

Леонид Раевский.
 Автор серии путеводителей по Европе.
 Reisebüro «Solo Florentin»
www.solo-reisen.com

ВУППЕРТАЛЬ - ГОРОД ПАРЯЩИХ ТРАМВАЕВ

Этот удивительный город дважды был занесен в Книгу рекордов Гиннеса. Во-первых, благодаря своему блошиному рынку, собирающему до полумиллиона покупателей. А во-вторых, благодаря знаменитой парящей дороге - Schwebebahn - уникальному изобретению кёльнского инженера E. Langen'a.

С давних времён люди селились здесь, в низине, вдоль небольшой горной речки Вуппер. С течением времени их постройки стали взбираться всё выше и выше на окружающие холмы. Для достижения там домов, прокладывались дороги и вырубались в породе многочисленные ступеньки. Кто-то умудрился даже посчитать их. В современном Вуппертале их 8723. Потому здесь, в городе с круто сбегаящими к реке холмами, строительство традиционных трамвайных линий осуществить было довольно сложно. И предложение инженера Лангена пришлось тут как нельзя кстати.

Смысл его заключался в том, чтобы над руслом реки Вуппер возвести монорельсовую подвесную систему на специальных металлических опорах с 20 станциями, общей длиной 13,3 км. При этом подвесная дорога проходила бы непосредственно над водой, а её опоры закреплялись на берегах реки.

Здесь следует заметить, что сам город Вупперталь совсем молодой. Хотя, города, составляющие его основу, достаточно древние. Первые упоминания об Эльберфельде относятся ещё к 955 году, а о Бармене известно с 1079 года. Но в 1929 г. было принято решение о слиянии шести городов, расположенных в долине реки Вуппер.

Это решение вызвало огромное недовольство жителей городов, подлежащих объединению. Ведь Wapen и Elberfeld, к тому времени сами по себе были уже достаточно большими городами (191 и 174 тыс. чел.). Но обжаловать это постановление не удалось. Тогда решили в названии вновь образованного города использовать старые имена. Так появилось название города Бармен-Эльберфельд (всё корректно, по алфавиту).

Но эльберфельдцы настаивали на Эльберфельд-Бармен. В итоге, в 1930г. нашли компромис, назвав новое объединение Вупперталем - городом, лежащем в низине реки Вуппер. И если остальные небольшие городки органически слились с этими двумя главными, то те, при объединении, фактически ничего не изменили в схеме своей застройки. В связи с этим здесь нет единого центра города, а есть два исторически сложившихся равноценных центра - в Эльберфельде и Бармене. Потому и путешествие по Вупперталю довольно любопытно – вы одновременно посещаете как бы два совершенно различных города.

Наше путешествие начнём с железнодорожного вокзала в Эльберфельде **Wuppertal-Elberfeld (1)**. С давних времён именно его было принято считать главным железнодорожным вокзалом города. Пройдя по подземной галерее мы сразу же попадаем на центральную пешеходную улицу Alte Freiheit. Именно здесь когда-то стояла древняя крепость Evervelde, положившая начало развитию города. Мимо любопытного фонтана Wasserspiele пройдем до пересечения улицы с Poststraße.

Здесь, прямо на тротуаре, установлен памятник одной из **Wuppertaler Originale** - **Mina Knallenfalls**. (В Германии принято называть «городскими оригиналами» людей, которые своим отношением к жизни, поведением, манерами – отличаются от « нормальных » людей и благодаря этому надолго остаются в народной памяти.)

Итак, **Мина Кналенфальс (2)**. Дочь безработного и пьяницы, она, выйдя замуж, сама в конечном итоге стала женой безработного и пьяницы. Имея много детей, она всю жизнь должна была работать не покладая рук, чтобы прокормить семью. Но при этом всегда сохраняла бодрость духа и хорошее настроение. И вот теперь она - бронзовая, возвеличенная поэтом **Otto Hausmann**, стоит здесь на улице, уперев руки в бока и с уверенностью и верой в удачу, глядит куда-то вдаль.

Чуть дальше расположен, известный далеко за пределами города, часовой магазин **Abeler (3)**. Он узнаваем издалека. В специально выполненной нише на его главном фасаде, в послевоенное время, при реконструкции, была установлена специальная стойка с 37 колоколами. И теперь, каждый час, гости Вупперталя могут услышать мелодичный колокольный звон и увидеть представление, которое разыгрывают между собой бог времени Хронос и Смерть с косой.

Но самым запоминающимся на фасаде здания являются установленные на углу маятниковые часы, составленные из 3 каретных колёс. Теперь войдём внутрь здания. Здесь, в подвальной части магазина, находится музей часов «**Uhren Museum**», с многочисленными экспонатами, иллюстрирующими историю развития отрасли: от песочных и солнечных часов древнего Египта, до ультрасовременных модификаций.

Ознакомившись с музейной экспозицией, покинем магазин и пройдем к площади **Neumarkt (4)**. Главной её доминантой, бесспорно, является, установленный в центральной части фонтан **Neptunbrunnen**, с традиционной фигурой Нептуна, тритонами и дельфинами. Этот фонтан по традиции называют «**Jubiläumsbrunnen**», поскольку, по настоянию местного общества по благоустройству города, он был возведен дюссельдорфским скульптором **Leo Müsch** к его 25- летнему юбилею. Было это в 1901 г.

