

СЕМАФОР

Российский журнал для энтузиастов рельсового транспорта
Издаётся с ноября 2000 года

Июль 2001 г.

Номер 2 (3)



Выкса: узкоколейная провинция
Интервью директора ЦМЖТ
История отечественного монорельса
О «100-летию» Транссиба

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Третий номер (второй в 2001 году), к сожалению, готовился к выходу еще дольше, чем второй. Хотелось бы сразу извиниться за это и немного «охладить» скептиков, считающих, что журнал перестал существовать. Журнал существует и развивается. Журнал приобретает (если судить по письмам) достаточно широкую популярность не только в России, но и в других странах. Последнему немало способствовало и выбранная форма распространения (напомню, что наш журнал абсолютно бесплатно распространяется через «всемирную паутину»). Дело начато — отступать теперь нельзя. Редакция журнала и дальше будет делать все для того, чтобы читателю было интересно читать если не весь журнал «от корки до корки», то, как минимум, большую его часть.

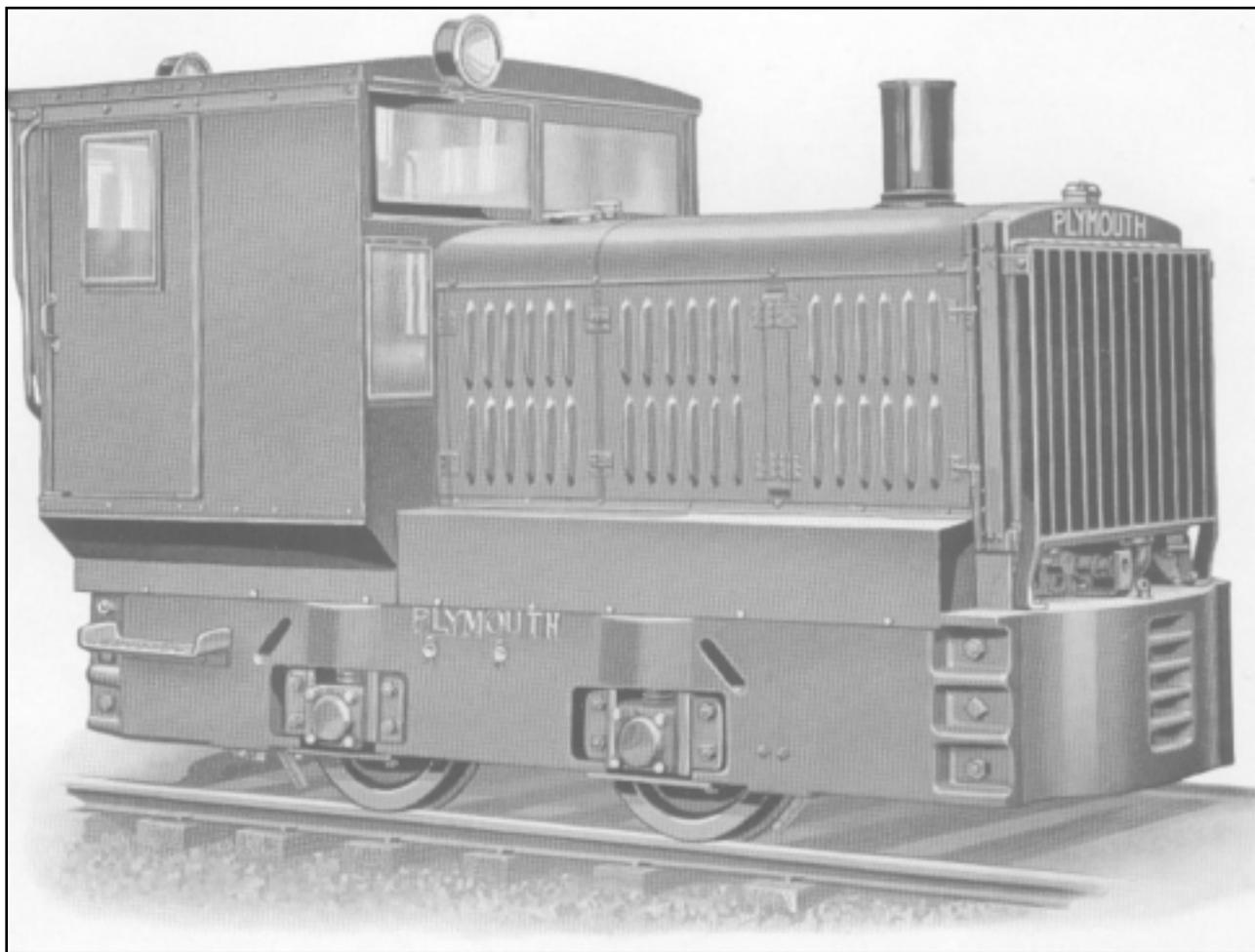
Надеюсь, что помогут в этом и новые методы верстки журнала. Начиная с этого номера, журнал верстается человеком, занимающимся этим профессионально со всех точек зрения. Хотелось бы особо поблагодарить его за содействие и назвать его имя — это Владислав Топчиев.

Возвращаясь к теме широкого признания журнала, обращаю внимание читателей на интервью директора ЦМЖТ, опубликованное в этом номере. Это интервью — лишний знак признания журнала.

К сожалению, не все материалы, заявленные ранее, попали в этот номер. Одна из причин — занятость авторов. Это издержки понятия «любительский журнал». Тем удивительнее, что авторы все-таки выкраивают время, может быть на меньшие по объему, но не меньшие по «интересности» материалы. Материалы, оспаривающие устоявшееся, а то и «государственное» официальное мнение на некоторые исторические события железнодорожного транспорта (например, статья Сергея Сигачева). Пропущенные же материалы обязательно будут опубликованы в следующих номерах.

Последнее высказывание не означает, что для других авторов «путь в журнал» закрыт. Присылайте свои материалы! Делитесь своими открытиями и изысканиями с коллегами по увлечению при помощи нашего журнала! Будем и дальше делать журнал вместе!

Александр Кондаков, главный редактор



Мотовоз ДХД

СЕМАФОР

Российский журнал для энтузиастов рельсового транспорта

**РОССИЙСКИЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ
ЭНТУЗИАСТОВ ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ, МЕТРОПОЛИТЕНОВ И
ТРАМВАЕВ И ЛЮБИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
МОДЕЛИЗМА**

Издаётся с ноября 2000 года

№ 2/2001 (3)

Редакция:

Александр Кондаков alexander@kondakov.ru
(главный редактор)

Дмитрий Зиновьев dimych@mediaone.net

М. Драйвер metrodriver@newmail.ru

Василий Зимин zimin@pvrr.ru

Олег Измеров press@admin.debryansk.ru

Сергей Сигачёв transport@transsib.ru

Игорь Копайсов ikop@narod.ru

Верстка:

Владислав Е. Топчиев vl77ru@mail.ru

Рукописи принимаются по электронной и обыкновенной почте, не возвращаются и не рецензируются.

Адрес:

Россия, 121099, г. Москва,

а/я 871, Юшенкову А.

E-mail: semafor@narod.ru

Веб-сайт: <http://semafor.narod.ru>

Авторы:

Д. Зиновьев (Бостон)

О. Измеров (Брянск)

Д. Кабанов (Москва)

А. Кондаков (Москва)

И. Копайсов (Санкт-Петербург)

А. Мицкевич (Иыхви)

С. Сигачёв (Хабаровск)

А. Якушева (Москва)

Распространение:

Журнал распространяется бесплатно в электронной форме в виде файлов в формате PDF, доступных для загрузки с веб-сайта журнала. Копирование материалов для личного пользования разрешается в неограниченных количествах. Любое использование материалов как для коммерческих, так и для некоммерческих целей допускается только с разрешения авторов! Адреса электронной почты авторов имеются в редакции. Ссылка на «Семафор» при перепечатке обязательна.

**Copyright © 2000-2001 г. —
журнал «Семафор» и коллектив авторов.
Все права защищены.**

СОДЕРЖАНИЕ

SUMMARY 2

КРУПНЫМ ПЛАНOM

НИХОН-НО ТЭЦУДО 3

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ

ВЫКСА: УЗКОКОЛЕЙНАЯ ПРОВИНЦИЯ 8

ИСТОРИЯ СТАНЦИИ ТОРОПЕЦ 15

ТЕХНИКА

ГИБЕЛЬ СЕНСАЦИЙ 18

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ 24

ФОТО НОМЕРА 26

ВЕХИ

СКОЛЬКО 100-ЛЕТИЙ У ТРАНССИБА ? 27

ДЕЛА МУЗЕЙНЫЕ

ИНТЕРВЬЮ 30

НОВОСТИ ПЕРЕСЛАВСКОГО МУЗЕЯ-ЗАПОВЕДНИКА 33

ИЗ АРХИВОВ

РЕЖИМ ПИТАНИЯ ПОЕЗДНОГО ПЕРСОНАЛА 34

ЮМОР

СЛУЧАЙ С ГОЛЫМ МУЖЧИНОЙ И ЖЕЗЛОМ 35

НА ДОСУГЕ

ВАГОНЧИК 36

НА НАШЕЙ ОБЛОЖКЕ

МОТОВОЗЫ ФИРМЫ ПЛИМУТ 37

БЕСПЛАТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ 37

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ ЧИТАЙТЕ:

РЕЛЬСОВЫЙ ВЛАДИВОСТОК, ЧАСТЬ III
СТАНЦИИ ЛИНИИ БОЛОГОЕ — ВЕЛИКИЕ ЛУКИ
И МНОГОЕ ДРУГОЕ...

