lyžařských středisek, který samozřejmě přímo závisel na ekonomických parametrech, mívala a někde dodnes má lyžařská infrastruktura mezery a uživatelská omezení – vzdálenost parkovišť, typy lanovek, dostupnost tratí z ubytování, přejezdy v rámci areálů... Typické lyžařské

Lyžařská data

CELKOVÁ DÉLKA SJEZDOVEK:	7 400 km
CELKOVÁ DÉLKA BĚŽECKÝCH STOP:	5 500 km
ZIMNÍ VYCHÁZKOVÉ CESTY:	5 150 km

Zdroj: Switzerland Tourism

Plus a minus švýcarského lyžování

- lyžařská, krajinná i kulturní pestrost
- prvotřídní služby
- autentičnost
- špičkový dopravní systém
- freeridové a skialpinistické možnosti
- větší vzdálenost z Česka
- vyšší ceny
- jazyková bariéra

středisko Švýcarska nekonstruoval lyžařský architekt, ale samy dějiny. Daň v podobě omezeného komfortu je tak vynahrazována přítomností ducha místa, který obvykle nebyl vyhnán a žije si skoro v podobném semknutí s přírodou jako kdysi před stovkou let.

Historie švýcarského lyžování

Vlastně je to už o dost více než sto let, kdy se začaly psát dějiny turismu a následně i lyžování – švýcarské i světové. První „hotel“ v Zermattu, jehož motivem vzniku byl věhlasný Matterhorn, otevřeli již v roce 1838. Jediný letní turista tohoto roku – jaké to muselo být dobrodružství! – musel vystoupat po kravské pěšině a určitě ho nenapadlo, že začal psát dějiny nejvýnosnějšího odvětví Alp.

Pojem zimní dovolená vznikl v lépe přístupném Graubündenu, konkrétně ve Svatém Mořici, kde v září 1864 tamní hoteliér Johannes Badrutt uzavřel sázku se čtyřmi britskými hosty: vrátí se na dovolenou v zimě, a když budou zklamáni, uhradí jim náklady na cestu z Londýna a zpět. Pokud se jim dovolená zalíbí, mohou zdarma

Švýcarsko a lyžování

zůstat, jak dlouho si budou přát. Badrutt vyhrál. Slunečné zimy ve Svatém Mořici dobře znal. Takže další zimu dorazil turistů hned celý konvoj a zimní dovolená byla na světě!

Ještě v ten samý rok 1864 byla v Mořici zřízena první turistická kancelář ve Švýcarsku. Svatý Mořic se stal lídrem, který rozhybal dějiny a sázel jeden turistický milník za druhým. V roce 1878 zavedli v hotelu Kulm první elektrické osvětlení ve Švýcarsku a v roce 1896 elektrické tramvaje, první v Alpách. Začaly se pořádat mezinárodní sportovní soutěže (1880: první turnaj v curlingu na starém kontinentě, 1882: první evropské mistrovství v bruslení, 1898: první bobové závody, 1906: zimní koňské dostihy), které měly logické vyústění v pořádání zimní olympiády v letech 1928 a 1948 a hned několika mistrovství světa v alpském lyžování (1934, 1948, 1974, 2003).

První lyžařský vlek na světě si připsal Davos v roce 1934, před tím ale lyžaři využívali některé horské dráhy a pozemní lanovky, které vedly na nejeden i dnes slavný lyžařský kopec. Železniční trať na Kleine Scheidegg otevřela roku 1892, Schatzalp v Davosu funguje od r. 1899, Muottas Muragl od r. 1907, pozemní lanovka z Engelbergu na Gerschnialp vznikla v r. 1907. Vlak z Bexu na sedlo Col du Bretaye ve Villars se rozjel r. 1913, do té doby už vznikla rozsáhlá síť vlaků Rhétské dráhy vedoucí mimo jiné přes průsmyky Albula a Bernina. To vše bylo i podhoubí pro lyžařská střediska a popularizaci lyžování vůbec.

Zatímco v Graubündenu, severovýchodní části Švýcarska, se začalo vesele lyžovat dlouho před druhou světovou válkou, hůře dostupný Wallis měl nějakých 10 a více let zpoždění, například zubačka na Gornegrat zahájila zimní provoz v roce 1934. Logicky, je položen výše, v ostřejších horách se studenějším klimatem. První vlek v Zermattu otevřeli v roce 1942.

Na konci 19. století vznikalo paralelně mnoho turistických resortů a s nimi souvisejících atrakcí. Zejména prosperovaly ty, které byly snadno dostupné z obydlené nížiny, hlavně díky železnici: Engelberg, Jungfrau, Les Diablerets, Davos, ... Jejich dlouhá historie je v nich přítomna dodnes

a dodává jim když ne náskok, tak přinejmenším specifickou obsahovou nadstavbu.

Železnice a lyžování – nečekaně důležité spojení

Vlaky ve Švýcarsku jsou světovým fenoménem. O to víc člověka zasáhnou, když jej barevné vagonky doprovází i na lyžích.

Železnice akcelerovala vývoj švýcarské společnosti. Zprůchodnila neprostopupné horské bariéry a ventilovala uzavřené enklávy, za nimiž se vyšplhala do všech možných zákoutí divoké krajiny. Zpřístupnila horská údolí, aby se z nich následně mohla stát horská střediska, do většiny těch nejslavnějších i dnes dojedete po kolejičkách – a je to sám o sobě zážitek.

