

# Железная дорога в долине реки Вутах

**На юге Германии (федеральная земля Баден-Вюртемберг), вблизи границы со Швейцарией, проходит необычная железнодорожная линия Блумберг — Вайцен, являющаяся промежуточным звеном магистрали, соединяющей швейцарский город Базель с немецким Ульмом. Эта своеобразная линия с большим числом кривых малого радиуса, крутых уклонов и искусственных сооружений в настоящее время как нельзя лучше подходит для создания природно-технического парка, обладающего высокой привлекательностью для туристов.**

Официальное название данной линии — Wutachtalbahn («Железная дорога долины реки Вутах»). Но ввиду исключительной извилистости трассы в Германии ее иногда называют Sauschwänzlebahn («Железная дорога в форме свиного хвоста»).

## Исторический очерк

Появление этой железной дороги напрямую связано со сложными взаимоотношениями между Францией и Германией после войны 1870 г., когда от Франции были отторгнуты Эльзас и Лотарингия.

В январе 1871 г. была провозглашена так называемая вторая Германская империя. Ее территория простиралась от нынешней Клайпеды до Меца и занимала пло-

щадь 540 тыс. км<sup>2</sup>; новое государство постепенно стало одной из наиболее мощных европейских держав.

Однако генеральный штаб страны в силу опасений, что Франция попытается взять реванш, поставил вопрос об усилении защиты Эльзаса по линии Мюлуз — Бельфор в случае возможного конфликта. В этой связи был сделан вывод о недостаточном развитии сети железных дорог на юге страны, особенно в Баварии, что могло осложнить перевозку воинских грузов.

Так, в то время только завершалось строительство центрального участка Хаузах — Филлинген линии Schwarzwaldbahn, к тому же она проходила слишком далеко к северу, через Оффенбург. Линия Höllental (Фрайбург — Донауэшинген) находилась только на стадии эскизно-

го проектирования (она была построена лишь в 1901 г.), причем уклоны крутизной до 55 ‰ исключали возможность пропуска по ней воинских эшелонов. Лишь теоретически можно было рассуждать и об использовании линии Базель — Вальдсхут — Констанц, проложенной в 1863 г. в долине Рейна.

Поиски решения проблемы привели к замыслу о строительстве железной дороги в долине реки Вутах. Действительно, линия Базель — Констанц на протяжении 30 км проходит по территории Швейцарии, и с учетом нейтралитета этой страны организовать движение немецких воинских эшелонов по данной линии не представлялось возможным. Подобная же ситуация имела место и на подходах к Базелю, где также необходимо было пересекать территорию Швейцарии, хотя и на значительно меньшем расстоянии.

Для разрешения этого противоречия имелось только одно радикальное решение: проложить линию стратегического назначения целиком по территории Германии, что обеспечивало бы пропуск поездов в любое время. Эта идея и была реализована, тем более что развитие событий (в том числе ряд пограничных инцидентов) заставляло в то время предполагать возможность возобновления войны.

Были сформулированы основные требования к трассе линии. Так, максимальная крутизна уклонов

