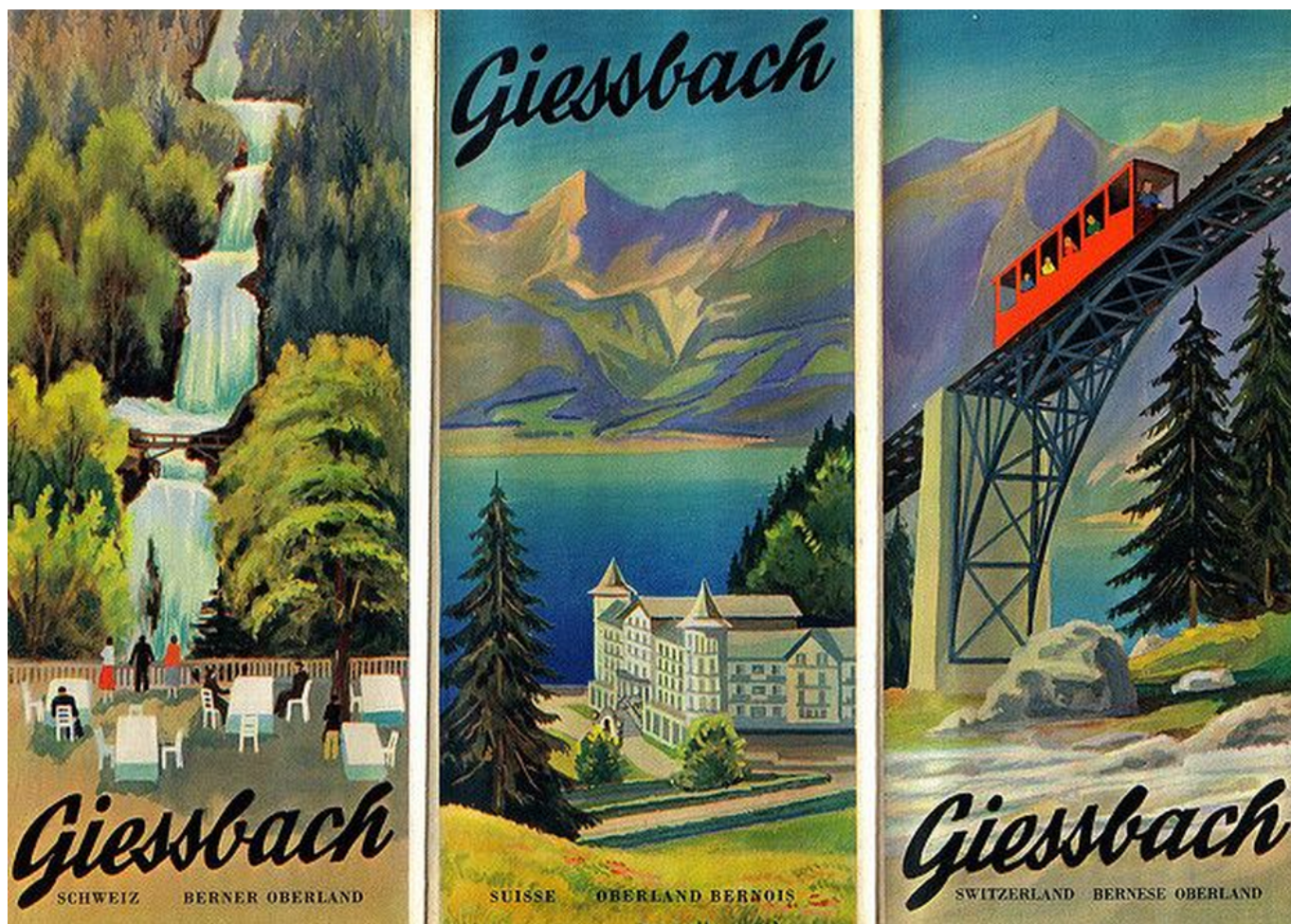




Опубликовано на Швейцария: новости на русском языке (<https://nashagazeta.ch>)

Гисбах : уникальный водопад и самый старый фуникулер Европы | Giessbach, une chute d'eau unique et le plus ancien funiculaire de l'Europe

Author: Наталья Беглова, [Бриенц](#) , 17.06.2022.



