

Поезда как часы

маршрут по Швейцарии

В мире Швейцарию знают как страну самых надежных банков, безукоризненно работающих часов, перочинных ножей со всеми возможными лезвиями и вкусного сыра. Сами швейцарцы уверены, что в этом ряду должны стоять и местные железные дороги. Корреспондент журнала «Саквояж» **Дарья Чурикова** пересекла Швейцарию на поезде, проверяя это мнение.



Этот виадук в другой стране казался бы железнодорожным чудом. В Швейцарии он один из многих ФОТО AFP



«Шильон Леманом окружен, и вод его со всех сторон неизмерима глубина» (Дж. Г. Байрон) ФОТО ВЛАДИМИРА ФИЛИПОВА

Швейцария — страна небольшая, по площади немногим больше Московской области. Но при этом она располагает невероятной развитой железнодорожной сетью. 5 тыс. км рельсовых путей соединяют все мало-мальски значительные населенные пункты, а иногда поезд оказывается единственным транспортным средством, связывающим какую-нибудь высокогорную деревушку с остальным миром. Поезда ходят как часы. Расписания основаны на железной логике: на многих маршрутах интервал составляет ровно полчаса или час. Так что путешественнику достаточно запомнить, что нужный ему поезд идет, например, в 17 или 47 минут, то есть в 8.17, 8.47, 9.17, 9.47 и т. д. Существуют специальные железнодорожные часы, как на вокзалах, так и в виде ручных хронометров. В этих часах внимание акцентируется на большой минутной стрелке, а цифра, обозначающая час, выскакивает в окошечке, как на других часах дата или день недели.

Многие железнодорожные маршруты в Швейцарии находятся в частных руках, особенно в горных районах на юго-востоке страны. Некоторые частные компании перевозят исключительно туристов. Названия маршрутов звучат заманчиво и многообещающе: «Ледниковый экспресс», «Экспресс Вильгельма Телля», «Экспресс альпийских предгорий». Я пересекла Швейцарию наискосок — с северо-востока на юго-запад — по маршруту «Золотой перевал» (Golden Pass Line), преодолев 250 км от Цюриха до Монтре. Первая часть маршрута началась на цюрихском вокзале, откуда в 1917 году отбыл в Россию знаменитый plombированный вагон с Лениным и другими большевиками. На легендарном вокзале меня ждала комфортабельная, но вполне обыкновенная электричка с неплохим, правда, баром, которая шла до идиллического городка Люцерн. В одной из скал на берегу Фирвальдштетского озера,



Железная дорога пришла на альпийскую вершину Юнгфрау уже в начале прошлого века ФОТО AFP

на котором стоит Люцерн, вырублено изваяние «Умирающий лев» в память о швейцарских гвардейцах, до последнего защищавших дворец Тюильри, и укрывшемся там от разъяренной революционной толпы короле Людовике XVI. Французская дворцовая стража оставила монарха на произвол судьбы — и потому памятника не заслужила. В ясный день великолепный вид на Люцерн открывается с горы Пилатус, названной так в честь прокуратора Иудеи Понтия Пилата, судившего Иисуса Христа. По преданию, после смерти злосчастного римского чиновника его тело было брошено в озеро у подножия этой горы. Душа же Пилата так и не обрела покоя — раз в год, в Страстную пятницу, его призрак бродит по окрестностям, наводя ужас на местных жителей. Видимо, только на тех из них, кто в это предание верит. В Люцерне началось настоящее приключение: после прогулки по городу поездка про-

должалась уже на так называемом панорамном поезде с огромными окнами, из которых чрезвычайно удобно любоваться пейзажами. А пейзажи на пути между Люцерном и городком Интерлакен того стоят. Когда поезд взбирался на очередной горный перевал, с него открывался великолепный вид на живописнейшие озера, обрамленные снежными вершинами. Спустился всего несколько минут поезд уже бежал по зеленой альпийской долине, провожаемый равнодушными взглядами сытых ухоженных коров. Если быть предусмотрительным и нежадным, заблаговременно забронировав передние места в первом вагоне, то всеми этими красотоми можно любоваться через лобовое стекло, поднимающееся от пола до потолка. Чтобы освободить место для состоятельных и любопытных пассажиров, кабину машинистов панорамного поезда расположили на втором этаже.