Недалеко от фонтана установлен памятник ещё одному местному «оригиналу». Это сахарный Фриц - «**Zuckerfritz**». Он был курьером, разносчиком депеш и посылок. В качестве вознаграждения за свою работу Фриц, вместо денег, получал лишь кусочек сахара. Так он и застыл здесь с этим лакомством, у своей тележки.

По всей длине площадь ограничена зданием бывшей ратуши - **Ehemaliges Elberfelder Rathaus**. Ныне здесь сосредоточены городские и региональные службы. Это П-образное четырёхэтажное здание и сегодня поражает своими величественными башнями, ажурными колоколами фронтонов, удлинёнными готическими окнами верхнего яруса и позеленевшей кровлей слуховых окон. Его открытие приурочили к визиту в город императора Вильгельма II, в 1901г.

Любопытно посетить и большой пассаж «**Rathaus-Galerie**» (5), расположенный сразу же за сооружениями ратуши. В этом же здании размещена и региональная телестудия **WDR**. Чуть ниже площади, в глубоком средневековье, проходила крепостная стена, окружённая валом. Потому и трассу, проложенную здесь позднее, назвали - **Wall**. На ней находится старая ратуша Эльберфельда, функционирующая до тех пор, пока не был возведен новый комплекс на Ноймаркте. Ныне в его залах размещается один из интереснейших художественных музеев страны - **Von der Heydt-Museum (6)**.

Крупные финансисты и банкиры **Фон дер Хойты** были родом из Вупперталя. Основатель банковского дома **Август фон дер Хойдт** был министром финансов у

прусского короля Фридриха Вильгельма IV. А его внуки, наравне с финансами, занимались коллекционированием произведений искусства. Позже они подарили городу свою коллекцию живописи. Потому и музей ныне носит их имя.

Здесь, наравне с Сезанном, Тулуз-Лотреком, Гогеном, Дега и Писарро, можно увидеть таких интереснейших немецких мастеров, как Либерман, Лембрук и Паула Модерсон-Бекер. Это здесь, во времена нацизма, была изъята знаменитая картина П.Пикассо «Акробат и молодой Арлекин», которая позднее была продана на аукционе в Лондоне за 66 млн. немецких марок.

Выйдем отсюда на улицу **Herzogstrasse (7)**. Она серьёзно пострадала во время бомбёжек последней войны. Был разрушен и дом 29, где когда-то родилась и провела детство знаменитая лирическая поэтесса Эльза Ласкер-Шуллер. Только мемориальная доска на доме напоминает о тех временах. И символический **памятник (8)**, установленный вблизи 42-го дома. Две чёрные гранитные стеллы, с её портретами, глядящими друг на друга, как бы иллюстрируют её стихотворение «Weltflucht».

Пройдём теперь к Laurentiusplatz.

Тут расположен один из стариннейших соборов города Laurentiuskirche. И отсюда легче всего найти памятные места, связанные с именем профессора эльберфельдской гимназии Карла Фультота. Это ему принадлежит честь открытия неандертальского человека, описание и классификация его останков.

Рядом, на Auer Schulstr. 20 находится музей **Fuhlrott Museum (9)**, а на соседней улице, на доме где он жил Laurentiusstr. 22, установлена мемориальная доска. Пройдя к одной из самых современных станций **Schwebbahnstation Ohlingsmühle (10)**, пересечём реку Вуппер. Если у Вас есть несколько часов свободного времени, то недалеко отсюда, в превосходно спланированном ландшафтном парке, можно посетить старейший в стране зоопарк (1881 г.), в котором собрано более 4,5 тыс. птиц и животных. Особенно интересны обитающие здесь бобры и прекрасно оборудованный слоновник.

А мы направимся с Вами к рельефно выступающему на противоположном берегу зданию сберегательного банка **Sparkasse (11)**. Его верхний этаж как бы висит в воздухе, опираясь лишь на тонкие стойки. Так архитектурными методами выражена символика бывшего текстильного центра: от массива пряжи отделяются нити, образуя узелочки.

Отсюда, высоко на холме, отчётливо просматриваются корпуса **Bergische UNI - университета**, в котором учатся более 17 тыс. студентов. Это здесь, наш знаменитый соплеменник Лев Копелев, реализовывал свой «Вуппертальский проект».

А у подножья холма находится одно из красивейших сооружений Эльберфельда – **Stadthalle Johannisberg (12)**, построенное в 1900 г. в стиле нового ренессанса. Непременно войдите внутрь. Его главный концертный зал не только очень красив, но и славится прекрасной акустикой. Как утверждают вуппертальцы, лучшей в Европе. Ранее здесь размещался оперный театр, поэтому находящийся рядом современный плавательный бассейн по традиции называют «Schwimmoper».

Теперь самое время произвести осмотр Wuppertal - Barmen. Туда лучше всего проехать вагончиками подвесной дороги, которые доставят вас, мягко покачиваясь над водами Вуппера, до станции **Schwebbahnstation Adlerbrücke (13)**. Здесь мы сразу попадаем в район старого исторического центра.

