

## Где находится вершина Европы? | Le sommet de l'Europe, où se trouve-t-il ?

Author: Наталья Беглова, [Люцерн](#) , 25.02.2022.



Фердинанд Ходлер. Эйгер, Мёнх и Юнгфрау. 1908 г. © МАН, Genève

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

|

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

Le sommet de l'Europe, où se trouve-t-il ?

Сверкающая белизной вершина Юнгфрау издавна привлекала путешественников. Ее высота – 4158 м над уровнем моря – дает ей право на титул третьей вершины Бернских Альп, вместе с соседними Эйгером и Мёнхом создающей удивительно величественную и гармоничную картину.

Как и у всякой уважающей себя горы, у Юнгфрау имеется легенда. Жила в этих местах девушка. Она часто отправлялась в горы пасти овец. Однажды чудовище, обитавшее неподалеку, увидело ее и решило похитить. Но тут явился отважный монах, который уже давно пылал любовью к пастушке. Он осенил непрошеного гостя крестом, что заставило того убраться восвояси. А девушка, благодарная монаху за спасение, решила также посвятить себя богу и основала монастырь, в котором и провела остатки своих дней.

Чтобы понять, почему возникла именно такая легенда, стоит разобраться в названиях горных вершин. Юнгфрау переводится как дева, девственница. Полагают, что своим названием гора обязана монахиням из Интерлакена, чей древний монастырь располагался у ее подножия.



издавна путешествующие по Швейцарии стремились полюбоваться горами Эйгер, Мёнх и Юнгфрау. Фотография 1907 года.

Мёнх (Mönch) в переводе с немецкого означает «монах». Справедливости ради отметим, однако, что название горы происходит от другого слова – «münch». Так назывались пастбища у ее подножья, на которых в давние времена пасли кастрированных животных, меринов. Позже «münch» превратилось в «mönch», и в тройце возник монах.

Название горы Эйгер связывают с латинским словом «асег», означающим «острый» или «заостренный». Но есть и другая версия. Когда-то название этой горы писалось как «Heiger». Это позволяет предположить, что оно может иметь корни в средневерхненемецком языке, где «Hej-Gêr» означало орудие с острым наконечником или большое копье, которое использовали германские племена. При этом в течение долгого времени название горы Эйгер считалось производным от слова «огге» – людоед, чудовище. К тому же вследствие своей характерной вогнутости и северной ориентации значительная часть горы Эйгер сильно затенена, выглядит мрачной, особенно на фоне белоснежной Юнгфрау.

С давних времен каждый путешественник, оказавшийся в Швейцарии, стремился полюбоваться на Юнгфрау, которая наряду с Маттерхорном считалась символом этой страны. Вот как поэтично описал формы горы Н. М. Карамзин, первым из русских путешественников полюбовавшийся на нее в 1798 году: «Два снежных холма, девическим грудям подобные».

Чуть позже, в 1816 году, Байрон не сможет покинуть Швейцарию, не повидав Юнгфрау. Конечно, лавры альпиниста поэт стяжать не стремился, но забраться туда, откуда открывался наилучший вид на легендарную гору, он хотел непременно. Было решено дойти до Венгена. Сегодня это довольно крупный горный курорт, расположенный на высоте примерно 1200 метров над уровнем моря, а во времена Байрона он был крохотной деревушкой. Именно оттуда Байрон любовался Юнгфрау и наблюдал мощные сходы лавин: «... точно Бог с неба забрасывал Дьявола снежками».

Оказавшись в 1892 году в Интерлакене во время своего очередного путешествия по Швейцарии, Марк Твен тоже не смог не выразить своего восхищения удивительной красотой горы: «Для этой горы Юнгфрау, девственница – очень подходящее название. Ничто не может быть белее, чем она; ничто не может быть чище, чем она; ни одна гора не может выглядеть более полной святости, чем эта».



Адольф Гуйер-Целлер заявил, что построит железную дорогу на Юнгфрау, чего бы это ему ни стоило.

Как истинная красавица, Юнгфрау капризна, и не всем удастся лицезреть ее во всей красе. Так, осенью 1859 года прославленный физиолог Иван Михайлович Сеченов,

тогда еще лишь занятый написанием докторской диссертации, решил отправиться в Швейцарию из Гейдельберга, где он в то время совершенствовал свои познания. Путешествовал он с Дмитрием Ивановичем Менделеевым, который также хотел полюбоваться на альпийские пейзажи. Вот что Сеченов пишет в своих «Автобиографических записках»: «В осенние каникулы 1859 г. мы с Дмитрием Ивановичем вдвоем отправились гулять в Швейцарию, имея в виду проделать все, что предписывалось тогда настоящим любителям Швейцарии, т. е. взобраться на Риги, ночевать в гостинице, полюбоваться Alpengluehen'ом, прокатиться по Фирвальдштеттскому озеру до Флюэльна и пройти пешком весь Oberland. Программа эта была нами в точности исполнена, и в Интерлакене мы даже пробыли два дня, тщетно ожидая, чтобы красавица Юнгфрау раскуталась из покрывавшего ее тумана».