1 стр. обложки — история и современность рядом — 5698 км Транссиба,
ст. Заиграево в Бурятии (фото С. Сигачева)

SUMMARY

This is the second issue of the Russian-language magazine for railway enthusiasts. The magazine is still published by a group of railway fans united in a mailing list 1520mm@egroups.com. The magazine is available for downloading (for free) as a PDF file, and can be freely printed and distributed unlimited number of times.

NIHON-NO TETSUDO, D. Zinoviev

Railways pierce Japan. They are omnipresent as crime, and inevitable as punishment. They are as indivisible parts of a Japanese landscape as Mount Fuji. It is incomprehensible, how did Mount Fuji exist before the first railway was built at its foot... D. Zinoviev presents his trip report about Japanese railways.

VYKSA: NARROW-GAUGE PROVINCE, D. Kabanov

Captivating story about the journey of two amateurs of railroads into the Russian province, where, until now one of the basic means of transportation is narrow-gauge railroad. Story is accompanied by interesting photographs.

HISTORY OF STATION TOROPETS, A. Kondakov

Toropets station is located in the small town of Tver region. The history of station, as a mirror, reflects entire history of Russia in the XX-th century. So asserts the author of article Aleksandr Kondakov.

THEY WOULD BE FIRST, O. Izmerov

Oleg Izmerov tells about the very first Russian diesel locomotives, which became the enormous achievement of engineering thought. Some solutions obtained at their design are used not only on the Russian, but also on the foreign diesel locomotives.

DEATH OF SENSATION, O. Izmerov

As much of other things in Russia, the history of Russian monorail is very mysterious. Oleg Izmerov for a long time gathered

materials on this theme. Some collected facts have been placed in the article.

WHEN TRANSSIB BECOMES 100 YEARS OLD ? S. Sigachyuyov

In 2001, official Russia celebrates 100 years of one of the majord railways of the country — the Transsib. Many amateurs of railroads, nevertheless, consider that Transsib is somewhat younger. Sergey Sigachev tries to prove it in his article.

INTERVIEW OF THE DIRECTOR OF ТsМЗhТ, «Semaphore»

Our magazine gradually conquers ever greater acknowledgement. The sign of this became the exclusive interview of the director of the main railroad museum of the country - the central museum of rail transport (TSMZHT) in St.-Petersburg. Interview is illustrated by the photographs of museum halls.

FROM THE ARCHIVES, from the collection of O. Izmerov

In this section we placed a copy of an article from an old calendar with the suggestions about how to feed locomotive crews. It is interesting to see what kind of approach to this problem existed in 1962.

OUR BACKCOVER, D. Zinoviev

American company «Plymouth» (Ohio) supplied gas and diesel gasoline locomotives to Russia and the USSR. Altogether, 211 locomotives have been shipped. Enjoy old and new pictures of the «Plymouths»!

RAILWAY CROSSWORD, HUMOUR, CARTOONS, CLASSIFIED...

You really need to know Russian to decipher the crossword and to appreciate the humor of the anecdotes... However, the cartoons use no words — they are for everyone!

SOME INTERESTING PLACES IN RUSSIAN RAILWAY WEB FOR ENGLISH-SPEAKERS (OUR ADVERTISEMENT)

«RSC HIGH-SPEED RAILWAYS» — the official site of the one of the disappointed project in modern Russia. Visit it online at: http://www.vsm.ru/e_index.html

«LUGANSKTEPLOVOZ» — the official site of diesel locomotive manufacturer from Ukraine. Wide range of rolling stock and world-wide list of clients! Visit it online at: <http://www.contact-teplovoz.lugansk.ua/english.htm>

«CIRCUM-BAIKAL RAILWAY» — this site is about «golden clasp on the steel gridle» of the Russian Empire. Much information, much pictures and photos. Visit us online at: <http://kbzd.irk.ru/Eng/index.htm>

«MYSTERIOUS TURKSIB» — more than 70 years this road was the mainlain of Central Asia. And what is now ? Visit us online at: <http://turksib.com/index-e.html>

«METASUBWAY» — this is a page about the subways in the former USSR. Welcome aboard to our subway at: <http://metametro.wallst.ru/>

...to be continued...

КРУПНЫМ ПЛАНОМ**НИХОН-НО ТЭЦУДО****Железные дороги Японии глазами русского путешественника**

Представляю вашему вниманию некоторые мысли о японских метрополитенах и железных дорогах, пришедшие мне в голову во время путешествий по Стране Восходящего Солнца. Данная статья не является ни справочным пособием, ни каким-либо иным законченным документом и отличается от сумбурных заметок в моем блокноте лишь отсутствием нумерации пунктов.



Электропоезд на станции Окубо (пригород Кобе)

Железные дороги в целом

Железные дороги пронизывают Японию. Они вездесущи, как преступление, и неотвратимы, как наказание. Они — такая же неотъемлемая часть японского пейзажа, как гора Фудзи. У меня на работе на стене висит фотография скоростного поезда «Синкансэн» на фоне горы Фудзи — они гармоничны и неразделимы. Непонятно, как гора Фудзи существовала до постройки у ее подножья железной дороги.

Полная длина японских ж.д. составляет 27 тысяч км. Электрификацией охвачено 11 тысяч км, 5724 км — двух- и многопутные. Подавляющее большинство линий — капской колеи (1067 мм, как на Сахалине; точнее, на Сахалине — как в Японии). Существенное исключение — система «Синкансэн», использующая европейскую колею 1435 мм (общая длина 2 тысячи км). Вообще, «Синкансэн» («поезд-пуля») — это отдельное царство. Оно покоится либо на эстакадах, либо на поверхности, но отгороженное от внешнего мира метровыми изгородями. Там свои билеты, свои станции, свои правила техники безопасности (см. ниже). Вероятно, юридически это отдельная компания или даже сеть компаний.

Да, кстати: все железные дороги — левосторонние!

Все японские ж.д. находятся в частном ведении. Государственная ж.д. компания (Japanese Railways, JR) была приватизирована и разделена на Восточную и Западную

компании (JREast и JRWest) около 50 лет тому назад. Тем не менее и на японских, и на не-японских картах в легендах упорно противопоставляются «JR» и «private railways». Сила привычки? Дань традиции?

Пассажирские поезда в Японии делятся на четыре класса: местные электрички (local), электрички-экспрессы (rapid), поезда дальнего следования (limited express) и сверхскоростные поезда «Синкансэн». Про поезда дальнего следования мне ничего узнать не удалось, поскольку на короткие расстояния я перемещался на электричках, а на большие — на сверхскоростных поездах. «Синкансэны», в свою очередь, делятся на те, что идут со всеми «синкансэнскими» остановками (так называемые «Kodama»), те, что идут с почти всеми остановками («Nikari»), и те, что идут без остановок («Nozomi»). Билет на «Nozomi» стоит дороже, чем на «медленные» суперэкспрессы, и в реальной жизни все «Nozomi» все-таки делают одну остановку — в Нагое.

Железнодорожные станции Японии отгорожены от внешнего мира и от станций железных дорог других компаний турникетами. Для входа на станцию нужно купить билет либо



Станция Камакура



Электромотриса компании Эйден на тупиковой станции в Киото



Электромотриса компании Эноден отправился с разъезда Хасе (неподалеку находится самая большая статуя Будды в мире!)

до станции назначения, либо до любой другой станции (в последнем случае при выходе, возможно, придется доплатить!). На любой станции можно купить билет до ЛЮБОЙ другой станции данной ж. д. компании, а на станциях «private railways» — еще и билет до многих соседних станций JR (но не наоборот!). Для проезда на «синкансэнэ» требуется вто-

рой билет (для входа на территорию «синкансэнэного» царства и для выхода с нее). Билеты продаются как в автоматах, так и кассирами, как правило, ни бельмеса не понимающими по-английски. Над автоматами висит схема местной зоны с указанием стоимости проезда (местная — это, например, от Киото до Химедзи [Himeji], около 200 км в диаметре). Стоимость проезда в оба конца в точности равна удвоенной стоимости проезда в одну сторону, стоимость детского билета — половине стоимости взрослого. Вероятно, есть и проездные, но я про них ничего не знаю.

Стоимость проезда на электричке колеблется от 30 до 390 рублей в зависимости от расстояния (в расчете 4,15 йены за рубль — курс на момент написания этой статьи).

Электрички

Электрички в среднем бегают каждые 5—10 минут. С расписаниями в целом плоховато: они, конечно, висят на каждой станции, но написаны исключительно по-японски; кроме того, практически невозможно разжиться печатными расписаниями по линии (существуют листовки с расписаниями по каждой конкретной станции, но достать их можно только на данной конкретной станции). Тем не менее в любом книжном магазине долларов за 5—10 (в зависимости от формата) можно купить талмуд со схемой всех железных дорог Японии (включая «частные») и с полными расписания-



Поезд дальнего следования в отстое на станции Окубо



Центральный вокзал Токио

ми по ним. Я не удержался и купил. Талмуд, естественно, тоже полностью на японском языке.

В вагонах электричек «граждане пассажиры соблюдают чистоту и общественный порядок, не курят, не сорят, уступают места женщинам и престарелым». На платформах, кстати, тоже курят только в отведенных местах, зато на каждой платформе есть киоск (так и написано — kiosk!) со всяческими продуктами питания, включая японский вариант «русского йогурта» — сакэ в соответствующей упаковке. Вагонах с потолка свисают «висюльки», как в старинных трамваях, и плакаты с рекламой, развешанные поперек вагона. Все объявления сопровождаются разнообразной музыкой и прочими звуковыми сигналами и делаются как машинистом, так и приятным женским голосом явно магнитофонного происхождения. «Мобилами» пользуются исключительно в тамбурах (там, где тамбура есть; многие вагоны — типа «метро», без тамбуров). Во всех электричках, которыми я пользовался, задняя стенка кабины машиниста прозрачная, что позволяет каждому желающему наслаждаться видами, открывающимися из кабины.

