Наша Газета
nashagazeta.ch
Опубликовано на Швейцария: новости на русском языке (https://nashagazeta.ch)

Как Швейцария стала туристической Меккой | Comment la Suisse est-elle devenue la Mecque touristique

Author: Наталья Беглова, Женева , 06.08.2021.

Сен-Готард. Гравюра XIX века из коллекции автора

Туристическая индустрия стала одной из главных экономических жертв пандемии

коронавируса. Сегодня, когда гостям из постсоветского пространства все еще сложно приехать в Швейцарию «просто так», расскажем о зарождении туризма в этой стране.

|

L’industrie touristique est une des principales victimes économiques de la pandémie du Covid-19. A ce jour, les voyages touristiques en Suisse restent difficiles pour nos compatriotes. En attendant leur arrivée parlons des origines de ce business.

Comment la Suisse est-elle devenue la Mecque touristique

Швейцария уже многие годы считается европейской туристической Меккой. Иностранный туризм – важная часть ее экономики, поэтому государство делает все необходимое для дальнейшего развития инфраструктуры. Люди едут взглянуть на прекрасную альпийскую природу, зная, что их ждет современная сеть гостиниц и ресторанов, прекрасные железные и автомобильные дороги, высококачественный сервис.

Но так было не всегда. Вплоть до конца XIX века главным препятствием на пути к массовому туризму в Швейцарии была ее труднодоступность. На севере страны протянулась горная цепь Юра, а на юге находятся мощные Альпы, занимающие 60% ее территории. Путешественника поджидают грозные перевалы, важнейшие из которых Большой Сен-Бернар, Фурка, Симплон, Бернина, Сен-Готард. На протяжении столетий горы настолько пугали, что лишь немногие отваживались на встречу с ними. Чаще всего это были торговцы и странствующие паломники, направлявшиеся с севера Европы в Италию или Испанию и наоборот.

История сохранила случаи поистине курьезные, вот один из них. В 1401 году некий благочестивый пилигрим, на пути которого в Рим встал Сен-Готард, попросил, чтобы его перенесли через перевал с завязанными глазами: он не хотел лицезреть ужасающие горные пейзажи. А спустя несколько веков некий король из немецких земель отправился с политической миссией в Рим в сопровождении большого отряда воинов, призванных охранять его от нечистой силы, якобы обитающей в горах. Он испытал огромное облегчение, пройдя Сен-Готард, и записал, что им и его спутникам повезло преодолеть его, «оставшись целыми и не повредившись в уме».

Сен-Готард находится на высоте 2108 метров в Лепонтинских Альпах и проходит по границе кантонов Вале, Ури, Граунбюнден и Тичино. По сути, это настоящий горный узел, вокруг которого сходятся несколько хребтов и долин, а многочисленные озера, дающие начало множеству рек, делают его одним из самых значимых водоразделов страны. Испокон века это был кратчайший маршрут, соединявший юг и север Европы, итальянские города с немецкими княжествами.

Этот альпийский перевал приобрёл особенно важное значение в 1230 году, когда в нескольких километрах к северу от Андерматта, был построен «Чёртов мост» через бурное ущелье Шолленен. С тех пор на протяжении сотен лет через перевал проходили не только торговцы и паломники, но и целые армии – читатели Нашей Газеты помнят, конечно, о легендарном суворовском походе.

Вот так пробирались через перевал Сен-Готард до того, как там проложили дорогу

Путь в Швейцарию первых путешественников также часто пролегал через него, но даже если они попадали в страну иначе, то специально отправлялись взглянуть на Сен-Готард. Гете, например, настолько проникся дикой и величественной красотой этих мест, что приезжал сюда несколько раз. От первой поездки, в 1775 году, сохранилось 29 рисунков, причем один из самых известных сделан именно на перевале, он так и называется «Граница. Взгляд в Италию с Готарда».

Сен-Готард произвел огромное впечатление и на Василия Андреевича Жуковского, оказавшегося там летом 1821 года. Он посвятил несколько страниц дневника описанию впечатлений от пребывания там. Приведем лишь небольшой отрывок: «Я ночевал в Андерматте, который, чрез минуту после моего прихода, исчез в тумане: пошел дождь, смешанный с снегом, но к утру всё миновалось; осталась одна клубящаяся мгла над высотами, и, окруженный ею, взошел я на вершину Сен-Готардской дороги: неописанное зрелище природы, которой здесь нет имени; здесь она ни с чем знакомым не сходствует! Кажется, что стоишь на таком месте, где кончится земля и начинается небо; пред тобою равнина, вымощенная огромными, голыми плитами гранита; кругом низкие холмы, но уже не зеленые, ибо здесь и трава

исчезает, а снежные или просто нагие, растреснутые утесы…».