По пути в Интерлакен поезд проходит неподалеку от востепого Конан Дойлем Рейхенбахского водопада. От того места, где он делает остановку, можно совершить вылазку к чуду природы, где 4 мая 1891 года сошлись не на жизнь, а на смерть гениальный сыщик Шерлок Холмс и воплощенное зло профессор Мориарти. С площадки над водопадом, где произошла решающая схватка, любопытно заглянуть «в глубину этого страшного котла кипящей воды и бурлящей пены, где навеки остались лежать тела опаснейшего преступника и искуснейшего поборника правосудия своего времени». Вам покажут и путь, которым сыщик, несколько лет спустя вдруг оказавшийся живым, выкарабкался наверх. Но без специального снаряжения и изрядной спортивной подготовки повторить его маршрут вряд ли кому-то удастся.

Интерлакен (следующая остановка) называют воротами Юнгфрау — одного из высочайших горных массивов Швейцарии. На одноименной вершинеписного, чем уже встречавшиеся на пути населенные пункты. Кто-то из пассажиров продолжает путь на все том же панорамном поезде, но мне достается ретропоезд Golden Pass Classic. Прообраз этого состава был пущен между Монтре и Цвайзимменом в середине 20-х годов XX века компанией, которой принадлежал легендарный Восточный экспресс. Линия вскоре закрылась из-за экономического кризиса, и лишь в XXI веке по ней снова стал ходить состав, который является точной копией старинного. Предпочсть его современному панорамному поезду можно не только из-за романтики старины, но и ради отменного ресторана с высокой кухней. Преодолев последний серьезный подъем перед Монтре, состав прибывает в Пштад — аристократический горнолыжный курорт, застроенный деревянными шале, самые новые из которых относятся к началу прошлого века. А самая первая гостиница появилась



Французскому певцу Джони Холидею так понравился город Гштаад, что он поселился там, купив себе шале ФОТО AFP



Опаснейший преступник и искуснейший поборник справедливости не устоят бороться близ Рейхенбахского водопада ФОТО REUTERS

здесь 300 лет назад — уже тогда в Пштад потянулась европейская знать. И поныне остаются верны Пштаду королевские семейства Греции и Савойи. Здесь отдыхали принц Чарльз с сыновьями, Роджер Мур, Арнольд Шварценеттер и Элизабет Тейлор. Конечный пункт маршрута «Золотой перевал» — город Монтре — в специальном представлении не нуждается. Монтре — это и Женевское озеро, и Шильонский замок, где томился герой Байрона, и лучший в мире ежегодный джазовый фестиваль, и отель Montreux Palace, в котором провел последние 16 лет жизни великий русский писатель Владимир Набоков. Путешествие между финансовой и культурной столицами Швейцарии стоит не так уж и дорого — при желании можно уложиться в \$150. А для обладателей железнодорожных проездных билетов Swiss Pass и Eurailpass поездка наискосок через всю страну будет и вовсе бесплатной.

Самый-самый-самый...

рекорды

В мире немало необычных поездов, способных претендовать на титул «самый-самый». И если с самым длинным поездом или самой высокой горной железной дорогой вопросов не возникает, то на названия «самый быстрый поезд» и «самый старый железнодорожный маршрут» есть немало претендентов. Самая высокогорная в мире железная дорога находится в Тибете. Факт этот зафиксирован Книгой рекордов Гиннесса. Открылась она в прошлом году, хотя строить эту дорогу начали в 1950-м, но различные политические события в жизни Тибета сильно затормозили стройку. Проще всего совершить путешествие по этой дороге, купив билет на поезд Пекин—Лхаса. Поездка займет почти двое суток, цена билета — около \$300 (в одну сторону). Самый длинный железнодорожный состав, на котором можно проехаться пассажиром, ходит в Мавритании между городами Зурат и Нуадибу. Длина состава порой достигает 3 км. Несмотря на то что большая часть поезда состоит из вагонов, перевозящих железную руду, в составе есть и несколько пассажирских вагонов. Появление этих вагонов стало большим шагом вперед: раньше пассажирам приходилось сидеть на крышах грузовых вагонов. Теперь же любой желающий может проехать 700 км с комфортом общего вагона всего за \$5. А вот желающим прокатиться на самом быстром в мире поезде придется сначала разоб-



