

тельные и квалифицированные специалисты, «что имеем, то имеем».

При хорошем управлении и удачном стечении обстоятельств компания-оператор Virgin в новых условиях может добиться реальных успехов в бизнесе. Если отрасль вновь вернется к стабильному финансовому положению (это, естественно, потребует

многих усилий и времени), реконструированная скоростная магистраль Западного побережья станет важным звеном транспортной системы Великобритании и будет надежно служить стране в XXI в.

G. Hudson. *Modern Railways*, 2003, № 659, p. 34 – 39.

Железная дорога RheinNeckar S-Bahn

С вводом в действие нового расписания движения поездов на зиму 2003/2004 г. отделение региональных пассажирских перевозок железных дорог Германии (DB Regio) приступило к регулярному обслуживанию междугородных сообщений на железной дороге RheinNeckar S-Bahn, маршруты которых проходят по территории федеральных земель Баден-Вюртемберг, Рейнланд-Пфальц и Гессен в районе впадения Неккара в Рейн.

Подготовительные работы по реконструкции железной дороги продолжались более 2 лет. В модернизацию инфраструктуры было инвестировано около 260 млн. евро, еще 190 млн. затрачено на приобретение нового подвижного состава. В финансировании проекта участвовали правительство страны, железные дороги Германии (DBAG) и власти указанных земель.

Эксплуатация железной дороги RheinNeckar до 2015 г. доверена компании-оператору RheinNeckar Transport в соответствии с подписанным в ноябре 2001 г. соглашением между DB Regio и транспортными администрациями причастных регионов. Подписанию соглашения предшествовал международный

тендер с участием ряда немецких и зарубежных компаний.

На сети линий железной дороги RheinNeckar S-Bahn общей длиной 240 км (рис. 1 и 2) осуществляются сообщения по четырем маршрутам: S1 (Кайзерслаутерн — Нойштадт — Шифферштадт — Людвигсхафен — Мангейм — Хайдельберг — Эбербах — Мосбах — Остербуркен), S2 (Кайзерслаутерн — Нойштадт — Шифферштадт — Людвигсхафен — Мангейм — Хайдельберг — Эбербах — Мосбах), S3 (Шпайер — Шифферштадт — Людвигсхафен — Мангейм — Хайдельберг — Брухзаль — Карлсруэ) и S4 (Шпайер — Шифферштадт — Людвигсхафен — Мангейм — Хайдельберг — Брухзаль). Все маршруты проходят по главной линии RheinNeckar Шифферштадт — Мангейм — Людвигсхафен — Хайдельберг и отходят от нее в разных местах. На маршрутах RheinNeckar расположены 65 станций и остановочных пунктов. На станции Мангейм возможна пересадка на высокоскоростные поезда ICE магистральной сети DBAG. Расчетные размеры движения составляют примерно 6 млн. поездо-км в год.

Расписание построено по тактовому принципу с межпоездными интервалами 15, 30 мин и 1 ч в зависимости от маршрута и времени суток. В начальный период эксплуатации точность соблюдения графика движения поездов поддерживалась на уровне 97 %.

Благодаря новому расписанию стало возможным связать центральные районы городов, расположенных вдоль железной дороги RheinNeckar, удобными и регулярными сообщениями с продолжительностью поездки на 5 – 15 мин меньше, чем ранее и тем более по сравнению с поездкой в автобусе. Кроме того, крупные станции теперь представляют собой узлы разных видов городского и пригородного транспорта.

Планами на ближайшую и отдаленную перспективу предусмотрено продление маршрутов указанных сообщений на юг до Гермесхайма, на запад до Хомбурга, на юго-запад до Эппингена, на север до



Рис. 1. Схема железной дороги RheinNeckar S-Bahn

Дармштадта и Франкфурта-на-Майне, на северо-запад до Вормса и Майнца.

Основу парка железной дороги RheinNeckar составляют 40 комфортабельных электропоездов серии 425.2 постройки компании Siemens (рис. 3 и 4). Каждый поезд состоит из двух концевых моторных и двух промежуточных прицепных вагонов. Пассажирские салоны оснащены установками кондиционирования воздуха. На некоторых входных площадках выделены зоны для перевозки велосипедов и другого крупногабаритного багажа, а также для размещения инвалидов и детских колясок. Один из туалетов предназначен для лиц с ограниченными физическими возможностями. В поезде также имеется система информирования пассажиров, установлены автоматы по продаже билетов и валидаторы для проверки проездных документов.

Техническое обслуживание поездов осуществляется в новом депо Людвигсхафен, расположенном вблизи действующего локомотивного депо DBAG и занимающем территорию около 0,5 га. Строительство и обустройство депо обошлись в 16 млн. евро. Предусмотрено его расширение, после чего расчетный приписной парк депо может увеличиться до 95 электропоездов.

В основу замысла при разработке проекта развития железной дороги RheinNeckar был положен тот принцип, что предоставление услуг высокого качества должно начинаться еще до начала поездки как таковой. На станциях, оформленных в едином фирменном стиле, в оптимальных для пассажиров местах расположены залы ожидания с удобными диванами, табло и стойки системы информирования пассажиров, указатели размещения нужных им объектов и направления движения к ним и т. п. Стандартными стали устройства громкоговорящей связи, общего и местного освещения, тактильные направляющие для лиц с ослабленным зрением, пандусы, а на крупных станциях — и лифты для пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Облегчению посадки и высадки служит также унификация высоты всех платформ RheinNeckar S-Bahn на уровне 760 мм над УГР, что практически совпадает с уровнем пола входных площадок электропоездов.

