

Изменения в расписаниях международных пассажирских поездов

Открытие Лёчбергского тоннеля, ввод в эксплуатацию новых участков на железных дорогах европейских стран, расширение полигонов обращения поездов семейств TGV и ICE, продление маршрутов следования некоторых других поездов — все это привело к существенным изменениям в расписаниях международных пассажирских поездов с декабря 2007 г.

Ко времени ввода в действие нового расписания поезда TGV Est-euroréen уже находились в обращении в течение полугода, со времени перевода поездов Eurostar на лондонскую станцию Сент-Панкрас прошло только 25 дней. Обновление расписания могло бы показаться не столь значимым событием по сравнению с двумя вышеупомянутыми, однако оно внесло существенные изменения, которые продолжались и в течение 2008 г.

Открытие Лёчбергского тоннеля

Лёчбергский базовый тоннель длиной 34,6 км строили 12 лет, и торжественная церемония ввода его в эксплуатацию состоялась в июне 2007 г. До 16 ноября 2007 г. желающие проехать по самому длинному в мире сухопутному тоннелю, соединяющему Фрутиген с Рароном близ Фиспа, могли воспользоваться лишь двумя парами поездов NEAT-Express. Однако начиная с 9 декабря 2007 г. тоннель эксплуатируется как составная часть сети железных дорог Швейцарии. Благодаря этому появилась возможность сократить время следования поездов как внутренних, так и международных сооб-

щений. По новому расписанию поезда сообщения Романсхорн — Цюрих — Берн — Бриг отправляются каждый час, а поезда сообщения Базель — Бриг — каждые 2 ч, включая четыре поезда компании Cisalpino из вагонов с наклоняемыми кузовами (рис. 1), следующие до Милана (с продолжительностью поездки от Берна до Милана 3 ч). До перехода на новое расписание только один поезд на этом маршруте состоял из вагонов с наклоняемыми ку-

зовами. Увеличение числа таких поездов до четырех стало возможным за счет их перевода с направления Женева — Милан, где они были заменены компанией Cisalpino обычными поездами.

Ранее поезда между станциями Шпиц и Бриг без промежуточных остановок следовали 56 мин, теперь это время сокращено до 35 мин, причем с учетом стоянки на станции Фисп, где останавливаются все поезда. От этой станции ответвляется линия, ведущая в Церматт, и продолжительность поездки от Берна до Церматта в настоящее время не превышает 2 ч, причем экономия времени составляет около 80 мин за счет того, что поезда этого маршрута больше не заходят в Бриг. Станция Фисп стала также важным пересадочным узлом для направления в долину реки Рона — благодаря новой линии сокращено время хода поездов из Базеля и Берна в Сьон и Мартиньи. Правда, следующие этим маршрутом пассажиры уже не увидят живописных пейзажей на подъезде к станции Бриг, но желающие сделать это могут воспользоваться одним из отправляющихся каждый час поездов Шпиц — Бриг, которые по-прежнему будут



Рис. 1. Поезд серии ETR 470 из вагонов с наклоняемыми кузовами компании Cisalpino



Рис. 2. Спальный вагон поезда Jan Kieruga железных дорог Польши



Рис. 3. Электропоезд ICE 3 на станции Париж-Восточный

следовать по старому маршруту через Кандерштег. Интересно, что последний маршрут также будет использоваться и ночными поездами категории City Night Line Гамбург — Цюрих, курсирующими раз в неделю во время зимнего спортивного сезона.

Ночные поезда

Поезда, курсирующие под модернизированным брендом City Night Line (CNL), отличаются изящной красно-белой окраской вагонов. Поскольку эксплуатацию поездов CNL обеспечивают главным образом железные дороги Германии (DB), так как железные дороги Швейцарии имеют минимальную долю акций предприятия, а железные дороги Австрии вышли из соглашения несколько лет назад, с декабрьским изменением расписания представилась возможность объединить все обслуживаемые DB ночные сообщения под одним брендом и тем самым отказаться от употребления названий DB Nachtzug и Urlaubs Express. Общими для всех поездов категории CNL являются повышенный уровень комфорта в купе первого класса, система скидок на билеты и возможность их заказа через Интернет. Важное изменение условий заказа билетов в спаль-

ные вагоны заключается в том, что купе можно заказывать только полностью, что исключает вариант поездки в купе поезда CNL незнакомых друг с другом пассажиров. Частично это компенсируется тем, что одному пассажиру для проезда в купе спального вагона предоставляет билет категории Deluxe.