В расписании (и в жизни) имеются достаточно дальние электрички, которые идут из одного конца местной зоны в другой. Есть специализированные экспрессы, например, идущие из Токио в аэропорт Нарита (Narita Express). В них, как правило, места пронумерованы, и билеты продаются «с местом». Во многих электричках есть так называемые «зеле-

ные вагоны» («green cars») — там тоже места с номерами, и за проезд взимается доплата. Интересно отметить, что несмотря на достаточно небольшой интервал движения, народу все равно много, и мне часто приходилось ездить стоя в самый разгар рабочего дня.

На схемах пригородной зоны все линии имеют строго фиксированные цвета, и электрички раскрашены соответственно цвету линии. Это существенно облегчает навигацию, равно как и тот факт, что названия станций написаны не только иероглифами, но и латинской и японской азбуками. На некоторых электричках новых моделей пункт назначения тоже продублирован латиницей (но не на всех). Все это относится также и к метро.

Напоследок еще одно наблюдение по части электричек: на небольших частных линиях выходные стрелки зачастую переводятся по-трамвайному, «накатом». Выглядит очень необычно.

«Синкансэн»

Сеть линий «Синкансэн» состоит из 6 маршрутов: «Санье» (от Осаки до Фукуоки), «Токайдо» (от Токио до Осаки) и пяти радиальных линий, расходящихся от Токио на север и северо-запад («Тохоку», «Ямагата», «Акита», «Дзээтсу» и «Нагано»). Поезда никогда не переходят с одной линии на другую и раскрашены в разные цвета (исключение: несколько поездов линии «Санье» доходят до Киото). Периодичность дви-



«Поезд-пуля» прибывает на станцию Нагоя

женья составляет от 15 минут («Токайдо») до получаса («Санье»). Ночью поезда не ходят, но с какого по какой час — не знаю. Средняя скорость движения около 200 км/ч (средняя!), но малейшая непогода, например, легкий снег, снижает ее до 30—40 км/ч, и тогда суперэкспресс плетется медленнее, чем местная электричка по параллельному пути. При таком «снегопаде» поезда запросто опаздывают на 20 и более минут, а на станциях пути и стрелки опрыскиваются водой с солью из специальных установок.

Составы «Синкансэн» существуют как минимум в шести модификациях (E1, E2, E3, E4, 200 и 400). В апреле 2000 г. обещали ввести в эксплуатацию новый состав типа 3.11 с «утиной» мордой (ввели или нет — не знаю). Одновременно из составов будут исключены вагоны-рестораны: время путешествия сократится настолько, что пассажиры просто не успеют сходить в ресторан!

Вагоны суперэкспрессов делятся на общие (без нумерации мест) и с пронумерованными местами (туда требуется билет с доплатой, который проверяет кондуктор). Случается, что народ едет за 200 и более км стоя. Названия станций объявляются на японском и английском языках и дублируются в бегущей строке. По проходу взад-вперед постоянно снует девушка с тележкой, продающая всякую снедь и напитки. Характерно, что и девушка, и кондуктор



Станция Какэгава

при входе в вагон кланяются и вежливо просят пассажиров извинить их за вторжение, а при выходе из вагона снова извиняются и кланяются.

Метро

В этот раз мне удалось покататься на метро в трех городах: Кобе, Нагое и Токио. В Кобе две линии, в Нагое — четыре, в Токио — около двадцати. Местами линии метро совпадают с пригородными линиями (часто — «частными», а не JR). Возможно, этим объясняется тот факт, что многие «частные» линии — подземные, например, линия компании Kintetsu от Киото до Нары.

Для питания в Кобе используется контактный провод, в Нагое — третий рельс, а в Токио — третий рельс НАД составом (там, где обычно бывает контактный провод). И в электричках, и в метро электромоторы включаются в каждом вагоне парами (2, 2, 2 и еще 2), что при разгоне и торможении порождает весьма интересный звук.

Стоимость проезда в метро сравнима со стоимостью наземного городского транспорта (например, в Токио — от 40 рублей



В вагоне метро в Кобе

и выше, в зависимости от расстоянию; кстати, в Нью-Йорке проезд в метро стоит почти столько же). Система оплаты такая же, как и на электричках (магнитный билетик на входе и на выходе). В Токио я был весьма расстроен, обнаружив станцию, на которой нельзя перейти с одной платформы на другую без выхода в город и, соответственно, без повторной оплаты (как нетрудно догадаться, я спустился на неправильную платформу). Эскалаторы в метро, как и все остальное, тоже левосторонние (стой слева, проходи справа!) Метро выгодно отличается от железных дорог тем, что на каждой станции можно легко надыбать бесплатные схемы и даже расписания.

Прочее

Из прочих видов транспорта следует отметить единственную сохранившуюся в Токио линию трамвая (не light rail, а именно трамвай — streetcar). Ее длина 12,2 км, колея — 1372 мм (странный выбор!!), интервал движения — около 15 минут. Местами линия идет по специальным «трамвайным» улицам, местами — по середине проезжей части. Используются рельсы железнодорожного профиля, на всех поворотах уложен контррельс. Вагоны достаточно новые, но если верить фотографиям, то встречаются еще и динозавры типа РСС. Стоимость проезда — как в метро.

В раздел «Прочее» попадают, несомненно, и монорельсы, которые в Японии плодятся как грибы после дождя. Я сам

ими не пользовался, но наблюдал в действии монорельсы в Токио и в Кобе, а также видел трассы еще каких-то систем, ведущих непонятно откуда и непонятно куда. Но о монорельсах — в следующий раз.

Д. Зиновьев

Что посмотреть в Интернете:

1. <http://www.jreast.co.jp/e/> Официальный сайт компании JREast
2. <http://www.tokyometro.go.jp/e-home/index-e.html> Официальный сайт Токийского метро
3. <http://www.keihan.co.jp/eiden/> Официальный сайт ж.д. компании «Эйден» в Киото
4. <http://www.asahi-net.or.jp/~mt5h-nitu/hiroshi/eno/shonan.htm> Неофициальный сайт ж.д. компании «Эноден» в Камакура



Рукоятка контроллера трамвая



Трамвай линии Аракава (Токио) на станции Одзиекимаэ

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ**ВЫКСА: УЗКОКОЛЕЙНАЯ ПРОВИНЦИЯ**

Рассказ о путешествии по юго-западной части Нижегородской области, предпринятом двумя вольными странниками и большими любителями узкоколейных железных дорог 6—8 ноября 1999 года

День первый

Остановились. Пытаюсь открыть заспанные глаза, выглядываю в окно, там — пути, товарные вагоны, чуть ли не люминисцентное освещение над сортировочным парком — Вековка. Так, еще можно поспать. В Муроме опять просыпаюсь.



Станция Павильон

Странно, никогда так тяжело не давались ночные поезда. Мост через Оку — темень, хоть глаз коли, только огни Мурома на левом берегу. Опоздываем. Хорошенькое начало путешествия — проводница нас перепутала! Аленка просыпается, будит меня, постепенно сгоняю остатки сна, одеваюсь, пьем чай. Вот и Навашино, на удивление — много народу вываливается из томского (!) поезда, и все — на автовокзал. До автобуса еще есть время, иду осмотреться на вокзал, списываю расписание электричек. О, в Выксе, оказывается и аэропорт есть!

Много же народу, однако, катается здесь в автобусе... Интересно, почему пассажирское движение на Выксу сняли? Не пришлось бы висеть на поручне как мартышка... Ну, хватит, пора просыпаться, скоро Выкса и рассвет.

Въезжаем в город. Ничего особенного — нормальная провинция. Эх, знать бы, что здесь мы проведем, возможно, лучшие три дня за последнее время! Автовокзал.

Тоже ничего необычного. И вот — первый знак — пруд за автовокзалом. Чуть рассвело, или это просто свежавывающий снег повеселее забелел? Переходим по дамбе на левый берег. Уже интересно — пруды в городе и немаленькие.

Начинаются поиски следов узкой колеи. Вот здесь она, вроде бы была. Вдоль заборов, каких-то сараев, вот здесь, возможно, была станция, а ныне — простой барак. Минут 20, и мы выходим к станции Павильон, теперь можно и по карте сориентироваться. Так, что там в Вольной энциклопедии написано? Отсюда уходят все поезда. Отлично, бросаем рюкзаки на лавочку, начинаем ломиться внутрь. Хе, не тут-то было, здесь все еще более запущено, чем во вторых Черустах — двери закрыты, окна — забиты. И с поездами как-то туго... Хотя несколько товарных вагонов здесь есть. Интересно, в какую сторону «ходят поезда»? Сейчас разберемся: под рюкзаки и вперед, на поиски приключений.

У пробегающего мальчишки осведомляемся, как тут, собственно, дела с узкой колеей (мы вроде как на ней стоим). Молодой человек совсем не в курсе. Это когда же она успела так захиреть, что молодое поколение на такое чудо даже внимание не обращает? М-дааа... Колея-то так себе, полуживая... А иногда и совсем мертвая... Ой, стрелка, и появляется третий рельс — для широкой колеи. Но гораздо более важно — появляется домик с надписью «Столовая». Обходим вокруг, находим единственную незапертую дверь. Что-то там готовится вроде, но «сегодня мы не работаем». Отлично, на вас свет клином не сошелся.

Справа — еще один пруд, не меньше предыдущего, а на другом берегу рядом с настоящими многоэтажками — нату-



Станция Павильон

ральная набережная!!! Этот город начинает мне определенно нравиться.