Планы построить зубчатую железную дорогу на Юнгфрау регулярно появлялись начиная с 1860 года, но каждый раз дело не доходило даже до серьезного обсуждения из-за проблем либо финансового, либо технического характера. В июле 1890 года Эдуард Лохер, построивший дорогу на Пилатус, даже получил разрешение на строительство, однако до реализации проекта дело снова не дошло.

В 1893 году швейцарский предприниматель Адольф Гуйер-Целлер (Adolf Guyer-Zeller) предложил свой вариант зубчатой железнодорожной линии. Неудачи предшественников его не обескуражили, он заявил, что построит дорогу на Юнгфрау, чего бы это ему ни стоило. Амбициозный и казавшийся сумасшедшим по тем временам проект предполагал строительство дороги с перевала Кляйне-Шайдег (Kleine Scheidegg), расположенного на высоте 2061 м над уровнем моря, на самую вершину Юнгфрау, то есть на высоту 4158 метров!

Предприниматель планировал каждый год открывать по станции, что позволило бы ему еще в процессе строительства начать зарабатывать деньги для финансирования дальнейших работ. Кроме того, чтобы не портить великолепные альпийские пейзажи, он решил большую часть дороги проложить под землей, что позволяло продолжать работы и зимой.



Первая станция «Айгерглетчер» («Ледник Эйгер») находится у подножья горы Эйгер

Мало кто верил в успех предприятия Гуйер-Целлера. И действительно, даже на этапе получения разрешения на строительство возникло множество сложностей. Так, предпринимателю было поставлено условие убедиться, что быстрый подъем из долины на высокогорье с его разреженным воздухом не нанесёт вреда здоровью рабочих, а позднее, не скажется на самочувствии пассажиров. Тогда Гуйер-Целлер нанял носильщиков, которые в максимально быстром темпе занесли с равнины на горное плато, находящееся на высоте 3750 метров, семь человек в возрасте от десяти до семидесяти лет, и они провели там некоторое время. Затем их обследовали, и поскольку ущерба их здоровью от пребывания на такой высоте обнаружено не было, вопрос был снят.

В итоге предприниматель сумел добиться разрешения, и работы начались в 1896 году. Первоначально дорогу строили круглосуточно, в три смены, каждая продолжительностью восемь часов. Работы проходили в очень тяжелых условиях: в снегу, на морозе, без достаточного технического оснащения. Тем не менее, первый отрезок пути, который идет по поверхности земли, построили достаточно быстро. Уже в сентябре 1898 года открылась первая станция «Эйгерглетчер» (Ледник Эйгер). Она находится у подножья горы Эйгер, рядом с ее печально знаменитой Северной стеной, которую с упорством достойным лучшего применения пытались «приручить» не одно поколение альпинистов – 50 из них погибли.

Далее предстояло приступить к постройке тоннеля, который должен был пройти прямо сквозь толщу гор Эйгер и Мёнх. Гуйер-Целлер собирался построить его за несколько лет, но работы продвигались с большим трудом, и в итоге строительство продолжалось целых 14 лет, с 1898 по 1912 год! Серьезные проблемы возникали при осуществлении взрывных работ. 26 февраля 1899 года в результате взрыва погибло шесть итальянских рабочих. Да и сам предприниматель не дожил до окончания строительства, скончавшись в апреле 1899 года. Удивительно, как повторяется история - строителю тоннеля Сен-Готард Луи Фавру тоже не довелось увидеть завершения дела своей жизни.



Jungfraubahn - Bohrarbeiten

Строили дорогу в очень тяжелых условиях

Строительство железной дороги на Юнгфрау продолжили сыновья Гуйер-Целлера, но после смерти отца, главного вдохновителя и инвестора проекта, у них возникли финансовые сложности. Кроме того, 15 ноября 1908 года на станции «Эйгерванд» взорвались ящики с 30 000 кг динамита. К счастью, обошлось без жертв, но напряжение нарастало, рабочие начали бастовать. Забастовка прекратилась лишь после того, как была значительно повышена заработная плата и улучшены условия труда. Забавная деталь: помимо повышения оклада рабочие потребовали, чтобы каждый день им выдавалось по бутылке вина. Это требование также было удовлетворено.

Долгожданный день настал: 21 февраля 1912 года, после проведения очередных подрывных работ, строители в прямом смысле слова увидели свет в конце тоннеля. К тому времени расходы на строительство вместо 5 млн. франков превысили 16 млн., а самая сложная часть работы – прокладывание дороги непосредственно на пик Юнгфрау, ещё не начиналась. В итоге было принято решение отказаться от проведения линии до самой вершины горы, а остановиться на перевале Юнгфрауйох (Jungfraujoch), находящемся между горами Мёнх и Юнгфрау на высоте примерно 3454 м над уровнем моря.

1 августа 1912 года была торжественно открыта самая высокогорная железнодорожная станция Европы – «Юнгфрауйох». В общей сложности строительство продолжалось 16 лет, ещё более десяти лет строилась инфраструктура станции, и только в 1924 году комплекс открылся в том виде, в каком мы видим его сегодня.

