

Железные дороги Соединенных Штатов Америки

План

- Занимательное прошлое железных дорог США
- О посадках в поезда США
- Отношение властей к железным дорогам
- Пример дальнего поезда Вашингтон – Майами
- Типы вокзалов США
- Интересные факты из жизни железной дороги США
- Самые прогрессивные компании на железных дорогах США
- Могут ли железные дороги США быть образцом для Европы?

Занимательное прошлое железных дорог США

Эпоха железных дорог в США началась 28 декабря 1829 г. с открытия компанией Baltimore & Ohio Railroad линии длиной 24 км между Балтимором и предприятиями компании Ellicot в штате Мэриленд. Ни в одной другой стране мира сеть железных дорог не развивалась так стремительно, как на востоке страны.



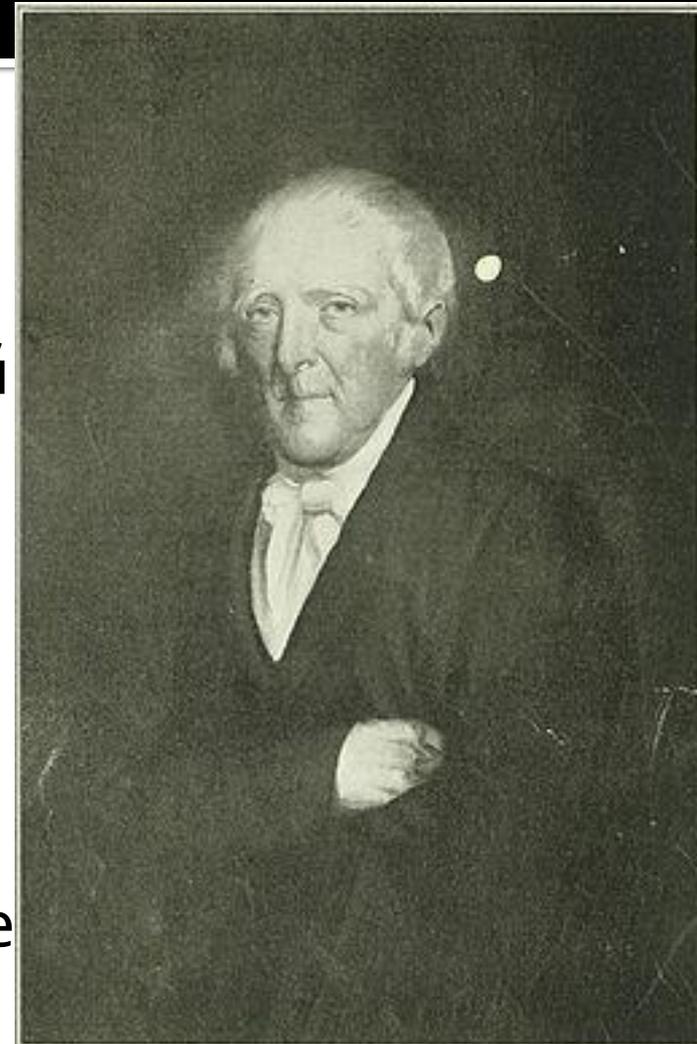
В 1909 г. появились другие железные дороги направления восток — запад, которые соединили порты Атлантического и Тихого океанов и во

многом способствовали экономическому подъему в XIX в. и становлению США как великой державы.

В 1925 г. общая протяженность сети железных дорог США достигла максимума — 420 580 км. В настоящее время она составляет 275 тыс. км, из которых примерно 70 % приходится на семь крупных частных грузовых железнодорожных компаний первого класса.

Джон Стивенс

Полковник Джон Стивенс получил железнодорожную хартию на строительство железнодорожной компании Нью-Джерси, которая позже станет частью Пенсильванской железной дороги. К тому времени развитого сухопутного транспорта, одновременно и удобного, и быстрого, и дешевого не существовало. Поэтому развитие железных дорог являлось прогрессивным решением. Построить железнодорожные пути не составляло особого труда. Куда хуже дело обстояло с локомотивами.



John Stevens of Hoboken

О посадках в поезда США

Указан ли в билете номер вагона? Нет. На вагонах в Америке присутствует только заводской номер, но не номер вагона в данном составе. В отличие от Украины и остальной Европы, здесь не существует ни маршрутных досок, ни маршрутных табличек.

Оказалось, что стандартная процедура посадки в вагон такова: у открытой двери стоит проводник, который принимает решение о том, в какой вагон и на какое место направить пассажира. В этом поезде — один проводник на два вагона. Пассажирам либо выдаётся бирка с номером места, либо номер места пишется на билете. Затем над местом, которое занял пассажир, прикрепляется бирка с трёхбуквенным кодом его станции назначения. Сменить место в дальнейшем нельзя, если только вагон не станет почти пустым.

Miami

Close your
briefcase.
Open your
suitcase.

QATAR AIRWAYS

NEW
JERSEY
↑

LOCATION
D
TRACK
9 ← → 10
NO SMOKING

TRACK
9
←

TRACK
10
→

10113



Отношение властей к железным дорогам



Далеко не всегда и не везде в местной власти находятся прогрессивные руководители, понимающие важность пассажирского железнодорожного транспорта и стремящиеся восстановить пассажирское движение. Есть и отсталое руководство, «застрявшее» в 1960-х годах, когда пассажирский транспорт уничтожали.