Переходим мостик, первую стрелку, и дальше — большая станция и депо. Миниатюрная «тэ-ушка» суетится на путях. Подходим к ней, выясняем сущность дороги и возможность посадки. «Не, ребят, я только по городу здесь, по заводу... А пассажирские давно уж не ходят...» Хм, как интересно. Два года (если верить Сергею Болашенко) — это давно? Ладно, найдем себе другой источник.

Идем дальше и рядом с депо я вдруг замечаю нечто — узкоколейный паровоз на постаменте! Это, пожалуй, было первой причиной влюбиться в этот город (если не считать колоритного духа, который сопровождал нас почти от са-

вила, что сегодня в четыре будет поезд на Димару, чему мы несказанно обрадовались — все-таки дорога жива! На прощание мы узнали о возможности перекусить в городе. Оказалось, это не так сложно — «столовая есть на рынке».

По дороге на рынок мы зашли в продуктовую палатку и пообщались с еще одной весьма доброжелательной женщиной-продавщицей. Постепенно мы начинали понимать, что попали в не совсем обычное место, во всяком случае, народ здесь обитал не совсем обычный.

У продавщицы мы узнали дорогу на рынок и в столовую и двинули туда — уже утро, а мы еще ни в одном глазу. Столовка оказалась первоклассной — на 26 рублей мы наелись от пуза при том, что это была весьма общепитовская еда.



Узкоколейный паровоз на постаменте

мого автовокзала). Это оказался симпатяшка Кч-4, последний на Выксунской системе (не выдержал, бедняга, конкуренции с «тэ-ушками»). На радостях мы его обсняли со всех сторон и срисовали памятную табличку на боку.

Не доходя до депо, мы заметили слева белое здание с надписью «Станция № 1» и теперь решили заглянуть туда в поисках: а) съестного, б) информации. В дверях мы столкнулись с милой женщиной с чайником в руке, которая, по видимому, была дежурной по станции. Это было просто чудо, что мы догадались сюда зайти! Она сразу поняла нашу сущность, и, хотя съестного мы здесь не нашли, зато получили исчерпывающие сведения о состоянии металлургической и лесовозной узкоколеек в Выксе, вплоть даже до телефона (ныне, к сожалению, утраченного) диспетчерской лесовозной дороги. По ходу разговора она позвонила туда и выяс-

Колоритно мы там смотрелись с нашими рюкзаками, занимавшими чуть не половину всего помещения. Объевшись и разморившись на солнышке (ой, да там капель за окном — настоящая весна!) я задремал... Не знаю, сколько это продолжалось, однако, пора в путь — тут есть еще что посмотреть. Изначально мы не планировали возвращаться в город, поэтому до 4 нам надо было многое успеть. Первым делом — где у них тут музей? Ага, у автовокзала, в усадьбе Баташевых. Усадьба оказалась длинным трехэтажным зданием в стиле позднего классицизма, без всяких украшательств — так и должны были жить настоящие коммерсанты — отцы города.

В музее мы поняли, что на братьев Баташевых здесь просто молятся: эти люди создали город практически на пустом месте, среди лесов, лугов и болот. Уникальная система пруд-



Вагон с печкой и Аленкой

дов (автор ее — инженер Попов), оказывается, имеет место быть не просто так — вода использовалась в металлургии и для других работ. Хотя для человека непосвященного домыслы и вода — две вещи не совсем совместимые.

Оказывается, здесь еще и крепостной театр был, это какая же должна быть провинция, чтобы под театр специальное здание было построено?

А вот это совсем интересно — в Выксе есть монастырь. Не Дивеевский, до которого здесь сравнительно недалеко, а монастырь прямо у черты города, до него совсем рукой подать. Так, давай махнем туда? Пока надевали шмотники, разговорились с охранником. Взгляд, поначалу суровый, постепенно просветлел, прозвучало сакральное слово «путешественники» (оно нас будет сопровождать до конца путешествия и будет нашим добрым ангелом-хранителем) и вот уже из-под кипы бумаг извлекается потертое расписание городских автобусов и нам терпеливо (но так медленно!) объясняют, что до монастыря надо ехать на «тройке», но можно еще и на «четверке», только «тройка» пойдет вот уже сейчас, а «четверка» еще не скоро и совсем не отсюда. В довершение нам предложили оставить рюкзаки здесь, чтобы прогуляться налегке. Охранник вышел провожать нас на улицу и все продолжал уточнять — сколько ехать и где какие остановки. К противоположной стороне площади как раз подъехал автобус — наша «трешка», рывок — и вот мы уже едем куда-то в пригород, к монастырю.

Сооружение сие оказалось группой полуразрушенных зданий. Братские кельи, все еще как-то приспособленные для жилья, заняты чем-то вроде школы-интерната, небольшая колокольня, выходящая к автобусной остановке, имеет слегка ухоженный вид, реставрируется и вокруг нее висят плакаты, что это вот, мол, колокольня и вообще монастырь. И, наконец, самое грандиозное сооружение — Троицкий собор — невероятно велико. Несмотря на то, что от него остались лишь стены и почти целая алтарная часть, выглядит он все равно очень фундаментально. И все же запечатлеть его на пленке оказалось непросто — со всех сторон его окружают гаражи и деревенские дома, подступающие почти вплотную. Наиболее удачная точка оказалась на вершине горы арматуры и битого кирпича (видимо, останки внутреннего убранства), по высоте едва ли ниже чем вполовину храма. Дважды нам встречалась женщина в монашеском платье. Как оказалось, она —

единственная монашка этого несуществующего ныне монастыря, живет при нем уже много лет.

Время как всегда нам не хватало и мы решили спешно эвакуироваться. Вскоре подошел четвертый автобус, который, как оказалось, идет более длинным маршрутом, чем третий, вокруг всего города, да еще мы проехали свою остановку. Пешком возвратились в музей, наткнувшись по дороге на станцию «Выкса-Верхняя» (по-местному — Чугунка, поскольку находится у въезда в чугуно-литейный цех), где встретили знакомый тепловоз и знакомого машиниста, который продолжал утверждать, что в Выксе нет пассажирского движения. Удивительный город — куда бы не пошел (а мы как раз переходили глухой овраг и там-то и обнаружили станцию) — обязательно наткнешься на узкоколейную линию.

В музее мы схватили рюкзаки и, по совету самих музейщиков, ринулись на автовокзал в поисках частников. А их-то (как всегда в нужный момент) не оказалось. Форсированным маршем вернулись на остановку, с которой только что шли к музею — через несколько минут, возможно, здесь появится автобус. Хороший признак — на остановке уже тусуется какой-то местный народ — мужик и бабулька, поведавшая нам, что точно, автобус сейчас будет. Прикинув время, мы решили, что успеем как раз вовремя.

Когда пришел автобус, а тем более, когда мы на нем подъехали к воротам лесозавода, радости нашей не было предела — нас ждала поездка на пассажирском узкоколей-



Станция Выкса-Верхняя

ном поезде, а это всегда, во-первых, поездка пусть в недалеком, но в прошлом, а во-вторых, поездка в собственное детство, ведь узкоколейка — почти игрушечная «железка» (в масштабе один к двум).

За воротами раскинулось огромное (по узкоколейным меркам) путевое хозяйство, множество платформ и горы необработанного леса. Наш пассажирский (как позже выяснится — тепловоз и два «классных») уже стоял «под парами», народ неторопливо курил рядом, ожидая свистка. Мы впихнули наши рюкзаки в дальний угол первого вагона, и я пошел пройтись вокруг поезда. Похоже на Туму, где в отличие от Переславля тоже к тепловозу цепляют два вагона. Только здесь, в Выксе, есть нечто особенное — в вагонах стоят настоящие железные печки типа буржук!

Свисток, подгоняющий самых заядлых курильщиков, и вот мы трогаемся. Поначалу дорога идет по берегу одного из высушенных озер, но вскоре озеро остается позади, а мы едем по плоской равнине, где там и сям появляются деревни (или пригороды Выксы? — не знаю). Одна из остановок называется Домики — поезд останавливается прямо на переезде, пассажиры выходят и идут по грунтовке в начинающую уже темнеть туманную даль. Говорят, где-то там, за горизонтом, есть деревня.

Трясет, как и всегда на 750 мм, безбожно. Еще бы — изгибов тут в принципе не бывает, повороты составляются из прямых рельсов, состыкованных под углом. На подъезде к Проволочному (остановка такая) открывается великолепный вид из окна — гладь крупного озера слева и глубокий овраг справа, а мы едем по дамбе. Берег озера превращен в набережную, на ней даже скамейки стоят для любителей наблюдать воду, лес и закаты.

В разговорах друг с другом мы часто употребляем местные топонимы. С соседней скамейки на нас оглядываются девушки и смеются про себя — мы неправильно ставим ударения (позже мы узнаем, что на самом деле правильно Димара, а не Димара́ и Унор, а не Уно́р), однако, в путешествиях это часто случается, и мы не обращаем на это серьезного внимания. На 40 км — разъезд, мы заехали в тупик, пропуская грузовой, груженный лесом. Из тупика выезжали подавая задним ходом. Становится совсем темно, когда мы подъехали к Димаре — конечному пункту. Поначалу мы планировали здесь покинуть поезд, переночевать в соседнем лесу и на следующий день вернуться в Выксу, но свежавываший снег и холод сделали свое дело — нам стало лениво уходить от жарко натопленной печки в морозный лес. Мало того, мы перебрались совсем вплотную к ней и заняли лучшие, самые жаркие, места в вагоне. Обилечивая обратных пассажиров проводница удивилась:

— Вы катаетесь что ли?!

— Ага, катаемся!