В ходе реконструкции железной дороги RheinNeckar понадобилось также усилить путевое хозяйство и систему сигнализации и связи. Новшества коснулись и системы оплаты проезда. С декабря 2003 г. введены в обращение сезонные билеты нового типа. Так, не подлежащий передаче другим лицам годовой билет RheinNeckar Transport стоимостью 720 евро действителен для проезда в поездах S-Bahn и местных линий, автобусах и трамваях во всех населенных пунктах региона, охватываемого данной транспортной системой.



Рис. 2. Один из участков железной дороги RheinNeckar

Основные технические характеристики электропоезда 425.2

| | |
|---|-----------------|
| Длина, м: | |
| поезда | 67,5 |
| моторного вагона | 17,9 |
| прицепного вагона | 15,1 |
| Колесная база тележек, м: | |
| моторных вагонов | 2,7 |
| прицепных вагонов | 2,5 |
| Диаметр колес, мм: | |
| новых | 850 |
| изношенных | 780 |
| Ширина кузовов вагонов, м | 2,85 |
| Высота кузовов вагонов над УГР, м | 4,2 |
| Высота пола над УГР, мм | 780 |
| Число мест для сидения: | |
| общее | 206 |
| в том числе первого класса | 24 |
| Число мест для стоящих пассажиров | 228 |
| Масса тары, т | 108 |
| Расчетная эксплуатационная нагрузка, т | 21,5 |
| Мощность тягового привода, кВт | 2350 (293,75×8) |
| Максимальная эксплуатационная скорость, км/ч | 140 |
| Номинальное ускорение, м/с ² | 1,0 |
| Замедление при служебном торможении, м/с ² | 0,9 |

Следует отметить, что компания RheinNeckar Transport, штаб-квартира которой находится в Мангейме, эксплуатирует в общей сложности 848 км железнодорожных линий разных категорий с 289 станциями и остановочными пунктами. Парк ее подвиж-



Рис. 3. Электропоезд серии 425.2 на станции Людвигсхафен



Рис. 4. Интерьер салона второго класса электропоезда 425.2

ного состава, помимо 40 электропоездов серии 425.2 железной дороги RheinNeckar S-Bahn, насчитывает 22 электровоза серии 143 и семь серии 146, 28 тепловозов серии 218, 228 пассажирских вагонов, в том числе 35 двухэтажных, 12 дизель-поездов серии 612 и пять серии 627, 59 рельсовых автобусов серии 628, а также четыре электропоезда серии 450 и пять серии 425.1. Общие размеры движения составляют при-

мерно 21 млн. поездо-км, объем перевозок — 45 млн. пассажиров, пассажирооборот — 1,2 млрд. пассажиро-км в год. Численность персонала компании несколько превышает 1300 чел., из которых 900 чел. — члены локомотивных и поездных бригад, 300 чел. работают на станциях и других объектах инфраструктуры, 70 чел. — в депо и пунктах технического осмотра подвижного состава.

Сразу же после открытия движения поездов по реконструированной железной дороге RheinNeckar S-Bahn выяснилось, что она пользуется высокой популярностью у населения. Постоянное увеличение числа пассажиров показывает, что этот высокоурбанизированный регион с готовностью воспринял новые быстрые и удобные сообщения. И уже спустя недолгое время проявились некоторые узкие места, не позволяющие полностью удовлетворить спрос на перевозки. В настоящее время DB Regio рассматривает мероприятия, которые желательно осуществить для повышения провозной способности лимитирующих участков.

U. Homburg. *European Railway Review*, 2004, № 1, p. 23 – 27.

РЫНОК ПИТАНИЯ В ПОЕЗДАХ

Железные дороги Германии (DBAG) в 2003 г. решили отменить решение об упразднении традиционных вагонов-ресторанов, учитывая многочисленные проявления возмущения со стороны общественности. Федеральные железные дороги Швейцарии (SBB) имеют аналогичный опыт, побудивший их перестроить ряд двухэтажных вагонов с обустройством обеденной зоны. Обе компании пришли к выводу, что питание в поездах нельзя рассматривать только с точки зрения прибыли или убытка. Следует учитывать, что эта услуга усиливает позитивный имидж железных дорог.

Компании высокоскоростных сообщений рассматривают дополнительное предложение питания в поезде как мероприятие, способное усилить конкурентоспособность железнодорожной поездки и привлечь пассажиров бизнес-класса и в то же время оправдывающее более высокую стоимость билета. Пассажиры бизнес-класса обычно приезжают на вокзал перед отправлением поезда и относятся к предложению питания на борту как к фактору экономии времени.

Организация питания в поездах является сложным бизнесом. Rail Gourmet представляет собой компанию с наиболее обширными и разнообразными вариантами обслуживания, перечнем предоставляемых блюд и напитков. Компания сотрудничает с 17 операторами восьми стран Европы и Азии, каждый из них требует индивидуального подхода: от продажи еды с помощью автоматов до оснащения вагонов-ресторанов сложнейшим оборудованием.

Rail Gourmet создана в 1994 г. с целью помочь пассажирским компаниям сохранить объемы перевозок или вернуть утраченные. Используя опыт материнской компании Compass Group, Rail Gourmet удалось утвердиться на высококонкурентном рынке и добиться роста прибыли с 9 млн. до 160 млн. ф. ст. к 2003 г.

В июле 2004 г. Rail Gourmet Sofra (совместное предприятие Compass Group и турецкой компании питания STFA) получило контракт на обслуживание всех поездов внутренних сообщений на железных дорогах Турции в течение 4 лет. Предприятие обеспечивает продажу продуктов в поездах с тележек и обслуживает 37 вагонов-ресторанов на 21 маршруте, включая сообщения Анкары со Стамбулом, Изми-