Již velmi brzy ale začala železnice dostávat i turistický význam a vznikly čistě turistické projekty. Z těch nejvýznamnějších jmenujme trať na Jungfrauoch (nejvýše položená železniční stanice Evropy, 3 454 m n. m.), která byla zprovozněna po dlouhých a bolestivých 16 letech výstavby v roce 1912. Náladu oné pionýrské doby ilustruje i první záměr stavitele této dráhy, který mířil až na vrchol čtyřtisícové hory Jungfrau – záměr nakonec nedopadl, ale i uskutečněná „polovičatá“ varianta se dodnes vymyká normálu. Vlaky tak postupně začaly oslovovat i lyžaře a dnes tvoří jedno z nejvýraznějších specifíků švýcarského lyžování. Je jen málo míst na světě, kde lze vlaky využít i jako alternativu lanovky nebo vleku, a nikde to není v takové míře jako ve Švýcarsku. O vlcích proto najdete v knize samostatnou kapitolu.

Hory a příroda

Tím hlavním pro lyžaře ale asi přeci jen budou hory. Ty pokrývají většinu území země a není to dlouho, kdy právě ony byly důvodem chudoby a zaostalosti kraje. Do horských údolí se dalo dostat pouze v létě a oddělenost komunit byla tak významná, že bylo obtížné porozumět akcentu obyvatel i třeba jen sousedního údolí. Tok času ale vše otočil naruby a dnes je třeba Zermatt, před dvě stě lety samotný a chudíčký konec světa, místo, které naopak touží zbytek světa navštívit.

Mimořádně intenzivní zvrásněnost Alp na švýcarském území navíc vyprodukovala opravdu mimořádné obrazy. Matterhorn, Eiger, Piz Bernina – to jsou jen vrcholky ledovce, pod nimiž se skrývají další stovky a tisíce magických horských zákoutí. Úchvatné a vysoké hory jsou i tam, kde by je člověk ani nečekal. Od jarního jezera jste kolikrát během půlhodiny v místě, kde lze nazout lyže (Les Diablerets, Engelberg, Jungfrau). Při lyžování se můžete často kochat ledovci včetně toho nejdelšího v Alpách, Aletschského. Leckde můžete navštívit ledovcovou jeskyni (Jungfrau, Engelberg, Zermatt, Saas-Fee). Můžete sjíždět dlouhé výletní sjezdy a zpět se dopravovat 100% spolehlivým vláčkem v ceně skipasu (Davos, Sv. Mořic, Jungfrau, Zermatt, Gstaad). Můžete požívat dobrodiní termální vody, kterou snadno najdete jak ve Wallisu, tak v Graubündenu, dvou největších lyžařských kantonech Švýcarska. To vše Švýcarsku příroda nadělila.

A samy sjezdovky?

Tak jak to předurčují hory, je jejich pestrost ohromná. Od lesních průseků přes široké horské pláně až po obří ledovcové plochy. Navíc velmi často narazíte na střediska a sjezdovky s ohromným převýšením, které se běžně blíží dvěma tisícům metrů. Svatý Mořic, Davos, Laax, Engelberg, Belalp, Verbier, Saas-Fee – to jsou střediska, kde si na jeden zátah můžete dát sjezd s převýšením přes nebo těsně pod dva tisíce metrů. Králem této disciplíny je pak Zermatt, kde rozdíl mezi nejvyšším a nejnižším bodem jedné sjezdovky činí více než 2 200 m.

Konzervativní jsou Švýcaři, co se týče lanovek a vleků. Neženou se do zbytečných investic a vozový park obnovují velmi racionálně a se zřetelem na ekonomiku i ostatní dopady provozu. I dnes lze proto narazit na lanovku, kterou byste čekali spíš někde na Východě. Na rozdíl od Ukrajiny si ale můžete být jisti, že lanovka splňuje všechny bezpečnostní normy a je pravidelně a pedantně kontrolována.

Stejně tak není ve Švýcarsku tolik patrný odklon od lyžařských vleků ve prospěch lanovek.

Nejekologičtější střediska aneb lyžařská města bez aut

Švýcarsko má i další specialitu, a to jsou lyžařská města, kam nesmí auta, respektive žádné dopravní prostředky se spalovacím motorem. V našem seznamu převládají místa v pomyslných prvních patrech lyžařských areálů, kde jsou silnice v zimě už silně zasněžené a kde se člověk – poté, co ho tam vyveze lanovka – pohybuje zejména po svých, ať už pěšky, nebo na lyžích. Mimořádně neobvyklé jsou pak dopravní realie v Zermattu a Saas-Fee, kde veškerou dopravu zajišťují speciální elektromobily. Malá tichá vozítka sdílejí silnice společně s pěšími a zajišťují jak přepravu osob, tak zboží. Přeshlapem do budoucnosti jsou pak zejména „elektroskibusy“, které dopravují lyžaře k lanovkám a nazpět.

- **Východní Švýcarsko:** Braunwald, Pizol
- **Centrální Švýcarsko:** Klewenalp, Melchsee-Frutt, Rigi, Stoos
- **Bernské Alpy:** Mürren, Wengen
- **Wallis:** Belalp, Bettmeralp, Fiescheralp, Lauchernalp, Riederalp, Saas-Fee, Zermatt

Vleky jsou určitě méně pohodlné než sedačky, na druhou stranu dokážou zajistit dobrou ekonomickou rovnováhu střediska, tu rovnováhu, která ve Švýcarsku ovlivňuje rovnováhu regionu a kantonu, takže lze namítnout, že levnější vleky s menšími nároky na provoz jsou z mnoha ohledů zodpovědnější.

