

Автобан — не менее мощный, нежели Бранденбургские ворота, символ немецкой нации. 12 тыс. км первоклассных автомагистралей пересекают государство. С севера на юг тянутся дороги под нечетными номерами, с востока на запад — под четными. Эта система организована настолько четко, что на большинстве участков попросту отменены скоростные ограничения.

Каких-то 90 лет назад идея испещрить Германию скоростными трассами казалась утопической и, что главное, никчемной. Для страны, где было 200 тыс. автомобилей, это было дурацкое излишество. Но 19 мая 1935 г. в эксплуатацию сдали первый 23-километровый участок отменной четырехполосной магистрали между Франкфуртом и Дармштадтом: открыл его лично Адольф Гитлер.

Взяв шефство над автотрассами будущего, фюрер намеревался одолеть катастрофическую безработицу. Проблема была решена лишь отчасти: десятки тысяч людей, брошенные на строительство автобанов, работу действительно получили, но финансировалась немецкая стройка века не так щедро, как, к примеру, советский БАМ: в большинстве случаев участникам стройбатов денег не платили, несмотря на ударную работу (80 тыс. человек менее чем за пять лет отстроили 3 тыс. миль дорог, почти что четверть от сегодняшней сети автобанов). Эти люди были мобилизованы, ведь автобаны были не только мощным инструментом пропаганды, но и важнейшей частью инфраструктуры для наступательных операций. Дороги должны были пропускать массу военной техники и быть достаточно широкими, чтобы служить взлетно-посадочными полосами для самолетов.

Милитаристской ориентацией объясняют тот факт, что автобаны, соорудившиеся при Гитлере, тянулись с севера на юг. Есть мнение, что фюрер боялся, чтобы дорогами, проложенными с востока на запад, не воспользовался противник. Но возможно, дороги вдоль параллелей встречали в Германии массу препятствий в виде горных массивов и широких рек. Некоторые из них по сей день недостроены, к примеру, автобан номер четыре, неожиданно исчезающий в районе Йены.

Фритц Тодт, давний соратник Гитлера, заведовавший сооружением автомагистралей, провозгласил концепцию автобана уникальной немецкой технологией. Немецкий ландшафт, говорил Тодт, имеет свой особый характер, и этот немецкий характер следует придать автобанам. Каким образом? Они идут не в обход гор, а штурмуют их, не огибают леса, а углубляются в них, предлагая путешественнику потрясающие панорамные виды.

Конечно, первые автобаны по сегодняшним стандартам выглядели топорно: не было ни полос безопасности, ни обочин, ни ограждений. Но американских военных немецкие дороги потрясли и вдохновили. По их образу и подобию, собственно, и была сооружена американская система Interstate Highway. Есть мнение, что фюрер незаслуженно присвоил лавры великого автодорожника. Мол, первая современная развязка типа «клеверный лист» появилась в Штатах, первая автострада — в Италии, в Германии

скоростные цементные магистрали начали строить еще при кронпринце Фридрихе Вильгельме, и даже сам термин «автобан» был придуман задолго до нацистов, в 1928-м, дорожными инженерами, планировавшими трассу Франкфурт-Базель. Но именно при Гитлере были заложены стандарты идеального хайвея, не имеющего в мире аналогов.

Парадоксально, что Америка, где число машин исчислялось миллионами, действительно нуждалась в качественных дорогах, но их не имела. Первыми они появились в Германии и практического применения сразу не получили. В гитлеровской концепции «молниеносной войны» автобаны могли сыграть ключевую роль. Но войска перемещались в основном по железной дороге, иногда даже на велосипедах и лошадях, а асфальт не был достаточно плотным, чтобы выдержать перемещение танков. У Германии не было промышленной базы для поддержания военных операций, в отличие от той же Америки, вступившей в войну в декабре 1941-го.

В мирных целях автобан использовать также невозможно. Придя к власти, фюрер назвался отцом народного автомобиля, но Фердинанд Порше управлялся с проектом довольно медленно. Лишь после войны, когда рабочие руки освободились и для постройки дорог, и для развития автопрома, идея заработала на полную мощность.

В 1970-х правительство загорелось идеей: от любого дома до выезда на автобан должно быть не более 10 км. Этот амбициозный план почти полностью реализован, несмотря на то что строительство каждого нового километра трассы сегодня обходится в EUR10 млн. Сумма оправданная, ведь дорожное покрытие представляет собой «слоеный пирог» толщиной около 60 см, изготовленный по очень сложному специфическому рецепту: 4 см асфальта, 8 — связующего вещества, 14 — крупнозернистого асфальта из битума, щебня и песка, 15 — гравия с цементом плюс базовый слой песчаной смеси.

Другие обязательные для автобана элементы связаны с безопасностью. Это зеленый островок шириной около 4 м либо два капитальных барьера — непробиваемая преграда для потерявшего управление автомобиля, который ни при каких обстоятельствах не вылетит на встречную полосу. Нечего и говорить об обязательных телефонах-автоматах каждые 2 км и постоянных инспекциях, проверяющих соответствие дорожного покрытия нормативам. Прочие строгости применимы к водителям. Практикуются колоссальные штрафы за обгон справа, движение задним ходом и остановки без уважительной причины.

Вышеописанная совокупность, а вовсе не лихаческие свойства пресловутого немецкого характера, позволяют властям снять скоростные ограничения с большинства участков автобана. Если на нем не ведутся дорожные работы, а вблизи нет пересечений, скоростным пределом будут, вероятно, возможности водителя. Имеет смысл обратить внимание на рекомендуемые 130 км/ч и минимально допустимые 60, но окончательное решение зависит от ездока. И поскольку «джентльменское соглашение» автопроизводителей об электронном ограничении скорости машин до 250 км/ч легко устранить в произвольном порядке, движение со скоростью выше 300 км/ч на автобане — не редкость. Недаром их проектировали для взлета самолетов.

Радость от езды усугубляется ее бесплатностью. Только нынче правительство разрабатывает план электронной системы платного проезда для коммерческих автомобилей. Но немецкие автомобилисты уже обложены массой пошлин, новых сборов они не выдержат. Зато иностранцам повезло: законы страны не позволяют взимать с них платежи

Источник: <http://www.vd.net.ua>