Это тут были сосредоточены ткацкие мануфактуры, которыми управляла семья Энгельсов. И потому и проложенная рядом трасса носит имя Friedrich Engels Allee. Здесь и музей «основоположника» - **Friedrich-Engels-Haus/Museum (14)**, расположенный в доме его деда, одного из первых текстильных фабрикантов города. Рядом - музей ранней индустриализации, в котором можно проследить историю развития традиционных для этого края видов промышленности.

В основном, конечно, ткацкой. Детям здесь особенно интересно: ведь сотрудницы включают станки и показывают, как из разрозненных пряжей создавался знаменитый разноцветный «барменский артикль».

А в сквере (рядом с тем местом, где до войны стоял дом, в котором родился Фридрих Энгельс) расположен суперсовременный памятник знаменитого скульптора Альфреда Хрдлички. В своеобразной форме им проиллюстрированы последние строки «Коммунистического манифеста».

На противоположной стороне сквера находится театральный комплекс **Wuppertaler Bühnen (15)**, в котором также выступает труппа всемирно известного коллектива Tanztheater Wuppertal, созданного блистательной Pina Pausch. В 2009 г. она безвременно ушла из жизни. Но театр остался, а его общий репертуар в целом насчитывает около 50 спектаклей. Те из вас, кому не пришлось увидеть выступления этого удивительного коллектива, непременно посмотрите фильм Вима Вендерса «Пина - Танец страсти в 3D». Вы увидите, как актёры театра исполняют свои танцы «в декорациях» этого прекрасного города, под парящими над ними вагончиками Schwebebahn. И вы прочувствуете, как сама Пина, театр, танец, и город Вупперталь неотделимы друг от друга.

Ну а теперь, по пешеходной улице Wert пройдём к зданию Барменской, ныне уже Вуппертальской ратуши (1921 г.), которая поражает своей монументальностью. На фронтоне **Rathaus (16)** установлены восемь скульптур, символизирующих различные стороны городского хозяйства: благосостояние, управление, здравоохранение, финансирование, образование, правоведение, подземное и надземное строительство.

Рядом с входом размещены две любопытные композиции: аллегорические фигуры, олицетворяющие город. Бармения с бергским львом и Райнландия с орлом, символы единения городов в низине Вуппера. (Ведь Бармен ранее принадлежал в Бергишес Ланд, а Эльберфельд к Райнландии). Площадь на которой расположена ратуша носит имя Johannes Rau, урождённого вуппертальца, начинавшего свою карьеру губернатором города, затем работавшим министром президентом земли Северный Рейн Вестфалия, а в завершении жизненного пути - президентом страны.

Обратите внимание на расположенный перед ратушей современный фонтан, отлитый из бронзы. Автор многофигурной композиции этого фонтана скульптор Bert Gerresheim известен как автор памятника Г. Гейне и монумента, посвящённому истории Дюссельдорфа. Фонтан в Вуппертале, возведённый к 50-летию образования города в 1979 г., повествует о многотрудной истории объединённых городов. Его украшают 26 рельефов, на которых изображено 700 исторических персонажей!

А пока Вы добросовестно пересчитываете персонажей, мы перейдём к **Haus der Jugend (17)**. Это бывшее Ruhmeshalle, построенное в 1900 г. к приезду в город императора Вильгельма II. Оно было возведено по типу берлинского Рейхстага, со строгим стеклянным куполом, классическими формами и фронтоном, с изображением

сцен из истории семейства Гогенцоллеров. После реконструкции, это сооружение стали использовать для организации выставок и культурных мероприятий, как Kunsthalle Barmen. Здесь же, на площади, носящей символическое имя Geschwistern Scholl Platz (организаторов антифашистского общества «Белая Роза» в Мюнхене) установлен величественный памятник Бисмарку, который в 1895 г. был избран почётным гражданином Бармена. У подножья постамента изображена муза Клио, с книгой истории в руке, бережно вписывающая в неё имя «железного канцлера».

Экскурсию по городу завершим у **Schwebebahnstation Werther Brücke (18)** – старейшей и красивейшей в городе станции подвесной дороги, выполненной в стиле модерн начала прошлого века.

Если у Вас есть возможность задержаться на пару денёчков, то непременно посетите близлежащие городки. Все эти места относились ранее к т.н. «Bergisches Land», или землям графов Бергов, главная резиденция которых размещалась в городе **Solingen**.

Их **Schlöß Burg** функционирует ныне, как музей заслуживает и Вашего внимания. Его залы поведают вам историю крепости и рода Бергов, расскажут о взлётах и падениях, убийствах и предательствах, победах и поражениях. Рядом с замком-крепостью находится самый высокий металлический мост в стране – «**Müngstener Brücke**», взметнувшийся над долиной реки Вуппер на 107 метров, и построенный ещё в 1897 г.

Но главная гордость **Золингена** - его оружейные мастера. Ведь с давних времён оружие с его маркой всегда являлось предметом особой гордости королей и императоров. И ныне сталь из Золингена пользуется всемирным признанием, а наборы ножей с маркой города популярны во всём мире. Невозможно побывать здесь и не приобрести золингенский нож в подарок. Лучше всего это можно сделать в фирменном магазине всемирно известной фирмы **Zwiling**.

