Наша Газета

nashagazeta.ch

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

Легенда об исчезнувших трамваях | Legend of Disappeared Trams

Автор: 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, пытаясь 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.



Озеро Лиммерн в кантоне Гларус (glarner-bergwelt.ch)

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.



Водохранилище Лиммерн, сооруженное в 1963 году (baukader-schaffhausen.ch) 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.



"Сказочный трамвай" ходит по Цюриху на Рождество

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.



По канатной дороге поднимается самосвал (mining-media.ru)
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 МБт, 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 насосноаккумулирующая 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

<u>Трамвайные ангелы</u>

В Цюрихе приветствуется трамвайный флирт

Цюрихский трамвай готов отдаться в хорошие женские руки

Швейцарский трамвай зарулил в Книгу рекордов Гиннесса

Source URL: https://dev.nashagazeta.ch/news/14383