Zvláštností Švýcarska je také počet kyvadlových kabinových lanovek, které často vyvázejí lyžaře z údolního přízemí do nejnižšího lyžovatelného patra střediska a kvůli své omezené kapacitě mohou způsobovat ve špičkách nepřijemné fronty. Je to do jisté míry kulturní artefakt, jelikož kyvadlové lanovky jsou ve Švýcarsku poměrně běžným dopravním prostředkem, který doposud umožňuje existenci trvale obydlených horských vesnic a osad. V celém Švýcarsku je přes 130 veřejných kabinových lanovek. Lanovky dodnes svázejí a vyvázejí lidi denně do práce, všemožný náklad, pasáčky do salaší i skot na pastvu! Ostatně to, že je Švýcarsko lanovkovou

Švýcarsko a lyžování

velmocí, ilustruji i některé jeho reprezentativní kusy: první dvoupatrová lanovka (Samnaun), první otáčející se lanovka (Engelberg) nebo první „cabrio“ lanovka s vyhlídkovou plošinou (Stanserhorn).

Ceny

Moc rád bych v tomto odstavci napsal, že ceny ve Švýcarsku jsou běžné jako jinde v Evropě, ale bohužel tomu tak není. S evropskou dluhovou krizí se vše stočilo pro turisty z „euro zemí“ neblahým směrem a drahý švýcarský frank dovolenou ve Švýcarsku výrazně prodražuje. Zatímco na počátku tisíciletí osciloval kolem 17 korun, v roce 2013 se drží kolem 21 korun. Což je významný nárůst. Poskytovatelé služeb na to samozřejmě, aby si udrželi zásadní evropskou klientelu, museli

reagovat. Objevují se tak nové balíčky stavěné s akcentem na cenu a dostupnost.

V cenách dokáže Švýcarsko konkurovat třeba cenami benzínu nebo základních potravin, které nejsou nijak astronomicky vzdálené těm našim. Dražší bývají služby, tedy ubytování a restaurace. I proto, že jejich úroveň je standardně vysoká. Návštěva restaurace může někdy peněženku trochu více zabolet, na druhou stranu je škoda minout švýcarskou gastronomii, a když to je událost sváteční a výjimečná, dá se to přežít.

Luxus, nebo kvalita?

Švýcarsko si nese punc země, kde si potrpí na luxus. Zároveň je to značka s možná vůbec největším obsahem jvu jménem kvalita. Luxus coby pozlátka, nadstavba nad obvyklými potřebami je samozřejmě ve Švýcarsku přítomný. Není snad místo, kde by se vyskytovalo tolik Rolls-Royců jako ve Svatém Mořici. Na druhou stranu v normální švýcarské společnosti figuruje spíš kvalita založená na typicky švýcarské důkladnosti. Kvalita ve smyslu tvorby – vyrábět kvalitně –, ale i ve smyslu spotřeby – spotřebovávat kvalitní věci. Když se v mysli přeneseme do švýcarského supermarketu a podíváme se na tamní ceny v poměru ke kvalitě produktů, zjistíme, že je tam velmi pravděpodobně levněji než u nás. Byť nás tato relace vůbec nemusí zajímat, je k věci si ji uvědomit.

Podobné to je možná i se švýcarským lyžováním a turismem obecně. Jeho kvalita je neobvykle vysoká, po generace pěstovaná a vylepšovaná. Kdysi jsem někde napsal, že pokud věříte na duchy, můžete si být jisti, že duchové někdejších horalů musejí spokojeně shlížet na realitu jejich dnešních nástupců a nemusejí prskat zlostí nad jejich nevkusem, jak to pravděpodobně bude mnohde jinde.

Možná si toho návštěvník švýcarského lyžařského střediska vůbec nemusí všimnout, ale je to právě Švýcarsko a jeho (skoro všechny) lyžařské resorty, které v sobě dodnes nesou hodnoty minulosti. A asi právě ony tvoří jednu z největších přidaných hodnot Švýcarska – autenticitu a vždy silný a jedinečný genius loci.

Rodinné resorty

Kdo někdy zkusil lyžovat s dětmi, ví, že jejich potřeby jsou silně odlišné a specifické. Děti, obzvláště ty nejmenší, potřebují speciální svah, vlek i přístup. Obvykle má každé lyžařské středisko svůj dětský koutek nebo rovnou hřiště, někde ale se na děti zaměřují méně a někde více. Právě ta střediska, která nabízejí nejkvalitnější specificky dětskou infrastrukturu, představuje náš abecední seznam. Střediska s hvězdičkou se navíc mohou pochlubit oceněním „Rodiny vítány“.