Революционные изменения на этом не заканчиваются, поскольку некоторые сообщения продлены, что видно на примере Амстердама, где к прежде единственному ночному поезду с группами вагонов до Мюнхена и Цюриха добавлены еще два, обслуживающие пять новых пунктов назначения. Первый поезд, отбывающий из Амстердама в 17 ч 03 мин и состоящий из групп вагонов до Вены и Милана, следует через Дуйсбург, Дюссельдорф и Кёльн (ранее он отправлялся из Дортмунда). Второй поезд с отправлением в 19 ч 03 мин следует по продленному маршруту Хаген — Кёльн — Копенгаген/Прага с разделением групп вагонов в Ганновере, благодаря чему обеспечиваются новые важные сообщения между Нидерландами и несколькими странами Европы.

Другая группа вагонов этого поезда, не относящаяся к бренду CNL, следует из Амстердама до Варшавы под названием Jan Kieruga (рис. 2). В нее входят также беспересадоч-

ные спальные вагоны до Минска и Москвы. В связи с этим можно вспомнить, что ранее в Москву следовал беспересадочный вагон сообщения Хук-ван-Холланд — Москва, отмененный в 1993 г., как и вагоны из Остенде и Парижа. В декабре 2007 г. организовано обращение беспересадочных вагонов между Москвой, с одной стороны, и Парижем, Мюнхеном и Базелем, с другой. В то же время сообщение с Франкфуртом-на-Майне отменено. Группа вагонов из Базеля прицепляется к новому поезду CNL Базель — Франкфурт — Прага, благодаря чему открывается новое ночное сообщение со столицей Чехии. Ночной маршрут Мюнхен — Прага отменен, но увеличено до двух число дневных поездов в сообщениях Праги как с Мюнхеном, так и с Нюрнбергом.

По новому расписанию все 26 поездов CNL, обслуживающих девять стран, теперь курсируют ежедневно, причем три из них — с сезонными продлениями маршрутов. Поезда этой категории будут следовать даже до Рима благодаря продлению до этого города маршрута поезда Мюнхен — Флоренция, заменившего к тому же поезд категории Euronight Мюнхен — Неаполь. В то же время отменены ночные поезда в направлении Балтийского побере-

жья Германии (до Штральзунда и Бинца) из Мюнхена, Хагена и Базеля, однако туда назначены дневные поезда категории ЕС из Вены и Праги.

Прочие изменения расписания ночных поездов включают отмену поездов Базель — Рим, ее компенсирует появление сообщения Цюрих — Рим через Ольтен и Берн с соединением с группой вагонов из Базеля в Ольтене. Отменен ряд дальних сезонных маршрутов, например Цюрих — Лечче.

Французские новшества

Возвращаясь к теме дневных поездов, следует отметить, что в июне 2007 г. ввод в эксплуатацию новой высокоскоростной линии LGV Est-Européenne в восточной Франции обеспечил значительное сокращение длительности поездок из Парижа в некоторые районы Германии и Швейцарии, что впоследствии было дополнено увеличением числа поездов на соответствующих маршрутах. До декабря 2007 г. три немецких высокоскоростных поезда типа ICE 3 следовали из Парижа (рис. 3) до Саарбрюккена и один далее до Франкфурта-на-Майне; в новом расписании предусмотрено ежедневно пять пар поездов, и все они

следуют до Франкфурта, при этом время в пути не превышает 4 ч. Сообщение Париж — Штутгарт обслуживают французские высокоскоростные поезда типа TGV POS (рис. 4), их число увеличено с трех до четырех, причем четвертый поезд следует до Мюнхена с временем в пути 6 ч 15 мин. Это новое направление для поездов TGV. Что касается Швейцарии, то назначен третий поезд сообщением Париж — Цюрих.