По дороге обратно из разрозненных мыслей созрел новый план: переночевать в лесу в районе Выксы. Но, когда мы вернулись на лесозавод и вагон опустел, нас посетило озарение — можно же переночевать в вагоне! Очень удобно — можно бросить пену и спальники в проход, рядом печка и вообще — здесь тепло и уютно. Мы уже начали готовиться к ужину и отходу ко сну, когда из депо, рядом с которым стоял наш вагончик, появился мужик и направился к нам.

— Вы здесь ночевать будете? — Мы немного опешили. — Тогда топите жарче, дрова знаете, где взять?

— Да здесь в вагоне есть. — (А печка начала уже потихоньку загибаться, и мы уже начали думать, чем ее растапливать).

— Вон сарай видите? — показывая на огромный ангар, полный леса и всяких порубочных остатков.

— Ага, видим.

— Вот оттуда и берите, здесь вам надолго не хватит. Я бы в депо вас позвал, но там негде...

Оправившись от первого легкого шока (мы уже готовились к изъятию нас из теплого вагона на холодную улицу), мы еле дождалась, когда мужик растворился в ледяной темноте и рассмеялись, глядя друг на друга — такого поворота мы, конечно, не ожидали! Но это было только начало. Через некоторое время наш мужик опять появился в вагоне и позвал меня с собой. Мы прошли через все депо (там стояло



Тепловоз на ст. Выкса-Верхняя

штуки четыре тепловоза), вышли на улицу, опять вошли в какое-то помещение, и он сказал:

— Вот. Это красный уголок, здесь все наши ночуют, если на последний автобус опаздывают.

Я осмотрелся. Здоровая комната, метров 10 примерно, два огромных стола, батареи (тепло!), короче, жить можно.

— Здорово, — говорю. — Сейчас, мы сюда только вещи перетащим.

— Ага, тащите.

— А воду вскипятить тут где-нибудь можно? А то там, в вагоне, печка была, а здесь...

— Конечно, можно. Перетащите и я вам вскипачу.

Я вернулся в вагон за Аленкой, мы запаковали все, что уже успели вытащить, схватили кан с водой, который никак не хотел закипать на вагонной буржуйке, и махнули в красный уголок. Один из столов мы сделали обеденным (свалили на него еду, посуду и шмотки, а другой, поближе к батарее, приспособили под спальню. Депо́вский сторож вскипятил нам воды, которой хватило на несколько бич-пакетов и чай, и предупредил, что завтра утром народ здесь не ожидается и будить нас он не будет. Это нас вполне устроило, и, пожелав друг другу спокойной ночи, мы отошли ко сну.

День второй

Несмотря на уговор, наш сторож появился в дверях ни свет ни заря, часов в 8 утра. Мы, хоть и не спали, все равно затихли под спальником — очень уж хотелось еще поваляться. Он посмотрел на нас и вышел. Через час он опять появился, и все повторилось. Видимо, ему это надоело и в следующий раз он открыл дверь часов в 11. Тут мы пошевелились, протерли глаза и пожелали ему доброго утра. Как же неохота вставать! Тем более, что вчера удалось поспать всего несколько часов, да и то в поезде. Ладно, пора подниматься, нас ждут великие дела.

За завтраком (сторож опять вскипятил воды) мы обсудили дальнейшие действия. Первоначальный план был — уехать из Сасово, для этого надо было по узкоколейке пробиться на Внутренний или Мердушинский. Обсудив со сторожем вопросы узкоколейного бытия, мы выяснили, что на Внутренний ветка разобрана в прошлом году. Про Мердушь мы еще вчера узнали, что от Унора по пятницам и воскресеньям туда

(то есть до Тупика) ходит отдельный поезд (тепловоз и «классный») с заездом в Лесомашинный. В Уноре он согласован с проходящим «Димарским экспрессом». То есть в Тупик он приходит часов в 9 вечера: уже темно и холодно и вопрос с ночевкой встает в полный рост. М-да-а, поздновато... И тут



Станция Унор

нас в очередной раз осенило: а почему бы не устроить ночной переход? От Тупика до Мердуши километров 10 и еще примерно 10 — до Ермиши, то есть около 5 часов ходу. По дороге можно устроить костерок и перекусить, а рано утром из Ермиши наверняка есть автобус в Сасово — такие глухие места славятся своими ранними рейсами (забегая вперед, скажу, что так оно и есть — первый рейс Ермишь — Сасово идет в 5 с чем-то утра).

Воодушевленные своим новым решением и вообще крайне удачным стечением обстоятельств, мы еще немного поразмыслили о том, что же делать до отправления димарского поезда, то есть до 3 часов дня. Выбор вобщем-то был невелик — нам оставалось только увидеть охотничий домик Баташевых, больше интересного в этом городе не оставалось. Домик стоит в Досчатом, это пригород Выксы, надо ехать автобусом. Прикинув время, мы решили, что у нас его достаточно (что было не совсем так), доели, упаковались и пошли общаться со сторожем на предмет хранения шмотников. У сторожа был уже гость — машинист димарского теплового. Мы немного пообщались и с ним, среди прочего услышали интересную историю о том, как в 1996 году двое (позже их уже получилось трое) ребят и девушка («путешественники» — поистине удачное слово нашли в этих краях, очень выгодно оно отличается от подмосковного «турЫсты») вприсились к нему в локомотив и были им отвезены на самый край линии, за Димару, в лес. Там они прожили полтора месяца, питаясь подножным кормом, после чего он их вернул обратно. История нам понравилась и воодуше-



Станция Унор

вила еще больше. Также нас заинтересовало, кто бы это мог быть, возможно, люди, знакомые нам по ру.автостоп или ру-туризм, или по каким-либо совместным мероприятиям. К сожалению, до сих пор мы этого не смогли выяснить.

Поговорив таким образом с машинистом и сторожем, мы начали понимать, что времени-то у нас уже в обрез. В центр пришлось идти пешком за отсутствием автобуса, однако там недалеко и дорога красивая. На автовокзале я пошел выяснять как с автобусами, а Аленка направилась в музей — узнать, что это за охотничий домик и как туда попасть. Автобус уходил вот прямо сейчас. Пришлось спешно вытаскивать Аленку из музея (какие же здесь охранники приставучие!) и мчаться к автобусу. На удивление нам попалась на редкость зловредная кондукторша («Билеты надо на вокзале покупать, ведь знаете же!!!»). Странно, мы считали всех жителей этого города поголовно «осоловевшими». Оказалось, встречаются здесь еще и вполне московские нравы. Купив все же у нее билеты, мы попробовали выяснить, где же этот неуловимый домик находится. Нам до сих пор так никто и не смог этого объяснить. Только в музее сказали, что его будет видно с дороги, по левой стороне. Кондукторша оказалась совершенно не в курсе (!), а поскольку мы толком сами не знали, как это должно выглядеть, пришлось расспрашивать местное население. Постепенно мы поняли, что местное население само сильно не в курсе, но оптимизма все равно не потеряли и в конце концов выяснили, что ныне в домике располагается районная больница (ничего себе «домик»!), что надо проехать церковь и доехать до правого поворота.

Наконец, мы нашли женщину, которая точно смогла указать и остановку и направление движения. Действительно, с дороги было хорошо видно это сооружение. И, действительно, ехать — стоило! На крутом откосе, над окской старицей стоит небольшое барочное двухэтажное здание красного кирпича с коваными решетками на окнах. На втором этаже балкон, окна выходят на окскую пойму, отсюда, должно быть, красивый вид открывался, самое место для охотничьего домика.

Однако, время. Обрато мы вернулись тем же автобусом, он за это время успел съездить на другой конец поселка и вернуться обратно. От автовокзала мы взяли частника и за 30 рублей долетели до лесозавода. Наш сторож уже думал, что мы не успеем, когда мы вломились в его каморку за рюкзаками. Сторож поведал нам, что в Тупике можно

переночевать в вагоне, договорившись с машинистом, его племянником. Но, подумав, он добавил, что, наверное, лучше не стоит, «он такой... дурак он...» Поблагодарив за теплый прием и оставив бутылку Арбатского полусладкого, мы выскочили на улицу и погрузились в ожидавший поезд. Проводница встретила нас как старых знакомых: «О, опять вы!» — «Ага, мы!».

Однако поезд продолжал все еще чего-то ожидать. Через некоторое время мы тронулись, но совсем в другую

сторону. Оказалось, что мы подбирали кого-то из местных. Подобрал его, поезд тронулся в правильную сторону и за окном поплыли (точнее будет сказать «запрыгали») уже знакомые по вчерашнему дню пейзажи. Проехали набережную пруда в Виле, Проволочный, пару домиков в Кирпичном, и вот мы в Уноре. Здесь нам предстоит дожидаться мердушинского поезда.

К вечеру похолодало. Мы затащили рюкзаки в здание станции, скорее напоминавшее бараки, а сами пошли погулять по окрестностям — до поезда оставалось еще время. Станция Унор имеет небольшое путевое развитие, на боковых путях стояло несколько грузовых и пассажирских вагонов, однако общая картина говорила об упадке дороги. Замерзнув, мы пошли греться на станцию. Унор — небольшая деревня в лесах, жить здесь, видимо, скучно, и только станция вносит какое-то разнообразие, поэтому сюда иногда заходят просто поболтать о том — о сем. Этот вечер не был исключением — внутри помимо дежурной по станции, нас и еще трех пассажиров на Мердуш (на самом деле, как потом оказалось, все они ехали в Лесомашинный) сидел еще какой-то народ, правда, не много.