- **Graubünden:** Arosa*, Bergün, Brigels, Davos Klosters*, Flims Laax*, Lenzerheide*, Savognin*, Sedrun, Zuoz
- **Východní Švýcarsko:** Amden, Braunwald*, Malbun* (Lichtenštejnsko), Toggenburg*
- **Centrální Švýcarsko:** Emmetten Klewenalp, Engelberg*, Melchsee-Frutt, Sörenberg*, Stoos
- **Bernské Alpy:** Axalp, Beatenberg, Diemtigtal*, Hasliberg*, Kandersteg, Lenk*
- **Fribourgské Alpy:** Charmey, Jaun, Moleson
- **Okolí Ženevského jezera:** Les Mosses, Rougemont, Villars*
- **Wallis:** Bellwald*, Bettmeralp*, Bürchen Unterbäch, Evolène, Fiesch-Fiescheralp*, Grächen*, Les Marécottes, Leukerbad*, Nendaz*, Riederalp*, Saas-Fee – Saastal*, Zermatt*

connecting. **graubünden**

Switzerland has a new dream couple



Lenzer
Heidi *gigi*
of Arosa

Arosa  **Lenzerheide**

Will thrill your senses

arosalenzerheide.ch

Lyžařská geografie

Švýcarsko je lyžařským srdcem Alp, a to nejen proto, že tu lyžování jako turistický fenomén vyklíčilo, ale zejména proto, že se tu setkávají nejrozmanitější charaktery středisek, jež jsou mnohdy zcela ojedinělé, ale občas se v nich najde i něco typického pro okolní alpské země.

Švýcarsko má více než 250 lyžařských areálů se 7 000 km sjezdovek, necelá stovka z nich má alespoň 25 km sjezdovek, v nichž je dohromady okolo 6 000 kilometrů trati.

Graubünden: slavný Mořic i zapomenutá údolí

Z Česka je nejbližší a zároveň lyžařsky velmi bohatou oblastí kanton Graubünden na východě a jihovýchodě země. Kanton je zároveň největším ve Švýcarsku.

Nejpřirozenější přístupovou cestou je hluboké údolí Rýna zařezané ze severu od Bodamského jezera k Churu, hlavnímu městu kantonu. Odtud údolí pokračuje na západ vzhůru do průsmyku Oberalppass, na jih pak vede rychlostní silnice do průsmyku San Bernardino a na jihozápad od Churu stoupají horské silnice do středisek Lenzerheide a Arosa, které se v prosinci 2013 spojí kabinovou lanovkou v jeden z pěti největších areálů na území Švýcarska s celkem více než 200 km sjezdovek, zcela propojených lanovkami. Na jih od Lenzerheide se v obležení třítisícovek schovává komorní Savognin s 80 km sjezdovek.

Nad údolím Rýna na západ od Churu dominuje ambiciózní a moderní lyžařský areál nad ubytovacími středisky Flims, Laax a Falera (220 km), jehož terény atakují třítisícovou hranici s ledovcem. Na opačné, jižní straně údolí se rozkládá málo známá, ale poměrně rozsáhlá aréna Obersaxen (120 km). Hlouběji a výše v údolí pak spočívají komornější střediska Disentis a Sedrun, z nichž Sedrun je pomocí vlaku a skipasu spojen s Andermattem na opačné straně Oberalppassu, v zimě jinak neprůjezdného.

Na většině území Graubündenu se rozkládají členité Rhétské Alpy s mnoha dřívě nepřístupnými údolními, v nichž se zachovala rétorománská kultura a jazyk. Výrazný tříapultisícový horský hřeben, jímž procházejí průsmyky Flüela, Albula a Julier, odděluje severní stranu Rhétských Alp od Engadinu. Na jihu pak vyrůstá mohutně zaledněný masiv Bernina s jedinou čtyřtisícovkou ve východní polovině Alp.

Na severní straně Rhétských Alp leží v údolí 1 500 m n. m. nejvýše položené lyžařské (velko) město – Davos. V jeho okolí je pět samostatných areálů s celkem více než 300 km tratí, které pojí společný skipas a dopravní systém (skibus, vlak). Průsmyky mezi severní a jižní stranou pohoří jsou v zimě s výjimkou Julierpassu uzavřeny, a tak z Davosu do Svatého Mořice nebo opačně nelze snadno přejet autem. Jedinou možností je autovlak, kterým lze překonat Flüelapass (tunel Vereina).

Svatý Mořic ve vysoko položeném údolí Engadin na jihovýchodě je nejznámější značkou Graubündenu – v jeho okolí najdeme trojici lyžařských areálů s celkem 350 km sjezdovek, které jsou propojeny skibusem a vlakem. Ploché dno údolí s prominentním letoviskem leží v úctyhodných 1 750 m n. m. a lyžařsky dostupné vrcholy Rhétských Alp přesahují třítisícovou hranici, takže terény jsou sněhově mimořádně spolehlivé. Sezóna začíná a končí na Diavolezze a trvá od půli října do konce května, hlavní areály jsou v provozu postupně od konce listopadu až do půli dubna či do konce května.

Níže v Engadinu po proudu řeky Inn leží starobylé lázeňské město Scuol s 80 km převětivých sjezdovek a na rakousko-švýcarském pomezí pak hypermoderní a velmi rozsáhlá Sil-

vretta Arena s 240 km sjezdovek nad bezcelní zónou Samnaun.

Severovýchod Švýcarska: malá střediska mimo dohled českých lyžařů

Na severovýchodě Švýcarska mezi Bodamským jezerem a Lucernem jsou četná, avšak českými lyžaři zcela opomíjená střediska. Důvodem je jednak omezený rozsah terénů – jen pět z nich má alespoň 30 km sjezdovek, největší Flumserberg 65 km – a jednak nižší nadmořská výška Glarnských Alp a jejich předhůří v okolí St. Gallenu. Nejvýše se lanovky vyšplhají do dvou a čtvrt tisíce metrů nad mořem. Největším lákadlem je tak relativně snadná dostupnost od Bodamského jezera, které je se západem Čech spojené německou dálnicí.