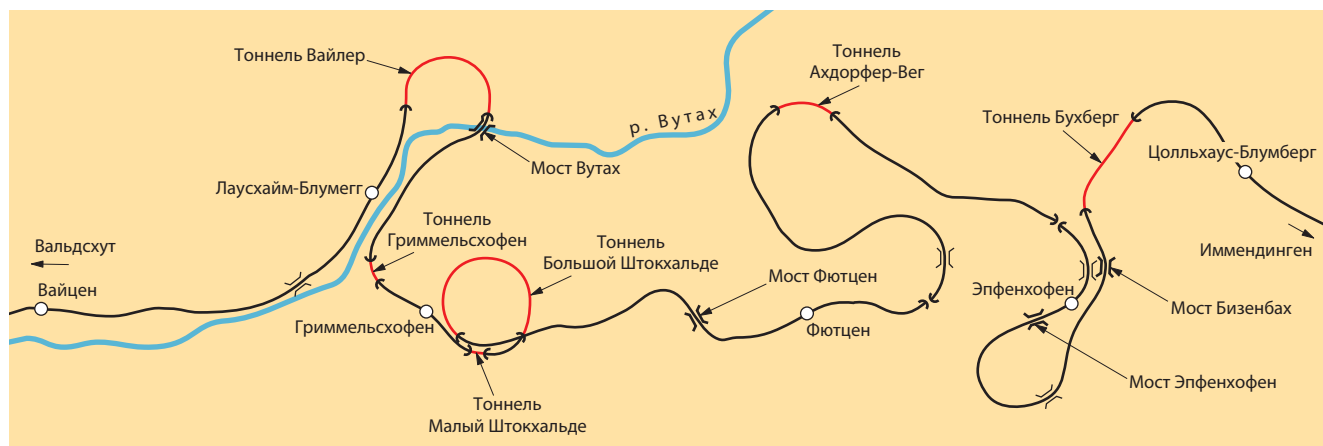


Рис. 1. План линии Wutachtalbahn

не должна была превышать 10 ‰, так как тяжелые воинские эшелоны не могли преодолевать больших подъемов. Это требование обусловило большую извилистость трассы и потребность в строительстве нескольких тоннелей, в том числе одного спиралеобразного. Хотя расстояние по прямой между станциями Цолльхаус-Блумберг и Вайцен составляет всего 9,6 км, фактическая протяженность линии оказалась почти в 3 раза большей ввиду наличия многочисленных кривых и отрезков возвратного направления, обусловленных сильно пересеченной местностью. Наличие неустойчивых грунтов удлиняло сроки выполнения строительных работ и вынуждало корректировать конструкцию и размеры некоторых мостов для улучшения их продольного профиля.

Линию Wutachtalbahn ввели в эксплуатацию 20 мая 1890 г. Ее инфраструктура строилась под два пути, но использовали ее как однопутную (второй путь так никогда и не был уложен). В тот же день открыли два других участка в обход швейцарского города Базель длиной 20 и 6 км соответственно: Зеккинген — Шопфхайм (с тоннелем длиной 3169 м) и Лёррах — Вайль. Теперь для выхода на территорию Франции достаточно было воспользоваться линией Вайль — Сен-Луи, открытой в 1878 г. и пересекающей Рейн по большому металлическому мосту. И наконец, 27 ноября 1890 г. был введен в эксплуатацию участок длиной 37 км Туттлинген — Инцигкофен вдоль Дуная. Это обеспечило выход линии долины Вутаха на Ульм, Аугсбург и далее на Мюнхен. Таким образом, была создана железнодорожная магистраль стратегического назначения из Баварии в Эльзас.

### Описание линии

Ограниченная с юга небольшой горной цепью Ранден линия Wutachtalbahn (рис. 1), собствен-



Рис. 2. Мост Бизенбах

но говоря, расположена вне пределов горного массива Шварцвальд, который начинается в нескольких километрах от Вайцена. Река Вутах берет здесь свое начало и вблизи маленького городка Вальдсхут впадает в Рейн несколько выше устья реки Ааре, в основном протекающей по территории Швейцарии.

При поездке от Блумберга до Вайцена видно, что линия проходит по сильно пересеченной местности. Начинаясь на высоте 702 м над уровнем моря, линия постепенно снижается до 471 м, т. е. перепад высот составляет 231 м на длине 26 км. Неподалеку от начальной станции Цолльхаус-Блумберг находится тоннель Бухберг длиной 805 м. По выходе из тоннеля внизу виден участок, по которому поезд пройдет через несколько минут после полного изменения направления движения. После перехода на правый берег реки из поезда открывается вид на первый крупный мост Бизенбах длиной 252 и высотой 24 м (рис. 2). Интересное по своей архитектуре сооружение имеет металлические пролетные строения в виде «висячих» ферм с прямолинейным верхним и криволинейным нижним поясами (конструкция, традиционная для Германии в XIX в.). Далее по ходу движения

расположена первая промежуточная станция Эпфенхофен, но, прежде чем достигнуть ее, поезд совершает почти полную петлю радиусом 300 м, которая выводит к одноименному мосту длиной 264 м (рис. 3), самому высокому на данной линии (34 м). Он также полностью выполнен в металле, но с пролетными строениями в виде неразрезной фермы с параллельными поясами, исключительно изящной на вид. В нескольких сотнях метров за станцией линия совершает новый поворот в направлении городка Фютцен, где имеются интересные для туристов объекты. На спуске к этому населенному пункту непосредственно после выхо-