А чтобы прочувствовать историческое значение этих мест, следует посетить незабываемый «**Klingenmuseum**» - музей ножей и холодного оружия. Здесь также представлены и собрания маникюрных, бритвенных и медицинских инструментов, ножниц, столовых приборов и т. д. А дополнением к этому путешествию может стать посещение древних мастерских **Kotten**, где можно увидеть, как работали мастера Золингена много столетий назад.

Чтобы лучше понять необычную архитектуру местных городков следует посетить **Remscheid - Lennep**. Тут вы окупаетесь в атмосферу патриархального городка, с его изогнутыми улочками и фахверковыми домами, с неповторимой цветовой гаммой края: чёрной, белой и зелёной. Стены домов, облицованы темной сланцевой плиткой с белыми проёмами окон и ярко зелёными ставнями. В одном из этих домов родился первый нобелевский лауреат в области физики Вильгельм Конрад Рентген. В 1932 г. здесь был открыт **Röntgen-Museum**.

Но вернёмся в Вупперталь, к набережной реки Вуппер в районе Бармен.

На подпорной стене у реки мы обнаружим изображение маленького слонёнка. Так обозначено место, где произошла одна из любопытнейших историй, которая связана с Вуппертальским Schwebebahn.

В 1950 году знаменитая дорога праздновала своё 50-летие, и её руководство решило провести рекламную акцию. Поскольку в это время в Вуппертале гастролировал цирк,

то они решили прокатить в вагончике над городом слонёнка Туффи. Но слонёнок оказался маленьким и глупым, и нажав на входную дверь, выпал из вагона. Ничего серьёзного с ним не произошло - лишь немного поцарапался. И уже через несколько минут после счастливого приземления, Туффи решил прогуляться по Вупперталю. Он с любопытством осматривал этот старинный город - дома с черепичными крышами и тёмными сланцевыми стенами, ярко-зелёные ставни, узкие улочки с убегающими вверх ступеньками и вагончики Schwebebahn, которые каждые пять минут, покачиваясь и наклоняясь на поворотах, исчезают среди сбегаящих к долине реки Вуппер домов.

Эту картину трудно описать словами. Её нужно увидеть. Слонёнок Туффи был в восторге от Вупперталя. Надеемся, что и Вам он понравится.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Ещё раз о «парящей дороге» Schwebebahn.

110 лет тому назад в г. Вуппертале была открыта, единственная в своём роде, подвесная трамвайная линия, выполненная по проекту Ойгена Лангена. Он же и назвал её «парящей дорогой»

При этом нужно заметить, что официальное название дороги – **«Монорельсовая подвесная дорога системы Ойгена Ланген»** (*Einschienige Hängebahn System Eugen Lengen*). Название несколько длинноватое и, скажем прямо, не совсем корректное.

Давайте попробуем разобраться, что же это такое придумал этот Ланген? С переводом его имени на русский, кстати, тоже перемудрили. Почему простое имя Eugen нужно было перевести как Ойген, а не как обычное - Евгений? Но дело не в этом.

Итак, конечно же, никаким первопроходцем он не был. Подвесные дороги были известны и использовались давным-давно. Преимущественно они были двух видов: канатные и монорельсовые. К канатным дорогам люди обратились значительно раньше, чем к монорельсам, когда потребовалось перебираться через ущелья, либо преодолевать значительные перепады высот. Кто из нас не поднимался по ним в горы, либо к всевозможным крепостям и замкам, расположенным на вершинах холмов в старых городах? И сегодня, редко кто откажет себе в удовольствии подняться в кабинке «Teleferic» с порта на гору Манжуик в Барселоне, либо из городка Шамони на вершину Монблана в вагоне «Télépherique de l'Aiguille du Midi».

С монорельсами дело обстояло сложнее. И хотя для всех были ясны их преимущества: отсутствие помех, светофоров, встречного транспорта, возможность увеличения скорости и т.д. и т.п., но вот с технической реализацией дело шло сложно. Всё было связано с тем, что монорельс – это такая разновидность железной дороги, особенностью которой является движение состава по единственному рельсу. «Моно» означает «один», «единственный». И этот один рельс не лежит на земле, а закреплен на

высоких опорах. Вагоны как бы плывут над землей. Но могут либо подвешиваться, либо идти поверх балки.

Первый в мире монорельс был подвесным. В 1821 г. британский инженер Генри Робинсон Палмер, запатентовал проект новой транспортной системы. Открытые кабинки, подвешенные на поднятой над землей несущей балке, приводились в движение лошадьми. Хотя линия предназначалась для перевозки грузов, в историю он вошёл, как первый пассажирский монорельс, поскольку во время торжественного открытия линии в 1825 г. Палмер не преминул прокатить в кабинках своих гостей.

Существует мнение, что примерно в это же время, аналогичный проект на конной тяге, был применён и в России Иваном Эльмановым, в подмосковном селе Мячково. В силу примитивности конструкции, эти разработки в течении полувека не возобновлялись. Но с появлением паровой тяги и развитием индустриализации к этим идеям опять вернулись.