Oblast Lucernského jezera: vzniká resort budoucnosti

Ve střední části Švýcarska neboli ve vysokohorském amfiteátru na dosah Lucernu je nejkompaktnějším a freeridově mimořádně atraktivním střediskem Engelberg (1 000 m n. m.), nad nímž se jako ledová věž tyčí třítisícovka Tittlis s 80 km sjezdovek. Velmi pozoruhodným místem a zároveň resortem budoucnosti je Andermatt – jeho lehce omšelý třítisícový Gemsstock je zatím hlavně hřištěm freeriderů, ale do ospalé horské vesničky s armádní minulostí už začínají téct horké miliony egyptského investora. Andermatt se má proměnit v moderní a luxusní turistické letovisko, jehož lyžařské terény se spojí se sousedním Sedrunem a díky novým tratím během příštích let nabobtnají až na 130 km sjezdovek. Území pokrývají Glarnské a Urnské Alpy, které směrem k jihu nabývají až tříapůltisícových výšek a jsou i zaledněny. Příjezdové cesty vedou od severu přes jezerní oblast kolem Curychu, Schwyzu a Lucernu, na jih do Ticina se pod Andermattem a Gotthardským průsmykem provrtává silniční tunel. Z Andermattu jsou v zimě silnice přes průsmyk Furka směrem na západ do Wallisu a průsmyk Oberalp směrem na východ do Graubündenu uzavřeny, oba je však možné

překonat autovlakem (autovlak Oberalp pass jezdí omezeně a je vhodná rezervace).

Bernské Alpy a západní Švýcarsko: pohlednicová oblast Jungfrau

Bernské Alpy, jejichž nejvyšší vrcholy přesahují čtyřtisícovou hranici, tvoří výrazný hřeben švýcarských Alp na západě země v kantonu Bern – pohoří se zdvihá na dohled od stejnojmenného hlavního města, odkud je zároveň nejlépe přístupné. Nejslavnější trojici vrcholů je Jungfrau, Mönch a Eiger, mezi něž stoupá do tří a půl tisíc metrů nejvýše položená železniční trať Evropy. Na jih odtud stéká nejdelší alpský ledovec – Aletsch – s délkou 23 km a tloušťkou až jeden kilometr. Lyžařské terény se soustředí zejména do pavučiny více než 200 km tratí na dvou- až dvouapůltisícových vrcholcích nad Interlakem na severním úpatí Jungfrau a dále do ne zcela spojitě oblasti kolem Adelbodenu se 180 km tratí, která se rozkládá na dvoutisícových oblejších pahorcích na západ od Jungfrau. Ještě západněji se na dvoutisícovkách Fribougských Alp rozlévá 250 km sjezdovek rozmělněných do osmi samostatných areálů v okolí Gstaadu.

Na západě Švýcarska se Alpy pomalu zdvihají z nížiny u Ženevského jezera až do ledovcových výšin – na pomezí Fribougských a Bernských Alp se více než 100 km sjezdovek okolo Les Diablerets vine jak po dvoutisícových pahorcích, tak po mohutném třítisícovém masivu stejného „dábelského“ jména.

Wallis: šťavnatý hrozen lyžařských nej

Jihozápad Švýcarska patří kantonu Wallis, lyžařsky nejrozsáhlejší, nejrozmanitější, nejvyšší a zároveň nejatraktivnější oblasti země. Na západ od Sierre je frankofonní a říká se mu Valais, na východ od tohoto města je kanton německy mluvící. Tomu odpovídá i charakter středisek – ve francouzské části můžete narazit i na uměle vybudovaná turistická letoviska s ubytovacími komplexy (Anzère, Crans Montana, Nendaz, Veysonnaz, Torgon), v německé části jsou to

Švýcarsko a lyžování

vyhradně původní vesničky, které se postupně rozrostly a přirozeně proměnily v turistická centra.

Na severu se táhne hřeben Bernských Alp, dosahující až do čtyř tisíc metrů, na jihu se ještě výše vytažují vrcholy Walliských Alp – a mezi nimi i slavný Matterhorn.

Příjezd do Wallisu je nejpohodlnější ze severozápadu od Ženevského jezera přes Montreux, Martigny a Sion, starobylé hlavní město kantonu. Ze severu od Bernu je možné se nechat přes hřeben Bernských Alp přepravit v tunelu autovlakem, stejně tak jako z východu od Andermattu pod Furkapassem.

Na východě Wallis uzavírá hradba hor a ledovců, z níž k západu vytéká řeka Rhôna, tepna Wallisu. Nad nejdelším alpským ledovcem Aletsch, který sem přitéká ze severu jako mohutná řeka, se vypíná Aletsch Arena se stovkou kilometrů tratí na jižních svazích. Z opačné strany se lze na aletschskou ledovcovou řeku dívat z Belalpu, malého, ale o útulnějšího a původnějšího střediska. Z údolí Rhôny směrem na jih od Brigu a Vispu leží Grächen, malé středisko pro rodiny a klidné odpočinkové lyžování, které se chlubí rekordem v počtu slunečných dnů. Na konci postranního údolí Saastal se trpytí Saas-Fee s úchvatnou ledovcovou krajinou a 100 km sjezdovek. V sousedním postranním údolí, jen přes hřeben od Saas-Fee, leží Zermatt se svým Matterhornem, jedinečným majákem v moři velehor, a hlavně s více než 300 km sjezdovek, které přetéka až do Itálie. Údolí zařezané do čtyřtisícovek Walliských Alp na západ od Zermattu – Val d'Anniviers – je poutavým architektonickým skanzenem s 200 km sjezdovek v pěti částečně propojených a sportovněji laděných areálech, kde se zpomalil čas. Na sever od Rhôny se v těchto místech dere do Bernských Alp údolí Lötschental, malé středisko s neobvyklým prašanovým potenciálem a převýšením bezmála 1 700 m. V sousedním údolí tryskají termální prameny Leukerbadu, lázeňského letoviska s poklidným lyžařským areálem. Ještě západněji se na jižních svazích nad Rhônou sluní na