Старинная афиша гостиницы Grandhotel Giessbach и фуникулера

Мы продолжаем серию публикаций о развитии горного туризма в Швейцарских Альпах.

|

Nous continuons une série d'articles sur le développement du tourisme alpin.

Giessbach, une chute d'eau unique et le plus ancien funiculaire de l'Europe

Мы уже рассказали о наиболее старых и известных зубчатых железных дорогах Швейцарии, которые позволили путешественникам подниматься высоко в горы. Но параллельно с ними строились и фуникулеры, которые также облегчали туристам доступ к альпийским пейзажам.

Фуникулер – это рельсовое транспортное средство. Его отличие от обычной или зубчатой железной дороги в том, что работа основана на канатной тяге. Само название «фуникулер» произошло от латинского слова *funiculus*, означающего «веревка» или «канат». Канат крепится к вагону, а наверху устанавливается лебедка, которая и служит подъемным механизмом.

Изначально фуникулеры строили для доставки большого количества груза на крутые горы, уклон которых достигает 70 процентов и более. Но впоследствии их стали создавать и для перевозки пассажиров там, где было нецелесообразно прокладывать железную дорогу. Как правило, линии фуникулеров короткие – чаще всего несколько сотен метров.

Есть немало разновидностей фуникулеров, среди которых два основных типа: одновагонный и двухвагонный. Принцип работы первого достаточно прост: двигатель, расположенный на вершине канатной дороги, попеременно поднимает и опускает вагон при помощи каната. Во втором случае используют два вагона, которые уравнивают друг друга, при этом один вагон идет вниз, другой вверх. Вагоны могут двигаться по двум параллельным путям, но в большинстве случаев имеется один путь с разъездом посередине. Уклон на трассе обычно постоянен, но иногда незначительно варьируется на разных участках. Фуникулеры считаются экономичным и экологичным видом транспорта, поскольку при их строительстве наносится минимальный вред окружающей среде.

Постепенно из чисто функциональных средств передвижения фуникулеры превратились в достопримечательность, и сегодня туристы порой планируют путешествие специально, чтобы прокатиться в вагончике, рассчитанном на от одного до нескольких сотен человек; ступенчатом с отдельными купе и сплошном с общим салоном.



Giessbach
au lac de Brienz
Enrich chez R. Dürrenmatt, Peintre, Rindermatten 353

Водопад Гисбах. Гравюра 19 в., раскрашенная акварелью. Из коллекции автора

Часто фуникулером называют канатную дорогу. Это ошибка. Кардинальное отличие состоит в том, что вагон фуникулера передвигается по рельсам, а кабина или вагонетка канатной дороги перемещается по тросу, протянутому между опорами: она не касается земли.

Швейцария не является родиной фуникулера. Большинство исследователей отдают пальму первенства Австрии, где в начале 16 века в одном из замков соорудили приспособление, которое и считают прообразом фуникулера. С его помощью в замок, расположенный на крутой горе, поднимали свежие продукты и амуницию. Зато по числу фуникулеров Швейцария, вместе с США, точно даст фору большинству стран!

Когда же фуникулеры появились в Швейцарии и какие из них наиболее известны? Первый был запущен в 1877 году между Лозанной и Уши, но впоследствии его заменила зубчатая железная дорога, а начиная с 2008 года – метро. Поэтому старейшим считается Гисбахский, открытый 21 июля 1879 года и безотказно функционирующий до сих пор – сегодня это самый старый из действующих фуникулеров не только Швейцарии, но и Европы.

Почему он появился именно в этом месте? Полагаем, многие догадываются о причинах. Фуникулер находится рядом со знаменитым Гисбахским водопадом, издавна привлекавшим туристов. Небольшая горная речка Гисбах, впадающая в Бриенцское озеро, образует уникальный водопад, состоящий из 14 каскадов, расположенных один над другим, низвергающихся в лесу с высоты около пятисот метров и представляющих собой поистине изумительное зрелище.

