

Легенда об исчезнувших трамваях | Legend of Disappeared Trams

Author: Людмила Клот, [Линталь/Гларус](#) , 31.10.2012.



Так трамваи поднимались по канатной дороге к новому месту работы (© Keystone)
В 1960-е годы на стройке века в Швейцарских Альпах, сооружении электростанции Линт-Лиммерн, использовались трамваи. Их подняли на почти двухсотметровую высоту при помощи канатной дороги, а по завершении строительства... потеряли где-то в горах. Швейцарский историк заинтересовался их судьбой.

In 1960s at the construction of a hydropower plant in Glarus workers used trams. They were lifted to 1850 meters by cableway. After the construction was finished, they were lost somewhere in the mountains. A Swiss historian attempted to track their history.
Legend of Disappeared Trams

Сооружение гидроаккумулирующей электростанции Линт-Лиммерн в кантоне Гларус шло с 1959 по 1964 годы. В этой грандиозной стройке участвовали трамваи из Цюриха, рассказывает газета Tages-Anzeiger, пытаюсь вместе со швейцарским

историком Кристофом Амманном проследить их путь. Вагоны перевозили строителей, оборудование и бетон через горный тоннель на 1850-метровой высоте.

Таким образом, электрический трамвайный тоннель в горах Гларуса стал «старейшим цюрихским метро», - пишет Кристоф Амманн, чье исследование можно увидеть в Цюрихском Трамвайном музее (Zürcher Tram-Museum). 11 списанных вагонов были куплены в Цюрихском трамвайном депо за 63 тысячи франков. Два вагона использовались для перевозки строителей, а остальные прицеплялись к ним в качестве тележек для цемента и прочего груза.



Прибытие трамваев на стройку в начале 1960-го года стало впечатляющим зрелищем: их втянули наверх при помощи специальной канатной дороги, которую тоже вначале нужно было построить. На этом грузовом лифте, способным разом поднимать вес до 18 тонн, и доставляли строительный материал из долины на станцию. Оттуда шел трехкилометровый тоннель, по которому материалы и оборудование переправляли к труднодоступному месту, где была развернута стройплощадка. В тоннеле были проложены трамвайные пути и проведено электричество.

Горная трамвайная линия Линт-Лиммерн работала по расписанию: вагоны ездили по ней каждые полчаса. К трамваю с пассажирами прикреплялся прицеп с бетоном. В самый разгар стройки в 1961-м году таким образом ежедневно перемещалось от 750 до 900 тонн цемента. Трамвай двигался через тоннель со скоростью 15 километров в час и достигал места назначения за 12 минут.

«Очень высоки требования, предъявляемые к мужеству и выносливости работников, - писал журнал «Schweizer Illustrierte» в репортаже о сооружении электростанции в 1960 году. - Всем мужчинам, работающим здесь, часто приходится взрывать скалы на высоте сотен метров». На стройке трудились 1600 человек, несколько погибли во время несчастных случаев на работе.

В 1964 году работы в Гларусе были завершены, и трамваи стали ненужными. Тогда строительный подрядчик попытался продать вагоны руководству гидроэлектростанции, убеждая, что их можно будет использовать как туристический аттракцион. Но благоустройство трамвайной дороги потребовало бы дополнительных средств и нескольких взрывов в тоннеле, и заниматься этим не стали, пишет Амманн.



Тоннель с рельсами сегодня стоит закрытым и вполне может быть использован при реализации гигантского проекта по усовершенствованию гидроэлектростанции Линт-Лиммерн, который завершится в 2015 году, отмечает Tages-Anzeiger.

А дальнейшая судьба цюрихских трамваев в Гларусе оказалась покрыта мраком тайны. Периодически всплывают слухи о том, что вагоны были спрятаны где-то в горах, говорит Эстер Германн, руководительница Трамвайного музея в Цюрихе.

Об этих слухах упоминает в своей книге и Кристоф Амманн. Ему довелось слышать историю, согласно которой трамваи были утоплены на дне водохранилища Лиммерн (что звучит вполне правдоподобно, если знать, что на дне озер швейцарцы производили захоронения [списанного оружия](#)). Правда, во время осушения водохранилища никаких вагонов и оборудования на его дне найдено не было.

По мнению Амманна, когда трамваи больше не требовались, их переправили обратно вниз. «Но где и когда их уничтожили – неизвестно», - указывает он. Другой знаток швейцарского транспорта, историк Петер Камм не верит, что трамваи до сих пор лежат на дне озера: «Это только сказка». Он лично встречался в Линтале со свидетелем, который рассказал, что сильно помятые вагоны были спущены с гор. При этом никаких документов, в которых говорилось бы об их уничтожении, нет.



Трамваи из депо Цюриха трудились не только на стройке в Гларусе, еще в 1950-х годах их использовали как гигантские тележки для перевозки бетона при сооружении водохранилищ Самбуко в Тичино и Альбина в Граубюндене – от этих вагонов сегодня ничего не осталось. После завершения строительных работ они были отправлены на слом.

А в Цюрихе и сегодня можно увидеть два трамвая из того же поколения, что и вагоны, отправленные на покорение Гларуса. Они до сих пор в рабочем состоянии. Один стоит в Трамвайном музее, второй ездит по городу в качестве «Märlitram» – [«Сказочного трамвая»](#) на Рождество.

Современная техника строительства

Швейцария – страна с гигантским опытом строительства гидросооружений, она использует свои гидроресурсы на 87%. Одна из первых плотин в Швейцарских Альпах была построена еще в 1822 году и до сих пор не вышла из строя.

Сегодня концерн Ахро, специализирующийся на производстве и поставках электроэнергии, ведет грандиозную стройку, усовершенствуя гидроаккумулирующую электростанцию Линт-Лиммерн. Проект стоимостью 2,1 млрд. франков будет завершен в 2015 году.



На станции Линт-Лиммерн в качестве верхнего бассейна используется водохранилище Мутт, а в качестве нижнего - водохранилище Лиммерн, расположенное на 630 метров ниже. Сейчас ее мощность составляет 340 МВт, а после перестройки возрастет до 1,2 тысячи МВт. Это будет возможно после повышения уровня воды в резервуаре Мутт на 28 метров и увеличения за счет этого его объема почти в три раза. Для этого здесь строится новая подземная насосно-аккумулирующая станция, которая будет перекачивать воду нижнего водохранилища в верхнее и подавать ее на турбины гидроэлектростанции. Работы должны быть завершены в 2015 году.

Для вывоза выработанных горных пород здесь используют гигантские подземные автосамосвалы PAUS PMKT, способные работать в узких тоннелях. Их тоже доставили на стройплощадку по канатной дороге, разобрав на две части – кузов и тягач (вес такой машины составляет 18 тонн, а грузоподъемность - 20 тонн, куда там цюрихским трамваям). Они работают круглосуточно, в три смены.

[трамваи в швейцарии](#)

Статьи по теме

[Трамвай в Женеве: как усложнить жизнь горожанам](#)

[Трамвайные ангелы](#)

[В Цюрихе приветствуется трамвайный флирт](#)

[Цюрихский трамвай готов отдать в хорошие женские руки](#)

[Швейцарский трамвай зарулил в Книгу рекордов Гиннеса](#)

Source URL:

<https://nashgazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/legenda-ob-ischeznuvshih-tramvayah>