Начиная с 1870 гг. проекты с монорельсами становятся частыми гостями на промышленных выставках. В 1872 году монорельс на кабельной тяге демонстрировался в Лионе, в 1876 г. на Филадельфийской выставке генерал Ле Рой Стоун продемонстрировал монорельсовый поезд,

оснащенный паровым двигателем, а в 1891 году в Сент-Луисе был представлен монорельс с вагонами наподобие трамвайных.

В 1878 году начал действовать паровой монорельс, соединяющий Брандфорд и Гилмор (Пенсильвания), а в марте 1888 г. на западном побережье Ирландии была открыта первая коммерческая пассажирская монорельсовая дорога - 14,5-километровая линия, соединившая города Баллибунион и Листауэл. С развитием электротехники на монорельсах стали использовать электрический привод. Одна из первых электрических монорельсовых дорог, известная как Enos Electric Railway, была построена в 1887 году в Гринвилей, Нью-Джерси. Итак, как мы видим, в конце XIX века было создано огромное количество конструкций монорельса, но большинство из них так и остались на бумаге, а те, которые были реализованы, не отличались долголетием.

Хотя, теоретически всё казалось очень простым. Для создания подвесной дороги в первую очередь нужны были опоры. Их было четыре вида: А, Г, Т и П-образные.

Ланген в Вуппертале выбрал П-образные. В Дортмунде на Университетской линии будут приняты Г-образные, в Дюссельдорфском аэропорту, и в Дрездене – Т-образные. Затем нужен был сам монорельс. И конечно, вагончик с подвеской на него. Тем не менее, никто не мог создать нормальную работоспособную конструкцию. А Ойгену Лангену это удалось.

В 1901 г. в Вуппертале была построена первая линия подвесной дороги, работающая до сегодняшнего дня. И не просто работающего. Вуппертальский Швеебан в год перевозит 25 миллионов пассажиров. Но кто же он такой, этот Ланген и почему ему это удалось?

ОБ ОЙГЕНЕ ЛАНГЕНЕ.

Родился он в 1833 г. в г. Кёльне, в семье сахарозаводчика. После окончания школы поступил в Политехническую школу в Карлсруэ, но не завершил её. То ли ранняя

женитьба, то ли крайняя необходимость помогать отцу на производстве, но в 20 лет он уже работает инженером на купленной отцом литейке в Troisdorf, а затем на его сахарных заводах.

Обладая инженерным чутьём на технические новинки, он вскоре увлекается разработкой двигателей. Судьба свела его с Отто, талантливым конструктором из бедной семьи. При поддержке Лангена (в том числе и финансовой) двигатель системы Отто был разработан, запатентован и выпущен опытной партией. Благодаря рекламной кампании и удачной конструкции, новинка быстро получила популярность.

В 1864 году Николаус Август Отто и Ойген Ланген основали первую в мире моторостроительную компанию «N. A. Otto & Oe».

Вскоре ими уже была построена большая фабрика, а в 1872 году была организована фирма по производству моторов «Газмоторенфабрик Дойц АГ» - Deutz AG, существующая до сегодняшнего дня.

Чем только не занимался Ойген Ланген в течении своей жизни. Был членом огромного количества попечительных советов банков, страховых компаний, предприятий электро и транспортной индустрии. Много сделал для упорядочивания патентного законодательства. Был одним из руководителей немецкого инженерного общества. Ну конечно, семья была большая - 13 детей.

Но после смерти отца, он всецело сосредоточился на сахарном производстве. С течением времени, вместе с компаньонами, он вывел их фабрики на вторую позицию в Германии, постоянно модернизируя и улучшая производство.

Именно в своих цехах, для транспортировки грузов, он освоил конструкции подвесных дорог. И так проникся этой идеей, что решил построить небольшой испытательный фрагмент подвесной дороги для пассажиров. Всё работало. Окрылённый удачей он предлагает своё детище городам Вене, Вроцлаву и Берлину. Везде отказы.

Ему становится известно о том, как император нелестно отозвался о его проекте. Мол, «чтоб эта груда железа, да на наших улицах...». Но он не сдавался. А тут как раз приходят известия из Вупперталя. О проблемах, возникших там с транспортом. Вернее никакого Вупперталя, тогда ещё не было (город с таким названием возник только после объединения 6 городов в 1929 г.). Как сказал когда-то Карл Брюллов об искусстве: «Нужно просто нужную краску положить в нужное место». А тут всё сошлось.

О СТРОИТЕЛЬСТВЕ SCHWEBEBAHN.

Дело в том, что два крупных города Бармен и Эльберфельд лежат в низине реки Вуппер, окаймлённые с двух сторон холмами. И организовать там какой либо транспорт была большая проблема. Метро не построишь - высокий уровень грунтовых вод. Конки вроде себя уже изжили. Запускать трамвай, так он в горку не поедет, а провести две колеи вдоль реки, так это занять всю неширокую проезжую часть и фактически парализовать всё движение по трассе.

