

Грузовик - по рельсам через Швейцарию | Camions comme passagers des trains à travers la Suisse

Auteur: Лейла Бабаева, [Базель](#) , 30.08.2012.



По дорогам Швейцарии – автомобильным и железнодорожным (lesroutiers.ch) Некоторые водители-дальнобойщики, пересекая Швейцарию, преспокойно спят. Как они могут позволить себе такое? В этом им помогают Федеральные железные дороги Швейцарии.

|

Certains chauffeurs de poids lourds dorment en traversant la Suisse. Comment peuvent-ils se permettre ce luxe ? Grâce aux CFF, naturellement.

Camions comme passagers des trains à travers la Suisse

Ежегодно через территорию Швейцарии на грузовиках перевозится большое количество грузов со всей Европы, большинство из них пересекают Конфедерацию на железнодорожных платформах. И дешевле, и удобней – водители могут спокойно выспаться.

Попытка наладить перевозки полных грузовиков на поездах была предпринята еще в 1930-х годах, пишет swissinfo.ch, и предприняло ее учреждение Федеральных железных дорог (CFF). Последнее, оказавшись в затруднительном финансовом положении, предложило закон, ограничивающий расстояние, которое могли проехать автомобили и грузовики, до 30 километров в день.

Со стороны правительства закон встретил поддержку, но со стороны избирателей прозвучал недвусмысленный отказ.

Постепенно желание CFF все же осуществилось, и, например, в 2011-м году 63,9% товаров, которые пересекли швейцарские Альпы, сделали это на поездах. Если мерить машинами, то ежегодно от Базеля до Киассо Гельвецию пересекают на железнодорожных платформах около 100 000 тяжеловозов с разных концов Европы, а для шоферов это - время безмятежного отдыха.

Посмотрим, что происходит до того, как поезда уже с грузовиками на платформах появляются на территории Швейцарии. Если переместиться на 60 километров севернее от Базеля, в немецкий город Фрайбург-в-Брайсгау, то там мы увидим, как колонна тяжеловозов стоит в ожидании погрузки. Разнорабочие в оранжевых жилетах, обливаясь потом под солнцем, устанавливают подвижный пандус, а хилым с этим делом не справиться. В это время шоферы подходят к специальному окошку, чтобы уладить связанные с перевозкой формальности.

На многих машинах стоят номерные знаки из Восточной Европы. Например, водитель грузовика, который взвешивают первым, рассказывает далее swissinfo.ch - Кристиан из Румынии, он транспортирует металл из Германии в Италию, являясь сотрудником австрийской фирмы-перевозчика.

По швейцарским железным дорогам можно перевозить максимально 44 тонны в одном грузовике, по автодорогам - 40 тонн.

Ответственный за контроль грузовиков Вольфганг Зибольд отметил: «44 тонны скоро станут из исключения правилом». И, если поставить себя на место перевозчиков, то 4 дополнительные тонны являются весомым, и даже решающим аргументом в плане стоимости транспортировки.

Вольфганг Зибольд является обладателем двух почти магических карточек – красной и желтой, посредством них он общается с водителями из любой страны, которые прекрасно понимают значение этих цветов. «Красная означает, например, что антенна еще не убрана, или что водитель должен привести свой груз в порядок». Красную карточку (прямо как на футбольном поле, только не такие суровые последствия) приходится увидеть одному водителю из трех.

Когда формальности улажены, водители показывают мастерство вождения, въезжая по пандусу широкими колесами тяжеловозов, в большинстве своем - без колебаний, хотя между колесами и краями пандуса остаются считанные миллиметры.

Если вы – водитель-дальнобойщик, то обязаны отдыхать 9 часов в сутки (но вы, впрочем, это и сами знаете). Проезд от станции погрузки в Германии (где мы только что были) до г. Новара в Италии занимает на поезде как раз девять часов, поэтому водители могут всласть выспаться в специально отведенном для них вагоне.

Один из немецких водителей отметил еще на станции погрузки во Фрайбурге-в-Брайсгау: «Репортаж нужно делать не здесь, а в Новаре, там нечеловеческие санитарные условия». Также он прибавил, что уже месяц на конечной станции нет горячей воды, а чистка туалетов не проводится.

Начальник производственного отдела компании RAlpin, ответственной за эксплуатацию железнодорожных платформ по перевозке грузов, Мартен Вейдели подчеркнул: «Мы знаем об этой проблеме». И даже если теоретически за инфраструктуры в Новаре отвечает партнерское итальянское предприятие, RAlpin приняла решение провести ремонт. По словам Мартена Вейдели, работы должны быть завершены до конца августа.

Шофер из Северной Германии Ганс-Петер Берендт вынужден кататься на поезде со своим тяжеловозом почти каждую неделю, а причину таких разъездов объясняет так: «Если я буду ехать из Рурской области, как сегодня, то мне придется сделать остановку в Швейцарии либо в Эрстфельде (кантон Ури), либо после Сен-Готардского туннеля. То есть, за десять часов я не покрою большего расстояния».

Его коллега Андреас Шафер перевозит на платформе только опасные материалы, которые запрещены в Сен-Готардском туннеле. Сегодня его машина содержит 22 тонны известной своей взрывоопасностью нитроцеллюлозы.

Водители довольны условиями, которые ожидают их в вагоне. Несмотря на то, что вагон стоит на солнце, внутри царит приятная прохлада благодаря кондиционеру. Здесь говорят на разных языках: итальянском, немецком, польском, хорватском, румынском...

Поляки рассказали, что работают три недели, после чего неделю отдыхают, их в целом устраивает зарплата в размере 1600-1700 евро в месяц, в то время как шофер из Румынии огорчен намерением своего работодателя снизить его зарплату с 3000 до 2700 евро за тридцать дней непрерывной работы.

Можно порадоваться за водителей-дальнобойщиков: их работа, требующая собранности и дисциплины, получила неожиданное вознаграждение со стороны швейцарских железнодорожников – с выгодой и пользой для обеих сторон.

[CFF](#)

Статьи по теме

[Транспорт в Швейцарии снова дорожает](#)
[Швейцарцы, влюбленные в поезда](#)