Даже инициатива федеральных властей по восстановлению пассажирских поездов не всегда находит поддержку на местном уровне.

информации от Ю. Попова, за последние годы известны как минимум три случая, когда федеральная власть была готова предоставить средства на запуск пассажирских маршрутов: Милуоки — Мэдисон в Висконсине, Кливленд — Колумбус — Цинциннати в Огайо, Тампа — аэропорт Орlando во Флориде. Но губернаторы соответствующих штатов отказывались принимать это финансирование, так как в дальнейшем субсидировать перевозки пришлось бы их штатам, а не федеральному правительству.

Пример дальнего поезда Вашингтон – Майами

По станции Вашингтон все сквозные поезда меняют электровоз на тепловоз. Стоянка здесь длительная — около 20 минут. На период, когда локомотив отцеплен, в составе выключается основное освещение и электропитание розеток. Но, каждый пассажир обеспечен электрической розеткой.

Поезд был заполнен уже при отправлении из Нью-Йорка, а в Вашингтоне забился до 100-процентной занятости мест. О занятости «спальных» (купейных) вагонов, сказать трудно, так как людей очень много. Пассажирам с билетами в сидячий вагон входить в спальные вагоны запрещено. Однако в целом американские сидячие вагоны комфортные, намного удобнее наших. Кроме того, американцы — народ очень тихий и спокойный, поэтому нет никаких посторонних шумов, мешающих спать.

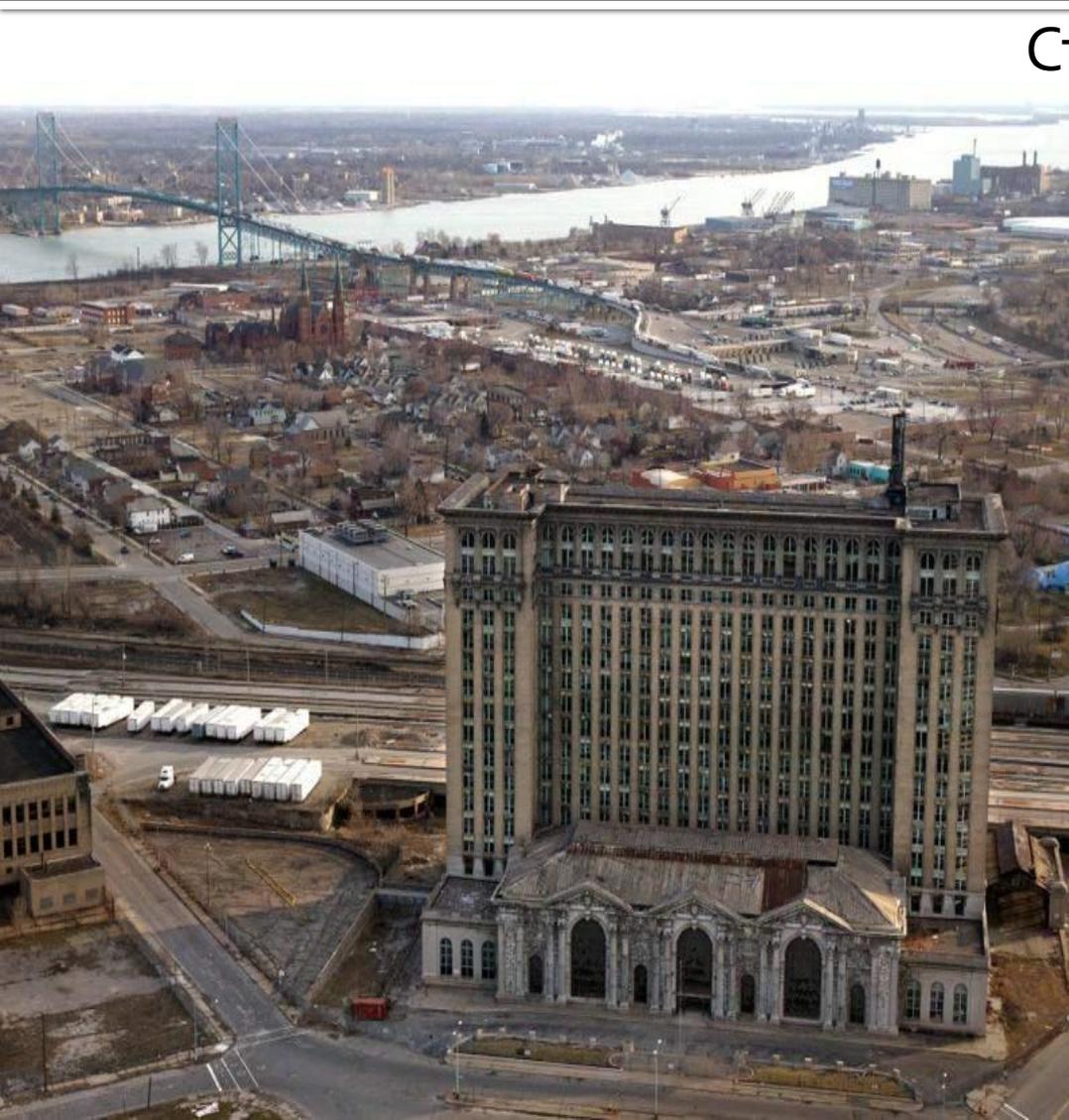
Вид 2-этажных местных поездов и прицепных вагонов по Майами