А решать что-то надо. Ведь это промышленный район. Кроме того, один из основных поставщиков текстиля. Среди них дед и родители Фридриха Энгельса. Ну, вы знаете эту историю. Причём в Бармене и Эльберфельде тогда жило 190 тысяч жителей – это был шестой по величине район в стране. В соседнем Дюссельдорфе было всего 95 тысяч. А тут ещё железную дорогу подвели, в Steinbeck. А туда ж добраться надо. И при этом ещё грузы по трассе в Дюссельдорф доставить. В общем, тупик.

А тут Евгений, виноват, Ойген Ланген со своей идеей. Давайте мол, господа хорошие, монорельс прямо над рекой проведём, а опоры вдоль берега установим. И волки будут сыты, и... В общем, есть над чем подумать. Ну и придумали. Тем более, что другого выхода всё равно не было. Да и дешевле вроде бы.

Короче, в 1898 г. начинают строительные работы. Но уже без нашего героя. Он в 1895 г. уходит из жизни. По-глупому, отравившись рыбой. Но детище уже жило без него. Главным подрядчиком была назначена фирма **Maschinen-AG Nürnberg**. Но сразу стало понятно, что за 2 года ей одной не вытянуть такой объём. И были привлечены ещё 3 подрядчика - фирмы из Дортмунда, Дуйсбурга и из Стеркграде.

Длина трасы составляла 13,3 км, при этом 10.00 километров из них шли непосредственно над водой, на высоте 12 м, а 3.00 километра - над городской магистралью на высоте 8.00 метров. При этом надо было построить 20 станций, депо, мастерские и т.п., не говоря об установке 464 опор. Но всё было сдано в срок.

И совершенно понятно почему. 24 октября 1900 г. в городе ждали с визитом императора Вильгельма II и к этой дате планировали завершение нескольких зданий, эльберфельдской ратуши, а главное, решили прокатить императора с супругой на «парящей дороге». Император остался очень доволен.

Этот «императорский» вагон сохранился и сегодня. Его можно заказать для какого-либо семейного торжества, и прокатившись по трассе, выпить чашечку кофе, либо что-нибудь покрепче. Конечно, с обслуживанием официантами, одетыми, в соответствии с обстановкой и интерьерами начала прошлого столетия.

Итак, император уехал, а дорогу ещё с полгода доводили и окончательно запустили в марте 1901 г. Примерно в это же время было завершено строительство участка «парящей дороги» в Дрездене Loschwitz – Oberloschwitz, также по проекту Лангена. Правда там была поставлена иная задача: при длине трасы всего 274 м. необходимо было преодолеть перепад высот равный 84 м. Для уравнивания поднимающегося и опускающегося вагончиков и их синхронизации, на монорельсе были дополнительно применены канаты. И если в Вуппертале была построена первая в мире подвесная монорельсовая дорога для регулярного пассажирского обслуживания города, то в Дрездене была построена первая в мире горная подвесная монорельсовая дорога.

С тех пор много воды утекло. Уже появились монорельсы на воздушных и магнитных подушках, а техника продолжает развиваться всё дальше и дальше. Но, как и 110 лет назад мы не перестаём восторгаться и удивляться этими восхитительными сооружениями, построенными по проектам блистательного конструктора Ойгена Лангена. И поднявшись на верхний ярус любой из станций этого «парящего» трамвайчика, вы можете стать пассажирами необычного транспортного средства и всего за 30 минут перенестись из одного конца Вупперталя в другой.

Два разноцветных вагончика, соединённые ажурной вставкой, пронесутся над темными водами реки, повторяя её стремительные изгибы и повороты. Поскольку вагоны здесь подвешены к колее, то Вы испытываете совершенно необычные ощущения - при движении вагончик слегка покачивается. «Как-будто стальной дракон с множеством голов-станций и искрящимися глазами лежит, извиваясь над рекой», - писала о Schwebebahn замечательная поэтесса, родившаяся в Вуппертале, Else Lasker – Schüler.

И каждый раз, покидая Schwebebahn, мы не перестаём удивляться гению нашего с Вами земляка, талантливейшего Ойгена Лангена, подарившего миру это удивительное чудо - «парящий трамвай».

240 ЛЕТ ЗОЛИНГЕНСКОЙ СТАЛИ.

Город Золинген трудно найти на карте. Этот небольшой 170-тысячный городок разместился недалеко от Вупперталя, в треугольнике, образованном городами Дюссельдорф, Леверкузен и Вупперталь. Но его имя, уже на протяжении столетий, известно во всём мире. Благодаря изготавливаемой здесь «колющей и режущей продукции».

На главных торговых магистралях важнейших столиц мира - от Нью-Йорка и Парижа до Токио, можно увидеть магазины, продающие продукцию золингенской фирмы «**Zwilling**». Её фирменный знак, два танцующих человечка, и надпись чуть ниже «Solingen», являются лучшей рекомендацией для покупателей.

Когда 13 июня 1731 года мастер Питер Хенкельс решил вступить в гильдию изготовителей ножей города Золингена, то проверив его способности и квалификацию, комиссия потребовала представить фирменное клеймо мастера. Поскольку этот день выпал на знак Близнецов, то он не мог придумать ничего лучшего, чем сделать своим клеймом, этих смешно нарисованных человечков. Мог ли он предположить, что эти фигурки вскоре станут всемирно известным «брендом», а две горные вершины в далёком Конго, обретут соответствующие имена: «Цвиллинг» и «Хенкельс»?