Рис. 3. Мост Эпфенхофен

да из второго тоннеля Ахдорфер-Вег длиной 540 м линия на некоторое расстояние отходит от русла реки, проходящего в тесном ущелье. Хотя ущелье из поезда не видно, здесь предусмотрена специальная остановка для пешей прогулки до ущелья. Станция Фютцен находится примерно посередине маршрута. После остановки поезда продолжается, и поезд проходит по следующему мосту длиной 153 м и высотой 28 м, по конструкции подобному мосту Бизенбах (с «висячими» фермами). Начиная с этого места линия уже не выходит из долины Вутаха, зажатой между крутыми, поросшими лесом берегами. Поскольку продольный уклон превышает 10 %, здесь проложен спиральный тоннель Большой Штокхальде длиной 1700 м с кривой радиусом 350 м. Входной портал этого тоннеля находится почти над выходным, а на небольшом расстоянии слева внизу виден участок, по которому поезд пройдет через несколько минут, сделав полный оборот. Подобное же явление имеет место в нескольких десятках метров далее, где сквозь заросли можно увидеть вход на станцию Гриммельсхофен, которая расположена на уступе склона узкой долины реки Мульбах непосредственно перед одноименным тоннелем длиной 225 м, который вновь выводит линию в долину Вутаха, на один из самых живописных участков маршрута. Проследовав над городком Гриммельсхофен, линия совершает последний разворот в северном и затем в южном направлении, поскольку рельеф местности не позволяет пройти более коротким путем. Далее линия еще раз пересекает реку Вутах по последнему на трассе мосту длиной 107 м и высотой 30 м, также с «висячими» фермами пролетных строений. Мост Вутах предшествует последнему на трассе линии тоннелю Вайлер длиной 1205 м с кривой радиусом 350 м, который полупетлей в последний раз изменяет направление линии. Через 5 мин поезд оста-

навливается на станции Лаусхайм-Блумегт и затем следует по долине реки до конечной станции Вайцен, расположенной в 26 км от исходного пункта.

### Организация движения

Задуманная и реализованная как стратегическая, линия Wutachtalbahn, однако, выполняла и местные перевозки; движение дальних поездов предусмотрено не было. На начальном этапе эксплуатации (с лета 1890 г.) на линии обращались две пары пассажирских поездов сообщения Вальдсхут — Иммендинген со всеми остановками, дополняемые одной парой смешанных грузопассажирских поездов, следовавших по тому же маршруту. Затем, начиная с лета 1909 г. и вплоть до начала Второй мировой войны, стабильно сохранялась схема движения, включавшая пять пар пассажирских поездов Вальдсхут — Иммендинген со всеми остановками в сочетании с одной парой местных грузовых поездов, назначаемых по отдельному графику. В соответствии с графиком движения для проследования участка Блумберг — Вайцен требовалось от 40 мин до 1 ч (больше — на подъем, меньше — на спуск). Заполнение поездов бывало зачастую очень малым, в некоторых случаях порядка нескольких пассажиров. Резкий скачок объема перевозок произошел в 1923 г., когда вследствие поддержки Германией выплаты послевоенных репараций французская армия оккупировала Рурский угольный бассейн. В результате этого, помимо прочего, прервались железнодорожные сообщения по магистральной, идущей по правому берегу Рейна, и все перевозки по маршруту Карлсруэ — Базель были переведены на нетипичное направление Пфорцхайм — Ойтинген — Туттлинген. На последней станции транспортный поток раздваивался, и часть его отклонялась на направление Иммендинген — Блумберг —

Вальдсхут. Это был звездный час для линии Wutachtalbahn, но он продолжался относительно недолго. Спустя некоторое время размеры движения вновь снизились, и накануне Второй мировой войны, согласно расписанию 1939 г., на маршруте Вальдсхут — Иммендинген ежедневно обращались четыре пары поездов со всеми остановками.

События Второй мировой войны почти не изменили характера движения на этой линии. Однако к концу войны, когда военные действия переместились на территорию Германии, движение поездов было нарушено. По окончании войны в результате разделения Германии на оккупационные зоны линия в долине Вутаха оказалась во французской зоне и находилась в ведении регионального управления железных дорог в Карлсруэ.