Типы вокзалов США

Вокзалы в США встречаются двух основных типов: огромные, красивые и монументальные — если они построены в лучшие времена пассажирского движения (до 1940-х годов). И маленькие примитивные «коробки», совершенно не соответствующие масштабам города, в котором вокзал находится. Второй тип — это вокзалы, построенные в тем времена, когда пассажирское движение стало минимальным. К сожалению, такой тип вокзалов преобладает.





Старинные, роскошные по архитектуре вокзалы где-то снесены, где-то переоборудованы под другое использование, где-то пребывают в заброшенном состоянии (Детройт, Буффало). Действующий вокзал в миллионном Джексонвилле — постройка, сравнимая, например, с вокзалом на станции Шатура в Московской области.

Третий тип — современный, но большой и красивый вокзал — встречается редко. Пример — станция Эверет (Everett) под Сиэтлом.



Интересные факты из жизни железной дороги США

■ Менталитет чернокожих в поезде.

В Америке удивляет количество чернокожих. В Вашингтоне, по официальной статистике, их больше половины. Но, многие чернокожие по одиночке навязывают общение: спрашивают, кто и откуда, куда и зачем едет, и прочее. Для белого американца такое не характерно, но чернокожие имеют несколько другой менталитет.

■ Малое количество пересечений

Почти каждый железнодорожный узел имеет путепровод, на котором пересекаются линии.

Пересечений линий на большинстве узловых станций востока США не наблюдается. Даже в таких крупных узлах, как, например, Орландо. Одно из немногих разноуровневых пересечений на маршруте Нью-Йорк — Майами к северу от Rocky Mount. Оно совмещено с мостом через реку. Другие разноуровневые пересечения часто тоже совмещены с мостами через реки.

■ Предельная экономия

На железных дорогах Америки очень мало персонала. Повсеместно встречаются разъезды, на которых нет никаких зданий. Они работают в автоматическом режиме. Множество подъездных путей, примыкающих на перегонах. На станциях — предельно малое путевое развитие. Оставлено только самое необходимое. Машинисты часто работают в одно лицо. На сортировочных станциях маневровые тепловозы зачастую не имеют машиниста. Ими управляют дистанционно. Железнодорожная сеть США, как известно, не имеет единого владельца и единого органа управления. Существует Федеральная железнодорожная администрация в составе Департамента транспорта. Но её возможности по управлению железными дорогами ограничены.

Разъезд на пути из Лос Анджелеса



Самые прогрессивные компании на железных дорогах США

- Каждая из следующих компаний имеет протяженность своей сети железных дорог по территории США более 50, 40 и 30 тысяч километров соответственно.

**Union Pacific Railroad (1996) – 52 487
км - 12 215 946 млн \$ в год**



Burlington Northern Santa Fe
(1995) - 48 279 км - 10 946млн \$ в год

BNSF[®]
RAILWAY

Kansas City Southern Railway

(1995) – 35 640 км - 640млн \$ в год



Могут ли железные дороги США быть образцом для Европы?

Несмотря на то что железные дороги США с их географией и трансконтинентальными расстояниями едва ли сравнимы с железными дорогами Европы в отношении инфраструктуры, организации движения поездов и подвижного состава, тем не менее можно сделать некоторые выводы относительно экономических и эксплуатационных аспектов:

- *железнодорожные перевозки в дальних сообщениях могут осуществляться эффективно, без вреда окружающей среде и с положительными технико-экономическими показателями, если они реализуются максимально большими составами поездов, длина которых определяется инфраструктурой, причем в США соответствует стандартам AAR для трансконтинентального сообщения, а в Европе отвечает требованиям совместимости систем;*

- *Использование инфраструктуры железных дорог несколькими компаниями-перевозчиками реализуется в США в основном без осложнений, даже если инфраструктура находится во владении конкурирующих компаний-операторов. Однако этот факт не следует путать с обсуждаемым сейчас в Германии разделением текущего содержания инфраструктуры и ее эксплуатации; несмотря на то что в США перевозки выполняются отдельными компаниями-перевозчиками, управление эксплуатационной работой осуществляется из диспетчерских центров, которые относятся к соответствующей инфраструктуре;*

- *Пассажирские железнодорожные перевозки в дальних сообщениях на расстояния более 1000 км не выдерживают конкуренции с воздушным транспортом. По перевозкам на расстояния до 1000 км Европа с системами высокоскоростного транспорта в Германии, Франции и других странах значительно обогнала США. Эти системы планируется и далее развивать на базе совместимости. При этом должно гарантироваться поэтапное расширение зон с обеспечиваемой совместимостью систем.*

Карта железных дорог США в наши дни