Конечно, немаловажную роль здесь сыграли блистательные менеджерские способности его потомков. Ведь в Золингене работает большое количество не менее престижных фирм. Таких как «Boker», «Wusthof», «Richartz», «Puma», «Herbertz». Более молодые: «Linder», «Paul Wurths», «Burgvogel». Или «Kretzer», делающий одни из лучших в мире ножниц. «Niegeloh», конек которого пинцеты. «Marsvogel», знаменитый своими столовыми приборами с расписными ручками. «Eickhorn» - производитель отличных военных и спасательских ножей.

В ногу со временем идёт «Schaaf», освоивший выпуск - японизированных ножей сантоку, а также «Gude», изготавливающий инструменты для китайской кухни. Эти и множество иных изделий, изготавливаемых в Золингене начиная с 13 столетия, широко представлены в местном музее холодного оружия – «Klingmuseum». Здесь перед Вами пройдёт удивительная история развития производства режущих и колющих изделий.

Конечно, наличие рядом богатых месторождений угля, железных руд и свинца, быстрая река Вуппер, которую можно использовать для вращения точильных кругов и многое другое, подготовило благодатную почву для развития этих промыслов. Тем более, что аналогичное производство, на протяжении долгого времени, уже функционировало неподалёку, в рейнском Кёльне. Но местные гильдии и патриции города никак не могли решить между собой вопрос о перераспределении доходов от этого производства.

И тогда, желая разрубить этот клубок противоречий, бергский граф Адольф V решил пригласить мастеров в Золинген, предоставив им многочисленные льготы. Ведь его замок Schloß Burg (ныне музейный комплекс, где дважды в год проводятся рыцарские игры) располагался как раз на окраине города.

С тех пор знать, а также короли и императоры заказывали здесь оружие, тем самым признавая приоритет золингенских оружейников. В 1571 г. от герцога Вильгельма IV

они получают общие привилегии, а лучшие из них - покровительство французского короля Людовика VIII. Их имена и личное клеймо становятся известными всем оружейным купцам мира.

Но наибольшего признания добились они тогда, когда стали трудиться под покровительством мальтийского рыцарского ордена. Чтобы поддерживать честь марки, золингенцы даже снаряжали своих мастеров в походы, для оказания там, на месте, действенной помощи рыцарям.

В конечном итоге, по праву оценив качество их оружия, в Золинген потянулись и другие рыцари. Вскоре мастера стали специализироваться на отдельных видах изделий и работ и объединяться в гильдии. Появились гильдии мечников, точильщиков и полировальщиков, объединение изготовителей эфесов. Гильдии следили за ценовой политикой, качеством изделий и, главное, за недопустимостью разглашения секретов производства оружия.

Расцвет огнестрельного оружия нисколько не снизил интереса к клинкам, мечам или рапирам. Правда, цены на золинговские изделия были очень высоки, и многие государи пытались переманить мастеров к себе. Преуспел здесь русский император Павел I. Будучи великим магистром Мальтийского ордена и не понаслышке зная о высоком качестве золингенской продукции, он способствовал основанию таких промыслов в России и, конечно же, вербовке немецких мастеров на взаимовыгодных условиях. И вскоре уже целая колония золингенских оружейников обосновалась в Златоустье.

Конечно, главная продукция из Золингена была особенно востребована во время войн. Нам ещё памятли рассказы о том, как у русских солдат во время Второй мировой войны особенно дорогими трофеями считались кинжалы войск СС и десантные ножи Вермахта, изготавливаемые в Золингене. А одноимённые трофейные бритвы, долгие годы ещё служили своим хозяевам и передавались по наследству.

После войны в Золингене значительно расширяется спектр продукции и город становится известен теперь не только как центр по изготовлению лучших в мире ножей, но и «alles was schneidet», или «всего, что режет»: медицинских, бритвенных, и маникюрных инструментов, ножниц и столовых приборов. Был принят закон, официально защищающий бренд «Золинген». А вскоре здесь разместилось Общегерманское объединение индустрии режущих инструментов. Ведь около 90% всех ножей, бритв, скальпелей и иных «острых» изделий страны, производится на местных предприятиях, равно как и две трети всех нержавеющей инструментов и столовых приборов.

Далеко в прошлое ушли те времена, когда на огромных точильных камнях, приводимых в движение водой Вуппера, затачивали и шлифовали мастеровые всевозможные мечи, сабли, шпаги и рапиры. Ещё и сегодня можно увидеть эти промыслы в старинных музейных мастерских «Schleifermuseum Balkhauser Kotten».

Мы приехали сюда с группой туристов, и с любопытством наблюдаем за тем, как работали умельцы из Золингена много столетий назад. И невольно задумываемся о том, как всё-таки им удалось в этом, затерянном среди гор и лесов, небольшом городишке овладеть столь удивительным ремеслом и сохранить его секреты. Об этом сложены многочисленные сказания и легенды.