vyhlídkových terasách letovisko Crans Montana pro zhýčkanou smetánku a Anzère, malý rodinný resort francouzského stříhu.

Dole v hlavním údolí se tyčí siluety hradů nad Sionem, hlavním městem Wallisu. Na jižní straně údolí, tedy na severně orientovaných svazích, se rozpřahají lanovky a sjezdovky největšího švýcarského lyžařského komplexu – Čtyři údolí, nad nimiž ční slavný vrchol Mont Fort. Na západě Wallisu, na dohled Ženevského jezera, se pak ještě dmou nižší, dvoutisícové vrcholky propojené do obří francouzsko-švýcarské oblasti Portes du Soleil.

Největší lyžařské areály (více než 100 km tratí):

Pro české lyžaře, kteří musí vážit do Švýcarska dlouhou cestu, pročež se vyplatí jezdit spíše na delší pobyty, je samozřejmě velikost střediska, potažmo celková délka sjezdovek, silným argumentem. Na druhou stranu honba za počtem kilometrů se v určitý moment mění na pouze marketingovou hru. Sotva si lze například představit, že člověk za jeden týden dovolené v největší oblasti světa dokáže projet všech jejich 650 kilometrů sjezdovek. V redakci SNOW jsme došli k tomu, že středisko se 150 kilometry tratí by mělo být pro týdenní pobyt rekreačních lyžařů plně dostačující. Samozřejmě rozhodují osobní preference.

650 km	Portes du Soleil
412 km	Čtyři údolí
350 km	Zermatt Cervinia
350 km	Engadin Svätý Mořic
320 km	Davos Klosters
250 km	Gstaad
238 km	Engadin Samnaun
225 km	Lenzerheide Arosa
220 km	Flims Laax Falera
213 km	Jungfrau
210 km	Adelboden Lenk
140 km	Crans Montana
125 km	Les Diablerets Villars Gryon
120 km	Obersaxen
104 km	Aletsch Arena
100 km	Saas-Fee



ALETSCHARENA

Wallis · Schweiz



První oblast Světového
dědictví UNESCO

Ski in – Ski out

Ze dveří přímo na sjezdovku

35 lanovek a vleků

104 km sjezdovek

(skipas Aletsch standard)

zkuste to nejlepší

Best Ski Resort Award 2012 –
Aletsch Arena celkově třetí!



RIEDERALP

Bettmeralp

 **fiesch**
eggishorn

Švýcarsko a lyžování

Klima

Alpy jsou klimatickým labyrintem. Švýcarsko má díky vysokým a členitým horám velmi pestré vysokohorské podnebí, které se výrazně mění od údolí k údolí.

Švýcarské klima ovlivňuje Atlantický oceán, jehož vlhkost přináší převládající západní proudění – zatímco v létě kontinent ochlazuje, v zimě jej otepluje. Alpy jsou výraznou klimatickou bariérou mezi severním a jižním Švýcarskem – na jih od Alp panují vyšší teploty a více je v průměru i slunečního svitu.

Nejobvyklejší směry, ze kterých přicházejí do švýcarských Alp sněhová mračna, jsou západ, severozápad a sever, méně často srážky dorazí z jihozápadu či jihu a zcela výjimečně pak z východních směrů.

Alpský masiv se Švýcarskem táhne od jihozápadu k severovýchodu a největší srážkové úhrny proto „narazí“ na severní stranu hor, která tvoří návětrí pro západní, severozápadní či severní proudění. Jižní okraj švýcarských Alp je zásobován sněhem téměř výhradně z jihozápadu či jihu.

Uvnitř Alp směrem k jihovýchodu srážek postupně ubývá s tím, jak se oblačnost „vyčerpává“ přechodem jednotlivých horských hřebenů. Jednoduše řečeno, dokud je vlhký vzduch nucen stoupat do hor, tak sněží či prší, jakmile klesá do nížin, srážky slábnou nebo zcela mizí.

Nejsušší jsou vnitroalpská údolí obklopená ze všech světových stran vysokými horami, přes které pronikne jen málo srážek – nejtypičtějším „suchým“ údolím je Wallis na jihozápadě země, sušší klima má i Engadin na východě.

Zatímco na severním podhůří Alp, ale i v jižním Švýcarsku, průměrně spadne zhruba 2 000 mm srážek za rok, ve Wallisu je to místy jen 500 až 600 mm a v Engadinu 600 až 700 mm. V nížinách na sever od Alp je průměrné roční množství srážek okolo 1 000 až 1 500 mm. V průměru spadne v létě dvakrát tolik srážek co v zimě, výjimkou je Wallis. Srážky převážně ve formě sněhu padají v zimě v polohách nad 1 200 až 1 500 m n. m. a vytvářejí tak souvislou sněhovou pokrývku ležící

až několik měsíců. Naproti tomu výjimečně sněží v nížinách západního Švýcarska kolem Ženevského jezera nebo na severu země v okolí Basileje, stejně tak jako v nížinách s velkými jezery na jihu Švýcarska – zima zcela bez sněhové pokrývky tu není výjimkou.