История сохранила имя того, кто в прямом смысле слова проложил дорогу к водопаду Гисбах. Им был школьный учитель Иоганн Керли из Бриенца, который начал работы по расчистке лесных троп вдоль водопада в 1817–1818 годах. Вскоре к нему присоединился пастор Даниэль Висс из этого же города. В начале 1820-х годов они проложили тропинку, по которой можно было подняться до самой высокой точки водопада, и построили небольшой деревянный домик, где могли переночевать приезжающие. Позднее Керли пришла в голову отличная идея: подсвечивать водопад факелами в вечернее время. Зрелище получилось великолепное. Для привлечения туристов около водопада стали также организовывать выступления местных жителей, исполнявших песни в стиле йодль. Здесь же выступали музыканты, игравшие на альпийском роге. С каждым годом все больше путешественников приезжало полюбоваться на уникальное произведение природы, и в 1832 году недалеко от водопада был открыт небольшой пансион.



Одним из первых русских, оставивших воспоминания о посещении водопада Гисбах, был В. А. Жуковский. Он оказался на берегу Бриенцкого озера в 1821 году. Надо сказать, что озеро ему не понравилось, он счел его гораздо менее живописным, чем другие швейцарские озера, на которых он успел побывать. А вот водопад, судя по записям в дневнике Василия Андреевича, произвел приятное впечатление.

«Подъезжая, слышишь шум водопад и видишь его последнее падение. Гисбах; уступы. Мост. Тихое озеро. Деревья. Вид на нижний уступ. Лучший из всех каскадов. Взгляд на живое падение, кипение воды, ровность деревьев, тихость озера, огромность неподвижных гор и освещение сквозь облака. Выход (беда проводника). Вид от сиделки на весь каскад; нижний уступ весь на виду; верхний только виден из-за деревьев; солнце; освещение уступов и пены; место на самом падении; несколько деревьев к бездне воды», писал он.

О водопаде Гисбах упоминает еще один русский путешественник – Александр Васильевич Никитенко (1804-1877). Сегодня его имя известно немногим, а мы будем еще не раз цитировать выдержки из его дневников, поэтому скажем несколько слов об этом замечательном человеке. Александр Васильевич родился в семье крепостного, что не помешало ему достигнуть очень и очень многого: начав карьеру с работы домашним учителем, он завершил свой жизненный путь профессором Петербургского университета и действительным членом Академии наук! Среди его знакомых были влиятельные сановники и министры, такие, например, как Уваров, Перовский, Бенкендорф; члены императорской фамилии и царедворцы; знаменитые деятели университетской и академической среды; известнейшие писатели и поэты. Никитенко всю жизнь вел дневник, в котором оставил воспоминания о Герцене, Вяземском, Гончарове, Тютчеве и многих других выдающихся людях своего века. Не случайно три тома его дневников называют уникальным источником информации о литературной и общественной жизни середины 19 века.

Александр Васильевич путешествовал по Швейцарии в 1860 году и, оказавшись на берегах Бриенцкого озера, специально поехал посмотреть на водопад Гисбах. «Прогулка к Гисбаху. На пароходе час туда и столько же обратно. Чудесный день, и потому все англичане со своими леди и мисс бросились на прогулку. Пароход был переполнен. Гисбахский водопад принадлежит к тем чудесам природы, которые можно описывать только статистически или географически, — передать же их красоты нечего и стараться. Он семью уступами низвергается со страшной высоты и на каждом уступе образует как бы отдельный водопад. Мы поднялись очень высоко на платформу, где расположена гостиница и откуда лучший вид на Гисбах, то есть на его пятый уступ. Мы здесь отдохнули, позавтракали и направились к мостику, переброшенному через пятый уступ. Дорожка становилась труднее и труднее, то есть круче, скалистее и более скользкою. Однако мы благополучно добрались до шестого мостика, но дальше я не пошел. Группа девушек на прощанье спела несколько швейцарских мелодий».



Аберли, Иоганн Людвиг. Вид из Интерлакена на озеро Бриенц. Гравюра 19 в., раскрашенная акварелью

Марк Твен, о путешествии которого по Швейцарии в 1878 году мы уже неоднократно упоминали, также мечтал взглянуть на водопад: «В окрестностях Интерлакена, по ту сторону Бриенцкого озера, находится великолепный Гисбахский водопад; ночью он освещен, как в театре, феерическими огнями, и есть у этих огней свое название, а какое – я сейчас не припомню. Говорят – это зрелище, которое должен увидеть каждый турист».

Однако попасть туда можно было лишь переплыв Бриенцское озеро на корабле. А Марк Твен, как мы помним, путешествовал пешком, что и решило дело: «У меня был, конечно, соблазн посмотреть его, но попасть туда можно только на катере, а поехать на катере я считал для себя невозможным. Я задался целью пройти Европу пешком, а не обрыскать ее на катере. Я заключил с собой молчаливый договор и я должен был твердо его держаться. Увеселительные прогулки на катере я еще разрешал себе, но дело делать обязан был пешком».

