656.222.1 : 656.2.003.2 : 658.15 (430.1)

МАПК 1969
N 1

Возможности и требования для повышения скоростей движения на существующей сети железных дорог ФРГ без крупных капиталовложений[1]

Э. КОКЕЛЬКОРН (E. KOCKELKORN), референт по эксплуатации железных дорог при Главном управлении железных дорог ФРГ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ЗАДАЧИ НА БЛИЖАЙШУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

После ввода в действие 28 мая 1967 г. новых официальных Правил строительства и эксплуатации железных дорог в целом по сети железных дорог ФРГ установлена максимальная скорость для пассажирских поездов 160 *км/ч* на магистральных и 80 *км/ч* на второстепенных линиях. Вместе с этим была разрешена скорость 180 *км/ч* для трансъевропейского экспресса (TEE) в обоих направлениях участка Мюнхен — Аугсбург. С мая 1968 г. согласно графику скорость 160 *км/ч* установлена для 10 пар поездов, а с осени 1968 г. — еще для 13 пар. Для расширения скоростного движения железные дороги ФРГ используют некоторые составы TEE, которые освободились после электрификации ряда участков. Этими составами будет дополнена сеть TEE и поездов-экспрессов дальнего следования для организации дополнительного скоростного движения между крупнейшими городами ФРГ. И даже при этом общий объем скоростных перевозок не намного превысит объем скоростных перевозок, выполненных Германскими государственными железными дорогами в довоенный период, когда на сети общей протяженностью 5 000 *км* со скоростью 160 *км/ч* курсировали скоростные моторные вагоны и пара поездов на паровой тяге.

На участке Ганновер — Хамм в то время участковая скорость достигала уже 132,6 *км/ч*.

После Второй мировой войны железные дороги ФРГ сразу же приняли меры к систематическому повышению маршрутных скоростей скорых поездов. Полученные при этом результаты показаны на рис. 1.

Выбор пассажиром вида транспорта зависит не только от маршрутной скорости, но также от того, насколько удачно составлено расписание, от точности соблюдения опубликованных расписаний и от степени комфорта при поездке. Поэтому эти факторы также должны быть рассмотрены при повышении скоростей.

Среднее повышение маршрутных скоростей TEE и поездов-экспрессов дальнего следования на 15,6 и 17,7 *км/ч* соответственно в период с 1957 по 1967 г., безусловно, является большим достижением железных дорог ФРГ, тем более что одновременно приходи-

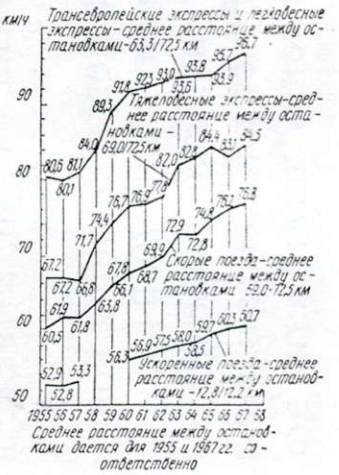

Рис. 1. Изменение маршрутных скоростей на железных дорогах ФРГ

[1] Симпозиум по скоростному движению. Вена, 1968.