Железные дороги Франции начали осваивать юго-восточный регион в качестве полигона обращения высокоскоростных поездов типа TGV, в том числе и на обычных линиях, в связи с чем схемы обслуживания на большинстве направлений частично или полностью пересмотрены. Это относится к направлению Париж — Женева и сообщениям TGV Méditerranée Парижа с Марселем и Ниццей. Некоторые поезда TGV останавливаются в Эксан-Провансе, правда, в ряде случаев за счет сокращения числа поездов, останавливающихся в Валансе.

В регионе Рона — Альпы с центром в Лионе новое расписание с регулярными интервалами отправления заметно отличается от старого. Из Лиона поезда отправляются в Женеву в 07 ч 04 мин, 08 ч 04 мин, 09 ч 04 мин и далее через

каждые 2 ч до 21 ч 08 мин. На направлении Лион — Гренобль поезда курсируют ежедневно, следуя через Дижон; имеются также дополнительные поезда, идущие с понедельника по пятницу без остановок. На направлении Лион — Марсель введены нитки расписания с ограниченным числом остановок, где поезда обращаются с интервалом 2 ч, при этом рейсы из Лиона в Шамбери и Анси также в основном перенаправлены: большая часть поездов на Шамбери следует по прямому маршруту, а большинство поездов на Анси оборачивается по станции Экс-ле-Бен.

Расписание движения межрегиональных поездов TGV до Страсбура, введенных в обращение в июне 2007 г. с открытием высокоскоростной линии, осталось без изменений, однако с 31 марта 2008 г. к единственной паре поездов Бордо — Страсбург добавились еще две. Все они проходят через южные пригороды Парижа.

Расширение полигона обращения поездов ICE

Станция Кёльн-Мессе/Дойц с низкими посадочными платформами, отделенная от главного вокзала Кёльна рекой Рейн, но связанная



Рис. 4. Электропоезд TGV POS на станции Штутгарт перед отправлением в Париж



Рис. 5. Электропоезд ICE на станции Кёльн-Мессе/Дойц

с ним регулярными рейсами местных поездов, снова, после годичного перерыва, используется поездами семейства ICE (рис. 5). Эта станция принимает прибывающие по меньшей мере каждые 2 ч поезда сообщения Эссен — Мюнхен. Кстати, эти поезда обеспечивают наиболее быстрое из всех когда-либо действовавших сообщений между Кёльном и Франкфуртом с длительностью поездки 64 мин. Первый дневной поезд Амстердам — Франкфурт также прибывает на станцию Кёльн-Мессе/Дойц, а не на главный вокзал города и не следует напрямую до Мюнхена.

Значительным изменениям подверглось и расписание движения дневных поездов на направлении в Австрию через Пассау. Особое значение для современного пассажира имеет движение поездов по тактовому расписанию. На маршруте Франкфурт — Вена (через Нюрнберг) находятся в обращении шесть пар поездов типа ICE с интервалом 2 ч. При этом прекращено курсирование поездов ICE по маршруту Гамбург — Вена, так как между данными городами имеются удобные альтернативные сообщения. Кроме того, ни один из поездов не будет следовать далее Вены в направ-

лении Будапешта, но маршрут следования трех поездов продлен до Кёльна и в регион Рура.

Что касается северного направления, то поезда типа ICE в дизельном варианте появились в Дании на маршруте Копенгаген — Гамбург, впервые продленном до Берлина. Еще одна нитка графика в сообщении Копенгаген — Гамбург, ранее обслуживавшаяся дизель-поездами серии IC3 железных дорог Дании (DSB), с января 2008 г., времени перехода DSB на новое расписание, также переведена на поезда ICE.

Восточное направление

В Центральной и Восточной Европе, как обычно, в расписания движения поездов международных сообщений введены многочисленные изменения. В частности, изменена организация движения ряда дальних ночных поездов. Поезд *Váthory* сообщения Варшава — Будапешт, пересекающий польско-словацкую границу по станции Звардонь, отменен, его заменили беспересадочные вагоны в составе поезда *Chopin* Варшава — Вена через Петровице (Чехия). От Праги до Будапешта они следуют с поездом *Galileo Galilei* сообщения

Франтишкови-Лазне — Пльзень — Прага — Братислава — Будапешт. Ранее этот поезд курсировал между Дрезденом и Братиславой, по новому расписанию с одной стороны его маршрут изменен (теперь он не заходит в Германию), с другой — продлен. Маршрут поезда *Transbalkan* также изменен — теперь он называется *Romania* и следует из Бухареста в Салоники с прицепным спальным вагоном до Афин; спальный вагон из Будапешта идет только до Софии.