V nížinách na severní straně Alp je průměrná lednová teplota 1 °C, na jihu o 2 až 3 °C více. Teploty jsou silně závislé na nadmořské výšce – v polohách okolo 1 500 m n. m. je průměrná teplota v lednu -5 °C. Absolutně nejnižší zaznamenaná teplota činila -41,8 °C v pohoří Jura v lednu 1987.

Velmi aktivním povětrnostním hráčem je fén – vítr, který je výsledkem proudění vlhkého vzduchu přes vysokou horskou překážku. Na závětrnou stranu hor nejenže nedojdou srážky, ale vzniklý fén způsobí pokles vlhkosti a růst teplot. Fén může vznikat jak na severní, tak na jižní straně hor – typické je, že na návětrné straně padají velmi intenzivní srážky, zatímco na závětrné je poměrně teplo, sucho a větrno. Fén se nejčastěji vyskytuje od podzimu do jara.

Klima v Alpách tak není ani zdaleka stejnorodé. Mikroklima jednotlivých horských údolí je výrazně ovlivněno charakterem okolního terénu, který může působit jako bariéra. Stejně jako srážky nepřekojí hradbu celého pohoří, tak jim v úměrném měřítku brání i jednotlivé horské hřebenové vrcholy. Čím vyšší horská překážka stojí ve směru přicházejícího vzdušného proudění, tím méně srážek se přes ni dostane – oblačnost tak „pusť“ největší množství srážek na návětrné straně překážek, méně či dokonce žádné pak v jejím závětrí. Je-li údolí zcela otevřeno třeba k západu a oblačnosti nebrání žádná dřívější horská překážka, pak největší chumelenici přinese právě vlhké západní proudění.

Ve Wallisu je téměř padesát čtyřtisícovek a právě jejich výška způsobuje, že klima se dost liší

od údolí k údolí. Severozápadní a severní hranici Wallisu tvoří hřeben Bernských Alp táhnoucí se od masivu Diablerets až k masivu Jungfrau s devítkou vrcholů přesahujících 4 000 m n. m. Jižní hranici Wallisu lemují Walliské Alpy, v nichž čtyřtisícovou hranici převyšuje hned 35 vrcholů a na jihozápadě se ještě tyčí masiv Mont Blancu, na severozápadě pak nižší horská skupina Chablais. Nejvíce srážek padá v nejvyšších polohách na severní straně Bernských Alp, a to zejména při hranici se středním Švýcarskem – vlhkému proudění tu nestojí v cestě žádné vyšší hory a zdejší čtyřtisícovky jsou opravdu mohutnou překážkou, zesilující návětrný efekt hor. Nejsušší je pak samotné údolí řeky Rhôny.

Zermatt leží na jih od hlubokého údolí řeky Rhôny a je tak „odříznut“ ze severu Bernskými Alpami a ze západu Mont Blankem a západními Walliskými Alpami – sníh proto „těžší“ jen z jihu z Itálie, kde mu nestojí v cestě žádná vyšší horská překážka. Vlhké jižní proudění je však o dost vzácnější než severozápadní, a tak v Zermattu spadne v zimě jen zhruba polovina sněhu co v Crans Montaně, umístěné na jižních svazích Bernských Alp.

Údolí Val d'Anniviers se nezařezává tak hluboko do hřebene Walliských Alp jako údolí Mattertal s Zermattem a z jihu je tak ještě o to více chráněno čtyřtisícovkami.

Naproti tomu v průsmyku Grand St. Bernard, který dělí Wallis od italské Aosty, ale díky poloze na jihozápadě hřebene Walliských Alp není tolik stíněn, spadne v zimních měsících pětkrát tolik srážek co v Zermattu.

A nakonec Aletsch Arena, situovaná podobně jako Crans Montana na jižní straně Bernských Alp, získává velký příděl sněhu od jihu – ze severu ji stíní masiv Jungfrau, zatímco z jihu ji vyšší horské překážky nebrání. Horské masivy na východ od sedla Simplonpass jsou totiž výrazně nižší než čtyřtisícovky Walliských Alp na západ od něj, a tak je hlavní horskou bariérou pro vlhkost z jihu právě až oblast Aletschského ledovce.

Suchou vnitroalpskou zónou je i oblast Engadinu na jihovýchodě Švýcarska – na severu je stíněna masivem Silvretta, na jihu Berninou.

Velmi vlhkou oblastí je severovýchod Švýcarska na jih od St. Gallenu nad Bodamským jezerem – hory tu sice nepřerůstají dvouapůltisícovou hranici, ale jsou výraznou a hlavně jedinou překážkou na severním podhůří Alp. Dominantní vrchol Säntis proto drží švýcarský rekord jak co do průměrného ročního úhrnu sněhu, tak co do absolutní naměřené výšky sněhu.

Sněhově velmi spolehlivým bodem na mapě Švýcarska je i Andermatt, ležící na křižovatce cest ze severu na jih i ze západu na východ Alp – ačkoliv je ze všech světových stran obestoupen horami, žádné nejsou nepřekonatelnou bariérou, a tak Andermatt poměrně spolehlivě získává sníh za všech povětrnostních situací, navíc téměř třítisícový Gemsstock je pro něj dostatečně chladným úložištěm.