С весны 1946 г. на направлении Вальдсхут — Иммендинген обращалась всего одна пара поездов в сутки со всеми остановками, иногда дополняемая второй парой; с осени 1949 г. размеры движения возросли до трех пар поездов. Следует отметить, что число пассажиров, перевозимых по участку Блумберг — Вайцен, т. е. собственно по линии Wutachtalbahn, было невелико (в среднем 40 чел. в сутки) и эксплуатационные расходы не покрывались скудными поступлениями. Согласно введенному в 1955 г. графику почти весь объем перевозок между этими станциями был передан на автомобильный транспорт. Для удовлетворения оставшегося спроса в течение некоторого времени на линии использовался автобус на комбинированном (железнодорожно-автомобильном) ходу.

Все же движение поездов из-за неэффективности было вынужденно прекращено — в 1964 г. временно, затем, в 1971 г., — окончательно.

Как ни парадоксально, в обеих мировых войнах линии Wutachtalbahn практически не пришлось выполнять функции обороны Эльзаса, для которых она и строилась.



Это объясняется тем, что театры основных военных действий находились в отдалении от нее, на северо-востоке Франции, так что движение воинских эшелонов осуществлялось по линиям, расположенным значительно севернее. Воздушные бомбардировки в 1945 г. также не нанесли ей существенного ущерба: был поврежден только мост Эпфенхофен. Таким образом, линия почти полностью сохранилась, во всяком случае по сравнению с другими линиями железных дорог Германии.

За всю историю линии Wutachtalbahn она эффективно выполняла воинские перевозки лишь в начале августа 1914 г., когда по ней перебрасывались войска, вооружение и боеприпасы. Все же остальное время линия оставалась периферийной. Поэтому второй путь здесь уложен не был, хотя инфраструктура рассчитывалась для двух путей, за исключением тоннелей и мостов, сооруженных только под один путь.

### Перепрофилирование линии в туристическую

В 1950-х годах международная политическая обстановка быстро менялась. Германия и Франция примирились и установили как никогда ранее дружественные взаимоотношения. Некоторое время в разгар холодной войны линия Wutachtalbahn рассматривалась как возможная транспортная коммуникация для перевозок в восточном направлении, но эту идею, к счастью, не понадобилось реализовывать.

Несколько лет спустя по инициативе французского инженера-механика Ф. Молле (F. Mollet), президента общества Eurovaror, занимающегося поисками и возвратом в работоспособное состояние исторических паровозов, возник замы-



Рис. 4. Туристический поезд на линии Wutachtalbahn

сел превратить линию в туристическую. Это желание осуществилось — 19 мая 1977 г. дирекция железных дорог в Карлсруэ официально объявила об открытии движения туристических поездов на паровой тяге на линии Блумберг — Вайцен, и через два дня первый такой поезд отправился в путь. Спустя четверть века инициаторы этого предприятия могут считать себя вполне удовлетворенными достигнутыми результатами: за прошедшее время услугами линии Wutachtalbahn воспользовались около 2,5 млн. чел. Число туристов возросло с 20 тыс. в первый сезон до 138 тыс. в 2002 г. при одновременном увеличении числа ежегодно пропускаемых по линии поездов с 18 до 160 (рис. 4). За этот же период значительно пополнился парк локомотивов и вагонов, а на станции Цолльхаус-Блумберг был открыт железнодорожный музей. Собранные в нем оригинальные технические средства и документация дают туристам хорошее представление о железной дороге, по которой им предстоит проследовать.

В первый год эксплуатации локомотивный парк насчитывал всего два маломощных паровоза: один се-

рии ТЗ, построенный еще в Пруссии, другой — серии Е 3/3 швейцарского производства. Эти паровозы с близкими техническими характеристиками использовались для вождения двойной тягой поездов из двухосных пассажирских вагонов. В 1978 г. к ним присоединился построенный в Австрии паровоз серии 93. Постепенно к 2005 г. на линии скомплектовался солидный парк, состоящий, помимо упомянутых, из паровозов 50 – 2988, 93 – 1360, 86 – 333 и 52 – 8012, автоматрис VT 3, Pacific 01 – 1066, 03 – 001, а также дизель-поезда VT 11.5 (бывшего трансъевропейского экспресса ТЭЕ, использовавшегося в 1957 – 1968 гг. в качестве фирменных поездов Paris — Ruhr и Parsifal).

Линия имеет благоприятные перспективы дальнейшего процветания. Порукой этому может служить начало с декабря 2004 г. туристических перевозок на прилегающем участке Блумберг — Иммендинген, что существенно расширило возможности обслуживания туристов.

G. Degenève. *Chemins de Fer*, 2005, № 494, p. 27 – 33.