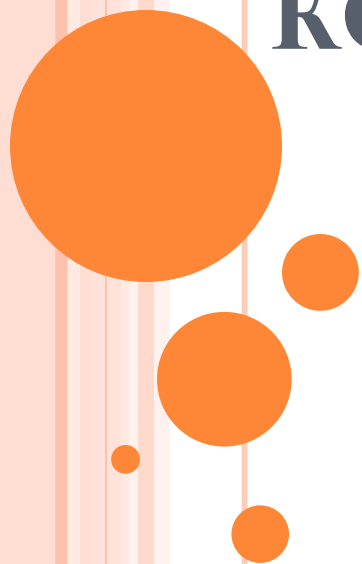


ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛИНИИ СЛОЖНОЙ КОНФИГУРАЦИИ В ГОРАХ





- В горах в основном используется узкоколейная железная дорога.
- Узкоколейные железные дороги дешевле в постройке и эксплуатации, чем железные дороги со стандартной шириной колеи. Меньшие размеры локомотивов и вагонов позволяют строить более лёгкие мосты; при прокладке тоннелей для узкоколеек требуется извлекать меньший объём грунта. Кроме того, на узкоколейках допускаются более крутые кривые, чем на обыкновенных железных дорогах, что обусловило их популярность в горных районах.





- Недостатками узкоколейных железных дорог являются: меньший габарит и вес перевозимых грузов, меньшая устойчивость и меньшая максимально допустимая скорость. Как правило, узкоколейные дороги не образуют единой сети и чаще всего строятся предприятиями для одной определённой цели (например, для вывоза заготовленного леса или торфа).



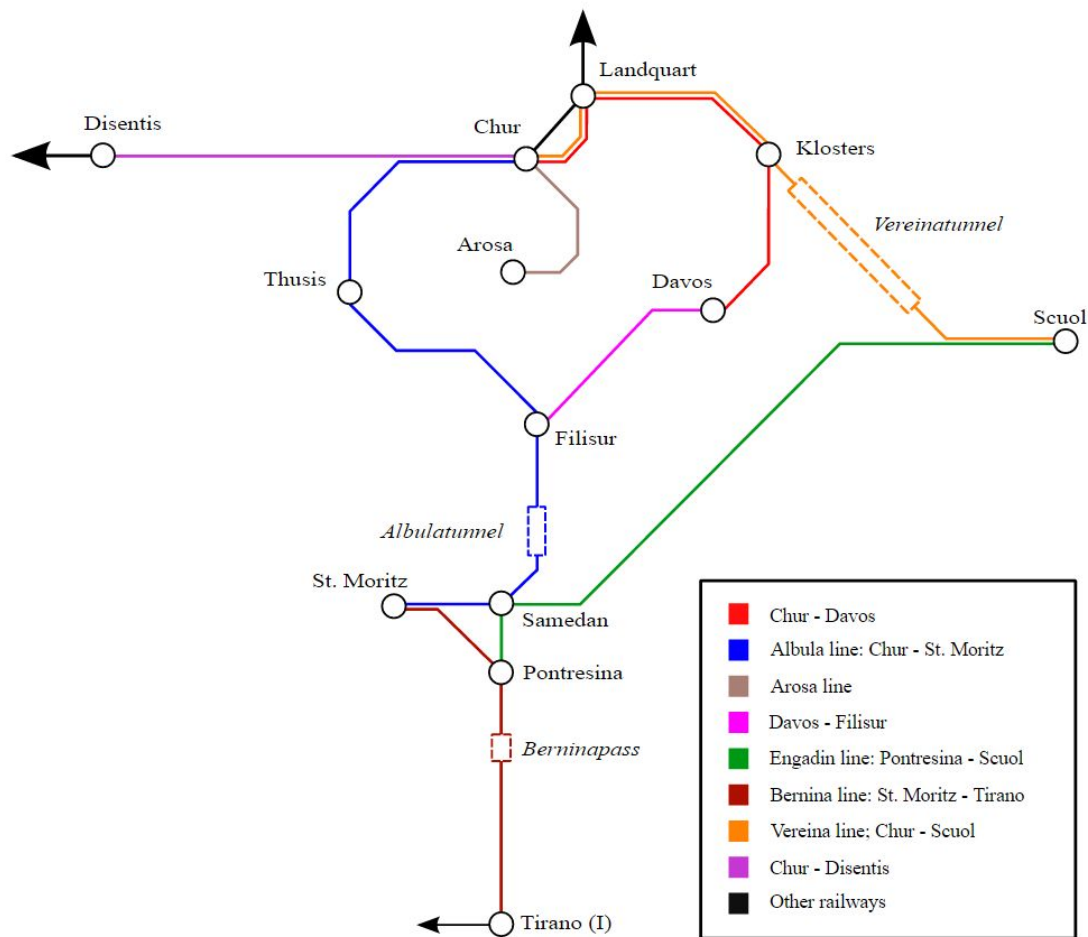


- Однако из-за сложности постройки и дороговизны прокладки в горных районах стандартных железных дорог всё же используют узкоколейную железную дорогу.
- Ярким примером является Швейцария.

В Швейцарии имеется обширная сеть метровых узкоколеек, в первую очередь используемых для пассажирских перевозок. Они поддерживаются в хорошем состоянии, так как в горных районах альтернативы им зачастую нет.



ПРИМЕР



- **Ретийская железная дорога** — сеть узкоколейных (1000 мм) железных дорог в Швейцарии, являющаяся крупнейшей акционерной железной дорогой в этой стране. Большая часть сети железных дорог компании пролегает в пределах кантона Граубюнден.
- Сеть RhV является крупным перевозчиком в пределах крупного туристического района Санкт-Мориц — Давос с выходом к итальянской границе. Часть железной дороги, линии RhV Альбула и Бернина (в том числе, часть дороги, проходящая по территории Италии до Тирано), являются объектами всемирного наследия Юнеско.