Poměrně nevyzpytatelné je z hlediska sněhových podmínek nejjihněji položené Ticino – lyžařsky je však nevyužitelné, neboť se zde nachází jen několik málo malých středisek.

Nejsušší místo

- Ackersand, 700 m n. m. (Wallis)
průměrný roční úhrn srážek: 545 mm

Nejvlhčí místo

- Säntis, 2 502 m n. m. (severovýchodní Švýcarsko)
průměrný roční úhrn srážek: 2 837 mm

Nejvyšší sněhová pokrývka

- Säntis, 2 502 m n. m. (severovýchodní Švýcarsko)
sněhová pokrývka: 816 cm (duben 1999)

Nejvíce relativního slunečního svitu v zimě

- Magadino – Cadenazzo, 203 m n. m. (Ticino)
průměrný sluneční svit – prosinec: 73 %
průměrný sluneční svit – leden: 72 %
průměrný sluneční svit – únor: 62 %

Nejméně relativního slunečního svitu v zimě

- Buchs – Aarau, 386 m n. m. (severovýchodní Švýcarsko)
průměrný sluneční svit – prosinec: 14 %
průměrný sluneční svit – leden: 17 %
průměrný sluneční svit – únor: 27 %

Do Švýcarska na lyže? Vlakem!

Doba je rychlá a sterilní. Lidé často uvažují v naučených rámcích, přičemž kolikrát by stačilo jen osvobodit svou mysl, chytit se dobrého nápadu a zážitek z dovolené se může znásobit. Do hor se dnes jezdí snad výhradně po silnicích a na starý dobrý vlak lyžaři málem zapomeněli. Švýcarsko je ale země vlakům zaslíbená, takže jeho milovníci – a třeba i náhodní lyžaři – by na cestování po železnici neměli zapomenout.

Doprava vlakem má totiž mnoho výhod! Je společenskou událostí, nikoli jen promarněným časem k přemístění se z bodu A do bodu B. Ve vlaku si můžete dlouho povídat, popíjet dobré víno, pozorovat krajinu, procházet se... Nebo dokonce plnohodnotně spát.

Ještě před pár lety existovalo přímé vlakové spojení Praha–Curych, kdy jste cílové stanice dosáhli za 12 hodin. Výstavba železničního koridoru Praha–České Budějovice a možná i další výluky v trati jeho existenci zatrhly, neboť komu by se chtělo uprostřed noci několikrát přeseďat na náhradní autobus a zpět! Z Prahy se startovalo po šesté večer, takže v Curychu jste byli brzy ráno a bez problémů se dostali do několika významných lyžařských středisek ještě před startem lanovek. Například do Engelbergu ve středním Švýcarsku nebo naopak do Davosu v Graubündenu jste dojeli v pohodě před devátou ráno. S nadsázkou by se dalo říci, že by se do Švýcarska dalo jezdit vlakem na jednodenní lyžování – vlak nazpět totiž startoval z Curychu pozdě večer. Nezbývá než doufat, že se toto nebo podobné spojení brzy obnoví.

V současnosti existuje do Curychu jeden přímý spoj, opět z Prahy, a ani ten není vůbec špatný. Jen bohužel nestihnete ranní pisty, ale na lyže se postavíte až po 11. hodině. Trochu paradoxně vyrazí na sever, aby se přes Lipsko a Frankfurt zase otočil na jih a po 14 hodinách a 48 minutách skončil v Curychu. Patnáct hodin

Jízdenky Praha–Curych

Cenu jízdenky s lehátkovým příplatkem Praha–Curych je možné pořídit v kupé pro 6 osob již za 1 240 Kč (49 eur), resp. 1 493 Kč (59 eur) v lehátkovém oddíle pro 4 osoby. Na sezení v 6místném kupé dokonce jen za 734 Kč (29 eur)! Jízdenka se nazývá SparNight a její kontingent je omezen, předprodej však začíná až 4 měsíce před odjezdem vlaku.

Lehátková kupé jsou pro 6 nebo 4 osoby, oddíly jsou smíšené pro muže i ženy. Vyšší komfort poskytuje lůžkový vůz, oddíly pro 3 osoby kategorie „tourist“ stojí jednoho cestujícího z Prahy do Curychu 1 746 Kč (69 eur). Více informací lze získat na www.cd.cz nebo na bezplatné zákaznické lince 840 112 113.

zdá se skoro hodně, ale počítejte se mnou: vlak odrazí v 18.29, půlhodinka na rozkoukání a uvelebení se v kupé; následuje prožívání cesty, lahev vína třeba a volný čas (kdy ho máme skutečně volný?!) na povídání v intimním prostředí kupé za tlumeného dunění vlaku. Spát můžeme jít třeba v jedenáct večer. Budiček v osm (před lyžováním je radno se dobře vyspat) a pak hodí nová snídaně, než vlak v 9.17 zakotví na cílové koleji curyšského nádraží.

Curyšské nádraží už od samého rána žije klapáním lyžařských bot, je to zdejší obvyklý víkendový kolorit. Lidé to mají vlakem až na kopec světové extratřídy i méně než dvě hodiny a cesta vlakem je pro ně jaksi samozřejmá – vždyť nic pohodlnějšího neexistuje.