Туристов, желающих насладиться знаменитым каскадом при ночном освещении и послушать йодль или просто незатейливые швейцарские песни в исполнении симпатичных швейцарок, становилось все больше. В 1870 году пансионат с прилегающей к нему землей приобрела семья Хаузер, решившая построить здесь

большую гостиницу. Работы продолжались несколько лет, и в 1875 году был открыт современный комфортабельный отель – *Grandhotel Giessbach*. Оригинальная архитектура здания, роскошное оформление интерьера, безупречное обслуживание – все это в дополнение к прекрасной природе и уникальному водопаду сделало отель местом притяжения богатой клиентуры со всего мира.

Но тут возникла проблема. От пристани, куда причаливал пароход из Бриенца, надо было подниматься к отелю по довольно крутой дорожке. Для того, чтобы облегчить жизнь избалованным посетителям, владельцы и построили фуникулер, который был открыт 21 июля 1879 года. Строила фуникулер компания, принадлежавшая [Никлаусу Риггенбаху](#), создателю первой зубчатой дороги Швейцарии, ведущей на гору Риги. Для Гисбаха он использовал новый тип фуникулера – с водяным балластом, личным его, Риггенбаха, изобретением. Он приводился в действие водой, которая выполняла роль противовеса. Как и у обычного фуникулера, оба вагона были связаны тросом неизменяемой длины, но помимо этого оборудованы баками для воды. Чтобы вагон начал двигаться, бак нижнего вагона опустошался, а бак верхнего, наоборот, наполнялся. Таким образом нарушалось равновесие, верхний вагон перевешивал, и фуникулер приводился в движение.

Если вы решите подняться к отелю на фуникулере, то вы совершите поездку в самых старых вагонах Швейцарии, используемых на этой линии с 1891 года. Весь путь занимает около пяти минут, поскольку длина линии всего 345 метров. Фуникулер поднимается от пристани к самому входу в отель и проходит над нижней частью водопада. На какой-то момент вагончик как бы зависает в воздухе над мощным потоком так низко, что водные брызги долетают до пассажиров!



Фуникулер Гисбах

Вплоть до Первой мировой войны Grandhotel Giessbach пользовался огромной

популярностью. В летнее время здесь отдыхали знаменитые художники и поэты, предприниматели и государственные деятели. Видели его стены и немало коронованных особ. В 1883 году отель был практически полностью уничтожен пожаром, однако его успешно восстановили и даже сделали еще более комфортабельным.

В середине 20 века появились новые модные курорты, туристов на берегах Бриенцкого озера становилось все меньше, и Grandhotel Giessbach оказался на грани банкротства. В 1979 году отель был закрыт, речь шла о его сносе и создании на его месте современного гостиничного комплекса. Отель был спасен усилиями людей, оказавшихся неравнодушными к судьбе этого незаурядного строения. Известный швейцарский общественный деятель, эколог Франц Вебер, посвятивший свою жизнь тому, чтобы сохранить уникальную швейцарскую природу и историческое наследие страны, начал кампанию по спасению здания гостиницы. В результате было собрано 2 миллиона франков пожертвований, значительные вклады сделали кантон Берн и община Бриенц. Собранная сумма позволила выкупить недвижимость с землей, осуществить реконструкцию отеля, и в 1984 году Grandhotel Giessbach вновь распахнул свои двери.



Даже те, кто никогда там не останавливался, возможно, побывали в отеле виртуально: сам отель и парк вокруг послужили съемочной площадкой для многих фильмов, среди которых многосерийный фильм Тома Хэнкса и Стивена Спилберга «Братья по оружию» и популярный французский сериала «Нестор Бурма».

[недвижимость в Швейцарии](#)

[швейцария недвижимость](#)

[Европа](#)

Статьи по теме

[Самый красивый восход солнца в Швейцарии](#)

[Как Швейцария стала туристической Меккой](#)

[«Есть за границей контора Кука...»](#)

Source URL:

<https://dev.nashagazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/gisbakh-ynikalnyy-vodopad-i-samyy-staryy-funikuler-evropy>