Для начала кратко опишем внутренности станции. Как такового, зала ожидания здесь нет. Небольшая комната размером примерно 5 на 5 поделена пополам низенькой перегородкой. У окна — стол и стул дежурной по станции, напротив — скамейка, сейчас занятая не совсем трезвым местным жителем средних лет (назовем его Колькой). Рядом со скамейкой — маленький стол с ведром и кружкой на нем — «транзитные» пассажиры проходящих поездов первым делом выстраиваются в очередь на водопой (стоянка здесь довольно долгая — машинист отмечает на станции что-то вроде путевки). Вдоль противоположной от окна стены — длинная скамья, это и есть «зал ожидания», в середине — мы со шмотниками, по краям несколько местных стариков, старушек и другого населения. Справа — дверь на улицу, слева — огромная (чугунная?) круглопущая печь, в настоящий момент, к сожалению, холодная. Пока суд да дело, мы решили перекусить, а перекусив, осмотрелись по сторонам поконкретнее. Над головой дежурной по станции мною была замечена уникальная вещь — схема лесовозной дороги. Подойдя поближе, я разглядел надпись «1988 год» и, поговорив с дежурной, срисовал схему в записную книжку. Оказалось, что общая длина системы — около 170 км, из них только около 60 — основная линия («магистраль»), остальное приходится на ветки. Пока я срисовывал, дедок слева от меня выдавал разные комментарии о существовании ныне той или иной ветки, например, мы в очередной раз убедились, что ветка на Внутренний, к сожалению, утрачена. Стены станции были испещрены бумажками с пассажирскими расписаниями за разные годы, и мы смогли выяснить, что всего за 3—4 года до нашего приезда на линии Проволочный — Внутренний существовало устойчивое пассажирское сообщение. К стати, нумерация поездов там интересная — начиная со 100, и в некоторые годы номера переваливали за 110.

Тем временем дежурная прокричала в рацию (забыл сказать — рядом с ее столом на стене висела рация, живо напоминавшая фильмы периода Великой Отечественной):

— 2574 (это наш поезд)! Вы где ?

— На семнадцатом!

— Ждем вас!

Посидев немного с микрофоном в руке, она куда-то вышла. Мы некоторое время посидели в тишине, а потом к рации приблизился Колька:

— 2574!

— Да!

— Вы где ?!

— На пятнадцатом!

— Чего так медленно ?!

— Кардан полетел!

— Ооо,— пронеслось по нашей скамейке.— Это надолго...

Итак, прибытие поезда отодвигалось на неопределенное время. Хотя, это к лучшему — чем позже приедем, тем меньше мерзнуть в Ермиши в ожидании автобуса. Если, конечно, этот поезд вообще когда-нибудь приедет. Мне даже показалось вдруг, что мы навсегда застряли в этой глухой тайге — довольно своеобразное ощущение, смесь испуга с восторгом. Однако, оставался еще обратный из Димары на Выксу, да еще оказалось, что где-то рядом ходит в Выксу автобус. Да и оптимизм сообщников по скамейке не давал поверить в окончательное крушение столь блестяще задуманного плана.

Вернулась дежурная, а с ней — какая-то маленькая бабулька, видимо, из соседних домов. Сразу нашлись знакомые, прямые и косвенные, пошли разговоры про жизнь на дороге и в лесных поселках, разборки, кто больше зарабатывает, лесорубы или железнодорожники. Оказалось, что живых денег здесь не видели уже сколько-то лет — местные работают на кредит в магазине. Поговорив так, бабулька стала всем предлагать зайти к ней в гости попить чаю, и, наконец, ей удалось завлечь к себе одну из знакомых. Дежурная же опять взялась за микрофон:

— 2574! Вы где ?— А в ответ — тишина. Видимо, на улице возьмется с карданом.

— На 15 они.— Это уже вступил в разговор Колька.

— Чегой-то долго...

— У них кардан полетел.

— Оой... А ты откуда знаешь ?

— Говорил с ними.

— Тебе кто разрешил к станции подходить ?!! А ну, давай, иди отсюда,— погнала она его за перегородку.

Постепенно восстановились прерванные разговоры. Через некоторое время жаждущие уехать в Выксу, поняв, что димарский пойдет поздно (он должен был дожидаться в Уноре пассажиров из Мердуши), двинули к автобусу. Где он здесь ходит мы так и не поняли, видимо, с другого конца деревни есть асфальт.

Пока мы вот так сидели и ждали меня несколько раз посещало ощущение не очень реальности происходящего — как-будто мы попали лет на 50 назад во времени или даже на 100, настолько здесь было далеко до Москвы с ее толпами спящего, вечно занятого решением насущных вопросов, народа, до других больших и цивилизованных городов. Как сказал нам месяц спустя экскурсовод мценского краеведческого музея, здесь была «непуганая провинция», которой не было дело до того, кого там в Москве выберут на следующих выборах. Здесь — свои заботы и свои разговоры: посадить и убрать картошку, кто сколько банок закатал, кто каких вареньев и разносолов заготовил.

Вскоре появилась знакомая старушка с напоеной чаем гостьей. Старушка уселась по другую сторону стола от дежурной (та все продолжала периодически взывать: «2574!», и иногда те ей отвечали, что продолжают ремонт) и стала всех развлекать своими разговорами, обильно приправляя речь местными диалектизмами (как это сказать по-рюсски?) и всем хорошо известными русскими словами. Особенно нам понравилась история о том, как она послала своего мужика ремонтировать печную трубу. В трубе были щели, и он должен был их замазать раствором.

— Вылезает он оттуда — грязный, как черт. Я ему и говорю — чего ж ты сделал-то! Ты ж ничего не замазал. Пришлось самой лезть. Смотрю — огромные такие щели. Ну я их и замазала. Пока вылезала — вся перепачкалась.

Подошел димарский, в нашу комнату ввалились пассажиры, мучимые жадой и за считанные минуты осушили целое ведро с водой. Прошло еще с полчаса и наконец на очередной призыв дежурной 2574-й отозвался, что они уже на 12, затем на 7 километре. Народ заторопился и засобирались, мы вышли на улицу. Подморозило. Димарский терпеливо ждал поломавшегося коллегу, хотя время было уже за 9 — он явно отставал от расписания.

Из-за правого поворота засветила фара долгожданного тепловоза. Странно: воодушевился весь присутствующий народ, хотя ехать должны были мы и еще трое местных. По слухам, где-то в лесу тепловоз должен был отцепиться и в кабине отвезти пассажиров на Лесомашинный, а затем вернуться за вагоном и дотянуть его до Тупика. Единственный вагон несколько отличался от нашего классного — здесь было похолоднее, и скамейки стояли вдоль стен, а не поперек, как в димарском (хотя там с поперечными скамьями был только первый вагон, а второй, холодный, был с такими же вдольстенными сидухами). Мы сразу же уселись рядом с печкой, а остальные пассажиры — на противоположной стороне. Проводница всех обилетила (билеты здесь несколько отличаются от «магистральных») и ушла в кабину (там, видимо, теплее). Жаль, что стемнело — ничего не будет видно в окна. Оказалось не совсем так — тепловозный прожектор на ходу выхватывал куски темного леса. При движении на юг мы пересекли границу хвойных лесов — сосна сменилась березой с примесью осины, местность чуть понизилась — появились болотистые проплешины. На глухом лесном разъезде, вопреки ожиданиям, тепловоз не стал отцепляться, а повез нас с собой. Лесомашинный оказался совсем гиблым местом — никаких дорог кроме узкоколейного тупика, вокруг — сплошной лес. Мы даже домов не смогли рассмотреть. Обрато машинисты даже не стали перецепляться — всю дорогу до разъезда толкали вагон впереди тепловоза.

Около 11 вечера мы прибыли в Тупик. Вылезли из вагона (морозно), узнали у машинистов дорогу на Мердушь, запаковались потеплее и двинули на юг. Карта слегка отстала от жизни — из Мердуши сделана отсыпка и существует грейдер (обозначена как грунтовая). И так, до Мердуши, по разным данным, 9—12 км, и до Ермиши еще около 10 — как раз к утру будем.

Начало было довольно бодрим — вокруг жилье, пусть без света, но все равно ощущается присутствие людей. Да и пришлось ускориться, дабы согреться. Выйдя же из деревни, мы почти сразу попали в следующую, и, только пройдя ее, мы вошли в настоящий лес. Тут же в голову полезли всякие мысли о волках (хотя страшнее были бы бродячие собаки), медведях (которых тут вообще быть не должно), леших и прочей нечисти. В общем, слегка пострашно. К счастью, ночь была морозной, лежал снег, светили звезды, словом, было достаточно светло, чтобы видеть дорогу и окрестности.

К полуночи мы заметили вдалеке свет фар. Это же первая и, видимо, единственная машина на этой дороге сегодняшней ночью! Повеселело. При ближайшем рассмотрении оказалось, что фары принадлежат лесовозному ЗИЛу, непонятным образом съехавшему с полным грузом леса в огромную яму рядом с дорогой. Водитель в одиночку был практически бессилён: передняя пара колес крутилась в воздухе, а назад он сдать не мог, поскольку дрова скатились и упирались задним концом в землю, а передним лежали на опоре. Мы вышли в свет фар и постояли немного, понаблюдав за тщетными усилиями водителя. Наконец, ему надоело мучить двигатель, и он вылез к нам, при этом из глубины кабины был слышен женский голос.

— Вы куда? — (никаих приветствий)
 — В Мердушь.
 — Попика там знаете?
 — Не, никого там не знаем...
 — Ну, там, вот клуб знаете? Вот не доходя три дома до автобусной остановки, — и дальше началось длинное и путаное объяснение, как найти нужный дом. — Там еще рядом с домом здоровая поленица дров, а напротив — груженный стопятидесятый (кто это такой мы не поняли, но переспрашивать не стали — ЗИЛ, наверное).

— Ну в общем, мы поняли, на месте разберемся.
 — Скажите там, что Лешка застрял, пусть приезжают.
 — Хорошо, все скажем. Ну, пока.