В последние несколько лет в Чехии имела место тенденция к увеличению числа поездов-экспрессов, курсирующих с регулярными интервалами. Теперь это более чем когда-либо очевидно на направлениях Прага — Брно и особенно Прага — Острава. Частная компания-оператор *Railtrans*, однако, отказалась от своих планов конкурировать с железными дорогами Чехии на этом направлении, используя право открытого доступа для пропуска поездов *RT Express*. Завершение проекта электрификации будет означать, что опять появятся поезда, направляющиеся в Польшу через Лихков, а именно два дневных экспресса Прага — Вроцлав.

Если смотреть дальше на восток, стоит отметить особо протяженный маршрут по территории России, который теперь стал еще длиннее. К курсирующему еженедельно поезду Берлин — Саратов добавился беспересадочный спальный вагон до Иркутска. Поездка по этому маршруту протяженностью около 7000 км занимает почти неделю.

Высокоскоростные сообщения

В декабре 2008 г. Национальные железные дороги Испании (*RENFE*) ввели в эксплуатацию три довольно длинных участка высокоскоростных линий, что привело к существенным изменениям в национальном расписании движения поездов. С открытием очередного, практи-



Рис. 6. Скоростной электропоезд S 130 изменяемой колеи на станции Вальядолид

чески последнего участка от Таррагоны до пригородов Барселоны можно считать, что высокоскоростная магистраль Мадрид — Барселона открыта на всем протяжении. Интервал движения поездов между столицей и вторым по величине городом страны теперь составляет 1 ч (в часы пик 0,5 ч), а продолжительность поездки в самом быстром поезде, идущем без остановок, не превышает 2 ч 35 мин при максимальной скорости 300 км/ч.

Одновременно открыты для движения поездов линия Мадрид — Севовия — Вальядолид (рис. 6), благодаря чему значительно сократилось время в пути между столицей и городами на севере Испании, а также последний участок линии Кордова — Малага, идущий до Малаги от вве-

денной за год до этого новой станции Антекера, расположенной к северу от города Бобадилья.

Другой значительный проект представляет линия HSL-Zuid длиной 125 км от Антверпена (Бельгия) до Амстердама (Нидерланды), 85 км длины которой приходится на вновь построенный высокоскоростной участок с несколькими крупными мостами и тоннелями. Задержки с поставками нового подвижного состава и оснащением поездов типа Thalys европейской системой управления движением поездов ETCS отсрочили ввод линии в коммерческую эксплуатацию по меньшей мере до октября 2008 г. Планы на ближайшую перспективу предусматривают организовать на новой линии движение поездов Prio сооб-

щения Амстердам — Роттердам со скоростью 160 км/ч с понедельника по пятницу. Поезда Thalys тогда будут прибывать на новые транзитные платформы на реконструированном вокзале Антверпен-Центральный.

Ввод в эксплуатацию еще одной высокоскоростной линии, а именно Милан — Болонья в Италии, первоначально планировался на декабрь 2007 г. Однако завершение очередного этапа создания на железных дорогах Италии сети высокоскоростных сообщений общей протяженностью около 1000 км отложено на конец 2008 г., а ответвления на Парму и Фиденцу будут готовы, по-видимому, не раньше 2009 г.

B. Fox. Modern Railways, 2007, № 710, р. 94–97.

При поддержке:



III Международная выставка современной продукции, новых технологий и услуг железнодорожного транспорта

exporail 2009

18 – 20 марта

ЦВК "ЭКСПОЦЕНТР", Москва

Организатор:

РЕСТЭК·БРУКС

Россия, 197110,
Санкт-Петербург,
Петрозаводская ул., 12

Тел.: (812) 320-80-94, 303-88-62
Факс: (812) 320-80-90
E-mail: exporail@restec.ru

В деловой программе выставки международная железнодорожная конференция

www.exporail.ru

Генеральный
информационный партнер:

ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
РЖД-партнер