Поезд TGV в принципе может разогнаться до 575 км/ч, но пассажиров возит почти вдвое медленнее ФОТО REUTERS



Переезд из Шанхая в аэропорт Пудунг, главное — не пропустить момент, когда Поезд наберет максимальную скорость ФОТО REUTERS



У пассажиров самого высокогорного поезда в мире Пекин—Лхаса навверняка закладывает уши, как в самолете ФОТО REUTERS

раться с тем, как определяются рекорды скорости на железной дороге. Если считать, что поезд должен обязательно двигаться по рельсам и при этом перевозить пассажиров, тогда самым быстрым будет французский TGV POS, следующий по маршруту Париж—Восточная Франция—Южная Германия. 3 апреля 2007 года один из поездов этого типа установил рекорд, достигнув скорости 574,8 км/ч. Разумеется, во время обычной поездки он так быстро разогнаться не будет, максимально набирая какие-то жалкие 300–320 км/ч. Однако существуют еще поезда на воздушной подушке (MAGnetic LEVitation — maglev). Рельсы этим поездам не нужны, нужна специальная трасса, идущая параллельно обычной железной дороге или выделенная только под поезда на воздушной подушке. Среди поездов типа maglev рекорд скорости при-



У пассажира поезда Нуадибу—Зурат может уйти полчаса лишь на то, чтобы дойти от края состава до своего вагона ФОТО REUTERS

надлежит японскому MLX01, 2 декабря 2003 года разогнавшись до 581 км/ч. Разумеется, в обычной жизни и эти поезда ездят гораздо медленнее. Тем, кто хочет пережить ощущения движения с максимально большой скоростью, можно порекомендовать другой поезд на воздушной подушке — Shanghai Maglev Train. С 2004 года он курсирует между Шанхаем и аэропортом Пудунг. На радость пассажирам прямо в вагоне установлен электронный спидометр, так что можно сфотографировать надпись «431 км/ч» и потом продемонстрировать знакомым. Поездка на поезде недолгая (чуть более семи минут) и недорогая (самый дешевый билет стоит около \$7). Что касается самого старого поезда, то с ним путаницы даже больше, чем с самым быстрым. Ясно только, что искать его надо в Великобритании. Некоторые полагают, что старейшим

железнодорожным маршрутом следует считать Суррейскую железную дорогу в южном Лондоне, по которой с 1803 года ходили конки, а ныне по сохранившимся частям маршрута передвигаются обычные лондонские трамваи. Годом позже все там же в Англии появилась дорога Пеннидаррен, по которой впервые вагоны передвигались, ведомые паровозом. То, что осталось от этой дороги, интересно только большим энтузиастам истории железных дорог. В 1807 году появилась первая дорога, по которой путешествовали пассажиры, платя за билет. Дорога в Сванси (Уэльс) действовала до 1960 года. В настоящее время любопытствующие могут посетить Железнодорожный музей в Сванси. Зато легко находится поезд, не менявший своего названия и маршрута долгие века. Это «Летучий шотландец», путешествующий по линии Лондон—Эдинбург аж с 1862 года. С того же 1862 года из Лондона в Глазго начал ходить поезд «Корольский шотландец», но в 2003 году он почему-то лишился своего прославленного имени. Индийский паровоз Fairy Queen носит гордое звание «старейший в мире работоспособный паровоз». С возрастом все хорошо — 1855 год постройки никто из конкурентов не перебьет. Плохо то, что паровоз крайне редко выходит на линию, только по очень торжественным случаям. Последний раз он возил VIP-пассажиров из Дели в Алвар в 1997 году. Когда будет следующий рейс — пока неизвестно. **Эл Кейси**