День третий

Все это случилось на полдороге к Мердушю. Примерно через час мы увидели первые мердушинские дома. На этом собственно железнодорожные приключения заканчиваются и начинаются автостопные. Поплутав немного по спящей деревне, мы с трудом, но все же разыскали нужный дом.



Тепловоз на лесозаводе

Постучали. Очень нескоро из-за ворот послышался молодой нетрезвый голос:

- Чего ?!
- Лешка — ваш ?

Удивление, видимо, было так велико, что даже открылась калитка. Мы объяснили суть дела.

- И чего его туда понесло... Ладно, а вы куда ?

- В Ермишь.
- ?!! Это ж 10 км!

— Так мы из Тупика вроде как уже 10 прошли, — смеемся.

- Ну, а дальше ?
- Вообще-то мы в Сасово.

— Ого! Хотите — здесь ночуйте, только завтра очень рано мы вас разбудим — в 6 утра поедим в Сасово и вас с собой возьмем.

Это было настоящей удачей — вторая теплая ночевка из двух возможных! Изба оказалась жилищем водителей лесовозов. Нам отвели кровать рядом с печкой, и, покидав рюкзаки на какой-то сундук в углу, мы улеглись спать. Ни свет ни заря (как и было обещано) нас разбудил Димка (тот, что открывал калитку) и сообщил, что в Сасово никак не получается:

— Вы извините, нам надо Лешку вытаскивать, так что отвезти вас не сможем. Да здесь автобус ходит, через час как раз пойдет.

Погода на улице стояла на редкость тихая. Было морозно, воздух был кристально чист и дышалось очень легко. Над Мердущью свечками стояли дымы топящихся поутру печей. Выяснив у местной населенки, что по выходным автобусов вообще не бывает, мы двинули на юг — в Ермишь. Примерно на полпути сели в КамАЗ и доехали до Ермиши. Здесь оказалось, что автобус на Сасово был в 5.45 и 9.00 (то есть час назад). Следующий будет только в 16.00. Ждать его не хотелось, и мы пошли на трассу.

Центром поселка оказалась площадь с настоящим самолетом Л-410 в качестве памятника на одном ее конце и магазином — на другом. Магазин оказался очень кстати — пора было подкрепиться. Зайдя, мы поначалу накупили всякой

мелочи вроде чипсов и шоколада, и уже на выходе мне пришла в голову свежая идея:

- А чай у вас есть ? В смысле — кипяток ?
- Есть.
- Не могли бы Вы вскипятить нам чайник воды ?
- Могла бы.

Обрадованные, мы скинули рюкзаки и стали распаковываться. Вскипел чайник, мы развели кучу бич-пакетов прямо в мисках и насладились вкусным завтраком. Основательно подкрепившись, махнули к выезду из поселка. По дороге встретился нам столб с указателем «Аэродром» и стрелкой направо. На выезде из Ермиши по правой стороне расположена заправка. У выезда с нее мы и решили обосноваться. Сменив УАЗик и ГАЗ-66 миновали деревню с экзотическим названием Мыс Доброй Надежды и прибыли куда-то в центр Сасово. Вокзал было найти несложно. Только успели переписать пригородное расписание, как подоспела электричка на Рязань. По дороге стемнело.

Электричка наша оказалась не простая — в Рязани, предчувствуя нечто необычное, мы не стали покидать вагон вместе с толпой пассажиров, а даже переместились на более теплые скамейки. И оказались правы — наш электропоезд, шедший от самой Кустаревки, постояв некоторое время в Рязани, загрузился пассажирами и отправился дальше — до Голутвина, что оказалось очень удобно. В Коломне мы не стали ждать почти 40 минут до московской электрички, а махнули на площадь в надежде на недавно запущенный автобус 460. Места были все уже заняты, рейс последний, но мы не теряли надежды и были вознаграждены — погрузив рюкзаки в багажник автобуса и заплатив по 16 рублей с носа мы мирно задремали на заднем сидении. Полтора часа — и мы в Москве.

Полная версия лежит на <http://gl.itgo.com/others/vyksa.htm>

Д. Кабанов

ИСТОРИЯ СТАНЦИИ ТОРОПЕЦ

Данная статья взята из готовящегося к отдельному изданию (в электронном виде, в форме, аналогичной форме распространения журнала «Семафор») «Путеводителя по дороге Бологое—Великие Луки».

Начать рассказ об истории станции Торопец можно с банального высказывания о том, что история станции — это «зеркало» истории всей страны. В данном случае это высказывание абсолютно верно и уместно. Все события XX века, происшедшие в России, нашли свое отражение в судьбе станции.

Началось все в 1907 году, когда было закончено строительство дороги от станции Бологое (с постройкой там станции Бологое—Полоцкое) до Невеля Николаевской дороги и имен-

но в этом году со станции Торопец отправился первый поезд. Точнее, чуть раньше указанного года. За пару лет до завершения строительства дороги, стало ясно, что дорога скорей всего пройдет в стороне от города, но, теоретически, возможно подвести ее и ближе. Строители обратились к городским властям с деловым предложением: вы нам — энную сумму, мы вам — дорогу в город. Надо отметить, что такие методы активно практиковались при строительстве дороги. При этом иногда сторонам удавалось договориться, а иногда и нет, как это случилось на подходе к соседнему Андреаполю. Строители так и не сошлись в цене с владельцем фруктовых садов около Андреаполя, и дорогу пришлось прокладывать с многочисленными кривыми, чтобы и сады обойти, и к городу подойти. Все эти кривые

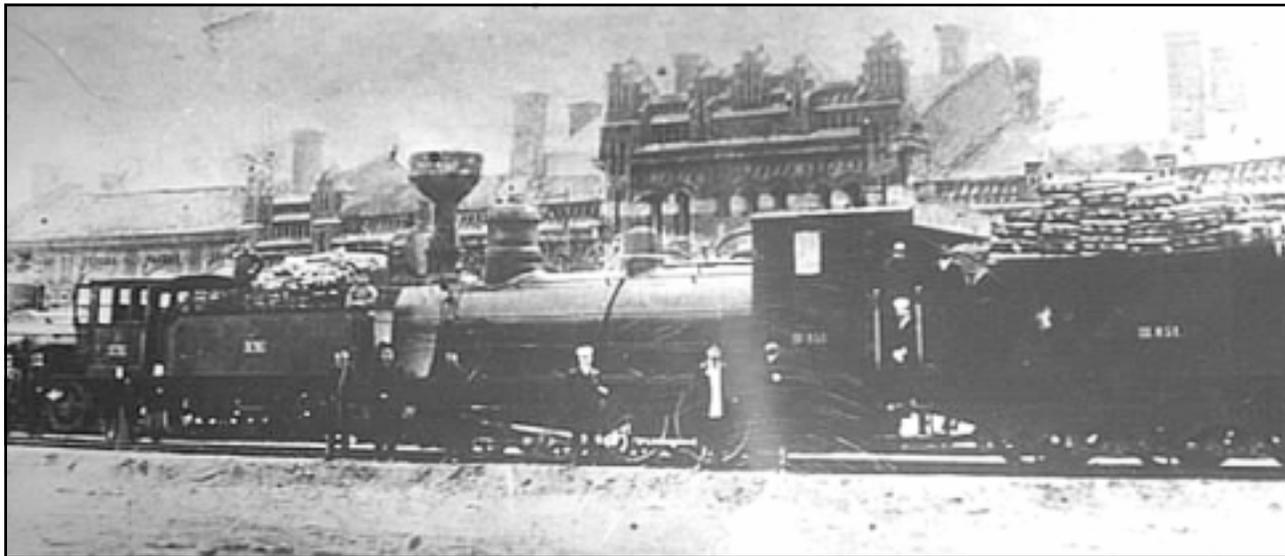


Первый поезд на станции Торопец (из фондов торопецкого музея)

сохранились и сейчас. Но вернемся в Торопец! К тому моменту, о котором шла речь выше, Торопец уже перестал быть богатым торговым городом, каким он был за несколько десятилетий до этого, когда играл большую роль проходящий через город Холмский тракт. Может быть это обеднение города, а может быть и просто жадность в итоге привели к отказу в «материальной помощи» строителям. Те, в свою очередь, не стали из-за этого тормозить процесс постройки дороги и станция Торопец появилась на свет в двух с небольшим верстах от города. Такое расположение привело к тому, что развился целый перевозочный бизнес — к поездам приезжали экипажи для подвоза людей в город. Стоимость такой перевозки равнялась 10 копейкам. Отметим, что сейчас этот бизнес тоже жив. Все поезда встречают «частники», готовые за 10 рублей подвезти

ние вокзала было очень похоже на здание вокзала Бологое-Полоцкое. Во время Первой мировой дороге Бологое—Невель работы хватало... Было построено и паровозное депо, здание которого сохранилось и сейчас. С 1917 года началось смутное время разновластья. Формально, в конце октября 1917 года, в городе и уезде утвердилась советская власть, которая неоднократно подавляла различные «мятежи». Станционное хозяйство, тем временем, как и везде в стране, приходило в запустение. 9 сентября 1920 года на станции прошел коммунистический субботник, со своими «бревнами» и «бревноносцами». Окончательно станция оправилась только к середине 1920-х годов (в 1923 году к ней было подведено электричество от открытой городской электростанции). В 1930-е годы были и репрессии, и все остальное... Надо отметить, что появилась и полноценная инфраструктура (библиотека, семилетняя школа — ныне № 41). Развивалось и паровозное депо, проводившее, в том числе и ремонт (называвшееся, кстати, «паровозо-ремонтное депо»).