Прекрасно понимая значение Сен-Готарда как наиболее важного высокогорного перевала страны, Швейцария постоянно улучшала дорогу через него. Крупномасштабные работы были предприняты между 1818 и 1836 годами. В результате старая узкая дорожка, по которой проезжали лишь верхом на лошадях или мулах, превратилась в достаточно хорошую дорогу, позволяющую за тридцать часов безопасно добраться в карете из Милана до швейцарского городка Флюэлен (Flüelen). Начиная с 1842 года между этими городами ежедневно курсировала почтовая карета. Кстати, уже в те времена Сен-Готардский перевал не закрывался даже зимой.

Рудольф Коллер. Почтовая карета на перевале Сен-Готард. 1874 г. Коллекция банка Credit Suisse. Цюрих

Но вскоре и этой дороги стало недостаточно, и в 1872 году началось строительство железнодорожного тоннеля. Создал и осуществлял проект – гениальный инженер-самоучка Луи Фавр. Он пообещал закончить прокладку за восемь лет. Согласно контракту, за каждый день просрочки он должен был платить 5000 франков штрафа из собственного кармана, а за каждый день, пройденный с опережением графика, получал премию в таком же объеме. Луи Фавр надеялся завершить работы на два года раньше, но из-за частых обвалов, подземных озер, гранитных участков горной

породы сроки были нарушены. Стройка стала местом гибели множества рабочих, и сам Фавр умер в тоннеле в 1879 году от сердечной недостаточности. Он переживал, боялся, что ошибся в расчетах, и проходчики с южной и северной сторон не встретятся. Страхи оказались напрасными, штольни не сошлись на каких-то 33 см.

Точно известна дата, когда через перевал проехала последняя почтовая карета. Это произошло 31 мая 1882 года, а уже на следующий день из Люцерна отправился первый поезд – началась эра путешествий в Швейцарию на поездах. Первый железнодорожный туннель через перевал Сен-Готард был длиной 15 км и на тот момент был самым протяженным в мире. Этот рекорд он удерживал до момента открытия Симплонского туннеля в 1906 году.

Наша Газета самым подробным образом рассказывала об открытии нового Готардского туннеля, в 2016 году. 57-километровая магистраль вытеснила с первого места японский Сэйкан, протяженностью 53,9 км. При этом, ссли учесть служебные и пешеходные ходы, то общая длина туннеля Сен-Готард составит 151,8 км.

Некоторые швейцарские историки утверждают, что Сен-Готард имеет для Конфедерации куда большее значение, нежели луг Рютли, на котором по преданию была основана страна. И действительно, Сен-Готард оказал огромное влияние на экономическое развитие Швейцарии.

Так швейцарцев призывали пользоваться железной дорогой, проложенной через Сен-

Готард, чтобы отправиться в Италию. А итальянцев – в Швейцарию. Старинная афиша.

Прокладывание дорог через горные перевалы и строительство дорожных станций, где можно было сменить лошадей и экипаж, способствовало увеличению количества путешественников среди людей среднего класса. Но решающую роль в развитии туризма сыграло строительство железных дорог.

Первая железнодорожная линия, связавшая Цюрих и город Баден в кантоне Аргау, была создана в 1847 году. В течение следующих десяти лет в Швейцарии было проложено 1300 километров железнодорожных путей. В 1888-м, благодаря строительству железнодорожной линии между Альпнахштадом и Бриенцем, были соединены между собой Центральная Швейцария и Бернский Оберланд.

Развитие железнодорожного транспорта привело к настоящему туристическому буму. Можно проследить это на примере эволюции путешественников, останавливавшихся в гостиницах Давоса. В 1886 году там побывало менее семи тысяч туристов, несколько гостиниц были вынуждены закрыться из-за недостаточного количества постояльцев. Но в 1890 году открыли железнодорожную ветку Ландкварт – Давос, позволившую проще и быстрее добираться до высокогорного курорта, и в результате в 1910 году гостиницы Давоса приняли уже 26,650 человек!

Параллельно с железнодорожным транспортом развивался и водный. Первый пароход появился на Женевском озере благодаря изобретательному американцу: им был консул США во Франции Эдвард Чёрч. Ему не пришлось изобретать велосипед, то есть пароход: он просто привез его из Америки в 1823 году и назвал «Вильгельм Телль». Это судно положило начало пароходной флотилии на озере Леман, по водам которого к концу 19 курсировало уже восемь пароходов. С 1826 по 1852 год пароходы появились на Невшательском, Цюрихском, Люцернском, Тунском и Бриенцском озерах, а также на Лаго Марджоре.

Бурное развитие инфраструктуры, безусловно, способствовало тому, что все больше и больше людей соблазняла перспектива поездки по Швейцарии. С каждым годом увеличивалось число желающих полюбоваться альпийскими пейзажами. В конце 19 века можно уже было говорить о начале массового туризма – перед Первом мировой войной, а точнее, в 1912 году Швейцарию посетило более 180 тысяч туристов - цифра по тем временам колоссальная!

туризм в Швейцарии
Швейцария

Source URL:
https://nashagazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/kak-shveycariya-stala-turisticheskoy-mekkoy