Напомним Вам самую интересную из них.

ЗОЛИНГЕНСКАЯ СТАЛЬ, ИЛИ ЛЕГЕНДА О СДЕЛКЕ С ДЬЯВОЛОМ.

Итак, в очень далёкие времена, в славном городе Золингене, жил-был знаменитый мастер Рутард. И кузнецом он был умелым и литейщиком отменным. Но оружейником слыл непревзойдённым. Одно слово - золотые руки.

Уже до седых волос дожил он, и многие ученики его и сами в знатные мастера вышли. Угомониться бы ему. Да мысль одна покоя не даёт. Приезжие купцы на рынках рассказывают, что где-то в далёком Дамаске восточные мастера удивительный секрет стали знают и невообразимой прочности и остроты клинки из неё точат. Такие, что на лету лебединое перо на части рассечь могут.

И задумал Рутард разгадать секрет этот. Не для того, чтобы имя своё прославить. А чтоб доказать, что и в Золингене настоящие мастера есть. Месяц за месяцем из мастерской своей не выходил, дневал и ночевал там. Трудился в поте лица своего. Но не давался секрет. Извёлся весь. Ночью глаз сомкнуть не мог. А тут рождество как раз пришло.

Дочь единственная Марта, что сам вынянчил и воспитал, любимые блюда приготовила, праздничный стол накрыла. Да не идёт кусок в горло. Накануне, Вильгельм, лучший ученик его, руки дочери просить приходил. Да отказал ему Рутард.

Пока, - сказал он, - если ты не сможешь сталь лучше дамасской изготовить, о ней и не думай.

Сгоряча отказал, конечно. И дочку жаль, Знал, что любит она Вильгельма. Но хоть слово и не воробей, а вот вылетело.

А тут ещё утром подмастерье новость печальную принёс. Что Вильгельм в далёкий Дамаск подался и велел поклон передать. Ещё больше опечалился мастер. Ведь кто знает, за какими морями, океанами город тот лежит, и что там твориться. Ни дать ни взять пропадёт парень.

А Вильгельм тем временем всё дальше и дальше от дома уходит. И вот он уже где-то в лесу, под Шпессартом. Вокруг замки брошенные стоят, ведьмы и нечисть всякая шагает. Боязно стало Вильгельму. А тут незаметно и ночь подкралась. Темно вокруг. Филины ухают. Шорохи разные доносятся. Зверьё разное тропинку перебегает.

И тут он избушку вдали заметил. И свет в оконце светит, и дым из трубы идёт. А ему и зябко и страшно. Постучал в дверь. А там бабка ветхая. Руки-крюки, глаза навывкат. Ни дать ни взять ведьма. Но назад нет дороги. А бабка не пускает его в дом. Говорит, важного гостя ждёт. Да вымолил он в каморке местечко, чтоб ночь переспать. И пока она суп варила, всё про себя рассказал.

Прониклась старая. Понравился ей Вильгельм, простотой своей. Даже помочь обещалась. И действительно, разбудили его среди ночи. В комнату завели. А там огонь каминный полыхает, тени разбрасывает, и кто-то высокий у окна в красной накидке стоит. Голос скрипучий, лица не видно.

По жестам его и повадке понял вдруг Вильгельм, что дьявол перед ним. Побледнел от ужаса. А тот и говорит: «Дело твоё мне известно. Здесь, на пергаменте, вся правда о делах ваших стальных изложена. Но пользоваться секретом этим сможешь ты только семь лет, семь месяцев и семь лун. А потом заберу я тебя к себе. Решайся». Что было делать? Задрожал Вильгельм. Слова сказать не может. Но вспомнил о Марте своей, о

дороге дальней в края неведомые, и пергамент пером подписал. А потом, как в сон провалился. И как с письмом тем домой вернулся - не помнил.

А очнулся когда, все Рутарду рассказал. Вскипел мастер. Потому что никогда ещё оружейники золингенские ни перед чёртом, ни перед дьяволом голову свою не склоняли.

- Забудь про всё!, - сказал, - Письмо это с печатями огненными спрячь подальше. Марту в жёны бери и дело моё принимай». На том и порешили.

А время, как река здешняя - Вуппер, быстро бежит, ускораясь на перекатах. Вот уже и Рутарда схоронили, и Вильгельма последний час настал. А сын его, в бумагах отца разбираясь, свиток тот нашёл, сургучом запечатанный. И понял он и секрет стали, и то, что дьявол в покое их оставил, отступился перед силой мастеров.

Вот так искусство изготовления стали, подсказанное дьяволом и приумноженное мастерством деда, упорством и трудолюбием отца, знанием и молодым задором внука, дало удивительные плоды.

С тех пор никто не мог больше превзойти золингенских мастеров, а слава об их стали и оружии облетела весь мир. Возьми те же золингенский клинок в руки, разверните его, и увидите, как яркий лучик мелькнёт на лезвии перед вашими глазами, словно кивок дьявола. И тогда вы окончательно убедитесь в том, что есть что-то дьявольски бесовское в этой удивительной белизне стали, в её величии, простоте, артистической завершенности и гармонии.

Автор: *Леонид Раевский.*