Зубчатая железная дорога «Юнгфрау» (нем. Jungfraubahn), даже не будучи достроена, долгое время была самой высокогорной в мире, а сегодня остаётся самой высокой в Европе. Ее протяженность составляет девять километров, более семи из них проходят по тоннелю. Железная дорога «Юнгфрау» славится своей

надежностью. Каждую неделю специальный сотрудник проверяет весь девятикилометровый путь между станциями «Юнгфрауйох» и «Кляйне-Шайдег», проходя его пешком

Поездка по этой дороге предоставляет уникальные возможности. Уже на начальном отрезке пути вы сможете любоваться прекрасным видом на долину Гриндельвальд.



Эта карта позволяет понять, где проходила зубчатая дорога «Юнгфраубан»

Название долины – Гриндельвальд – говорит само за себя. Луга здесь действительно удивительного зеленого цвета. Эта долина издавна была обязательным пунктом посещения всех путешественников по Швейцарии. Многие полагали, что именно отсюда открывается самый живописный вид на Юнгфрау и соседние с ней вершины Бернских Альп. В этом был уверен и Николай Михайлович Карамзин, любовавшийся Юнгфрау из Гриндельвальда, и, более ста лет спустя, Иван Бунин, отправившийся туда во время своего путешествия по Швейцарии в 1900 году. Вот отрывок из его письма брату, Юлию Алексеевичу Бунину: «...Поехали по теснине в Гриндельвальде, к сердцевине вечных ледников бернских Альп, к самому Веттергорну, Маттергорну, Финстерааргорну и Юнгфрау. Горы дымятся, горная речка, над головою громады, елочки на вышине, согнувшись, идут к вершинам. <> Наконец – впереди всё ущелье загородил снежный Веттергорн. И чем больше мы подымались, тем ближе ледяные горы росли и стеной – изумительной – стали перед нами: Веттергорн, Маттергорн, могучий Финстерааргорн, Эйгер и кусок Юнгфрау, а подле – Зильбергорн. Погода была солнечная, в долинах – лето, на горах ясный, веселый зимний день январский. Ехали назад – швейцарец дико пел “йодельн” – нутряное пение, глубокое – свежо,

серо, шум горной речки, черные просеки в еловых лесах, бледные горные звезды, а сзади всю дорогу – мертвенно-бледный странный величественный Веттергорн, а потом Юнгфрау»

Поезд останавливается на второй станции - «Эйгерглетчер» (Eigergletscher). Здесь можно выйти и совершить пешеходную прогулку вдоль склона Эйгера. Четвертая подземная станция железной дороги «Юнгфрау», открытая в 1905 году, называется «Айсмеер» (Eismeer). Она находится на высоте 3158 метров, и вновь в глубинах Эйгера. Здесь поезда также делают пятиминутную остановку. Отсюда можно увидеть уже не только долину, но и ледник Нижний Гриндельвальд, о котором Байрон замечательно сказал, что он «... похож на застывший ураган»

Последняя остановка зубчатой железной дороги находится на высоте 3454 м над уровнем моря. Самая высокогорная железнодорожная станция в Европе получила поэтическое название «Вершина Европы». Со смотровой площадки обсерватории и метеостанции Сфинкс открывается панорамный вид на вершины Юнгфрау, Мёнх и Эйгер, на долину Гриндельвальд, а также на самый длинный альпийский ледник Алетч. Вы можете также зайти в удивительный Ледовый дворец, площадь которого составляет 1000 кв. метров и который расположен под ледником Алетч. В его залах все экспонаты вырезаны из льда.



Пока поезд поднимается на «Вершину мира», вы сможете полюбоваться уникальными альпийскими пейзажами

Заканчивая рассказ о зубчатой железной дороге, ведущей на Юнгфрау, добавим одну небольшую, но важную для поклонников писателя Толкина деталь. Те из вас, кто зачитывался его романом «Властелин колец», конечно, помнят подземный комплекс Мория в Средиземье, где обитали гномы. Этот подземный мир состоял из многочисленных тоннелей, лабиринтов и залов под Туманными горами. Вы уже догадались! Да, все это очень напоминает железную дорогу «Юнгфрау». В 1911 году

19-летний будущий писатель во время летних каникул вместе с младшим братом Хилари совершил путешествие по Швейцарии. Ему довелось увидеть, как строились последние метры тоннеля через северный склон Эйгера. И сам район, и гора Юнгфрау, и зубчатая железная дорога, проложенная сквозь толщу гор, произвели на юношу сильное впечатление: «Я покинул вид на Юнгфрау с глубоким сожалением», - писал он. Воспоминания оставили такой глубокий след, что когда пришло время написания романа «Властелин колец», писателю не пришлось долго придумывать, как выглядит подземное царство гномов.

[Европа](#)

[маттерхорн](#)

Статьи по теме

[Самый красивый восход солнца в Швейцарии](#)

[Швейцарские достопримечательности - Понтий Пилат и драконы](#)

[В 2015 году на «Вершине Европы» побывали более миллиона человек](#)

[Люцерн выдержал конкуренцию в Альпах](#)

[Больше чем просто горы](#)

---

**Source URL:**

<http://www.nashagazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/gde-nakhoditsya-vershina-evropy>