Июнь 1941 года станция, можно сказать, встретила в «расцвете сил» — грузы с и на предприятия города загружали станцию, что называется «по полной программе». Немцы пришли в город в августе 1941 года. С учетом того, что были захвачены и Великие Луки, можно заметить, что очень важный участок железнодорожной сети оказался у врага. Для того, чтобы отрезать противника от транспортных путей в январе 1942 и была предпринята знаменитая Торопецкая операция, в результате которой советским войскам удалось выйти на линию Осташков—Торопец—Западная Двина. Торопец был освобожден 21 января 1942 года. Этому событию предшествовали очень жестокие бои. Центром наибольшего сопротивления врага была станция Торопец. Немцы вырубали лес перед станцией, чтобы



Товарные поезда на станции Торопец (из фондов торопецкого музея)

в любой конец города. Станция расположилась на 222 версте дороги (отсчет от Бологова) и была второй по важности на дороге после станции Осташков. Работало на станции около 40 человек. Кстати, еще до открытия станции в 1905 году некоторые железнодорожники успели поучаствовать во Всероссийской стачке.

До 1917 года жизнь на станции шла своим чередом. Окончательно сформировался и архитектурный облик станции. Зда-

безопасить себя от внезапного нападения. Это помогло им некоторое время удерживать станцию. За время январских боев станция неоднократно переходила из рук в руки. Вокзал и другие постройки превратились практически в руины, станционных путей тоже почти не осталось.

После освобождения, станция Торопец стала важным военным транспортным узлом, так как Великие Луки были освобождены только через полтора года. Для того, чтоб соединить

дороги Москва—Новосokolьники и Бологое—Невель (которые встречаются в Луках) пришлось построить соединительную линию от Старой Торопы до Торопца. Остатки этой линии видны и сейчас (по некоторой ее части проходит ветка от Старой Торопы до поселка Октябрьский). Немцы прекрасно понимали важность этого узла, поэтому станция подвергалась бомбежкам до 1944 года. В 1942 году линия фронта проходила совсем недалеко от Торопца — через станцию Назимово. К 1943 году она была сдвинута уже непосредственно к Лукам и тогда на станции Великополье обосновались два дивизиона броневых поездов.



Здание вокзала и привокзальная площадь в 1950-е годы (из архива автора)

поездов. Ремонтной же базой бронепоездов стало торопецкое депо (был еще третий дивизион, для того, чтобы заменять выбывший в ремонт).

В послевоенные годы многое из инфраструктуры станции пришлось восстанавливать почти «с нуля». Здание вокзала было восстановлено с соблюдением пропорций старого здания, но в более экономном и строгом послевоенном стиле. Станция вошла в черту города (до сих пор, правда, находясь на окраине). С появлением новых промышленных предприятий появилась необходимость и в расширении грузового двора. Основной парк депо составляли трофейные паровозы ТЭ. С переходом отечественных дорог на тепловозную тягу, депо стало тепловозо-ремонтным, а большинство паровозов были переданы на промышленные предприятия страны. Вскоре после смены «ориентации» депо его закрыли, но это не было признаком упадка станции. В городе в 1960-е и 1970-е появились новые предприятия, а, значит, и вырос грузопоток. На станции появились большая контейнерная площадка, новые пакгаузы. Число подъездных путей достигало десятка (непосредственно на станцию). Планировалось введение на станции централизации, но...

Вновь станция повторила судьбу страны. Станция начала 1980-х и станция середины 1990-х были абсолютно разными. Была ликвидирована контейнерная площадка и грузовой двор, разобраны некоторые пути на станции, закрыты все (!) подъездные пути к предприятиям. Количество работающих на станции сократилось до 10 человек. Тем не менее, в 2000 году началось некоторое оживление. Леспромхозы стали больше



Вход в вокзал, 1999 год (фотография автора)

отгружать продукции, в результате чего бывшая контейнерная площадка стала площадкой для погрузки древесины. Восстановлены некоторые ранее разобранные пути, но подъездные пути предприятиям по-прежнему не нужны, поэтому они так и лежат без дела (некоторые даже отсоединены от путей станции). Активной жизнью живет только ветка, уходящая к военной части, ориентированной на производство некоторого военного инвентаря (сыграли свою роль в активизации военных действия в Чечне). Через станцию ходит одна пара ежедневных пассажирских поездов. На них можно доехать до станций Бологое и Великие Луки. На момент написания статьи, благодаря усилиям начальника Октябрьской дороги, Торопец был лишен прямой пассажирской железнодорожной связи с Санкт-Петербургом и Москвой (а такая связь существовала практически всегда, особенно с Ленинградом). Это очень осложняет развитие туризма в уникальном городе с более чем девятиве-



Вид на здание бывшего депо, 2000 год (фотография автора)

ковой историей. Поживем — увидим, что будет дальше. Одно можно сказать однозначно: станция Торопец будет по-прежнему «зеркалом» жизни той страны, где она расположена.

Дополнительную информацию о городе Торопец можно найти на веб-сайтах:

«Торопец — история и современность» <http://www.toropets.ru>
Торопецкая газета «Мой Край» <http://www.moi-krai.ru>

А. Кондаков

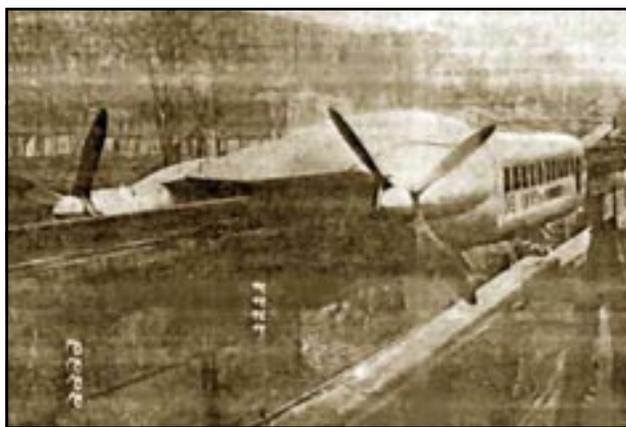
ТЕХНИКА

ГИБЕЛЬ СЕНСАЦИЙ

или странные эпизоды истории отечественного монорельса

Исчезли при неизвестных обстоятельствах

Кончина большинства отечественных проектов монорельса почти никогда не только не освещалась в прессе, но даже и не обсуждалась. Делается разработка, строится опытный образец, показывает прекрасные результаты, и... внезапно о нем перестают упоминать, причем подчас не только работники пера, но и специалисты. О подробностях остановки работ над аэропоездом Вальднера один из участников про-



Испытания уменьшенной модели монорельса Вальднера в парке Горького. (по фото Б. Кудоярова)

екта четверть века смог сообщить лишь то, что «так уж сложилась обстоятельства, не относящиеся к сути самого изобретения». Киевский монорельс на Выставке передового опыта мелькал «весомо, грубо, зримо» на страницах технических изданий, и вдруг испарился, превратился в легенду...

Отсюда растут два устойчивых заблуждения. С одной стороны, так и видится заговор злокозненных бюрократов, которые зарубают на корню перспективное направление, стоит только ему начинать давать какие-то плоды — вроде как Хранители Времени из азимовского «Конца Вечности», которые не давали человечеству выйти в космос. С другой стороны, у людей начинают возникать сомнения — а не были ли эти монорельсовые проекты всего-навсего дутой сенсацией, которые при попытке реализации проваливались, и поэтому о них предпочитают не вспоминать?

На самом деле все гораздо проще. По объективным причинам авторы научно — технической литературы заинтересованы описывать в первую очередь полностью завершенные проекты, которые не вызывают никаких вопросов об актуальности темы. Для журналистов закрытие проекта тоже, в общем-то, событием не является. Поэтому факты остановки работ, как и анализ их причин, независимо от последних оставались для публики тайной за семью печатями.

Впрочем, для многих загадочных случаев хотя бы частично восстановить вероятную картину событий все же возможно.

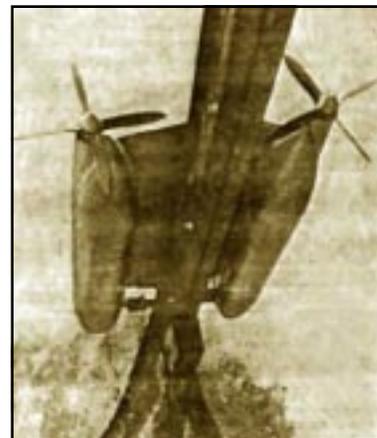
Поезд против самолета, раунд первый — рельсолеты и аэропоезда

Начнем с уже упоминавшегося аэропоезда Вальднера. Начало этого проекта было блестящим. В 1933 году механик-моторист С.С. Вальднер подал заявку на конструкцию сверхскоростного аэропоезда, которая сразу стала настоящей сенсацией. Изобретение тут же было признано особо важным, в Комитете по изобретательству СТО была создана специальная комиссия содействия постройке опытного участка аэропоезда. Вскоре при Центральном институте сооружений НКПС была организована специальная группа, впоследствии «Бюро аэропоезда Вальднера» во главе с самим изобретателем. В том же 1933 году появилась экспериментальная модель длиной 2,5 метра, которую гоняли на полукилометровой опытной трассе в Парке культуры и отдыха им. А.М. Горького.

Результаты испытаний оказались более чем обнадеживающими. В частности, выяснилась, что система очень устойчива к снегопадам, она продолжала работать даже тогда, когда в Москве из-за заносов останавливались трамваи. В 1934—1935 году на станции Северянин был сооружен опытный участок эстакады в натуральную величину. В 1934 году началась рекогносцировка трассы Ташауз — Чарджоу. В газетах публиковались статьи — «Постройке аэропоезда — аэротемпы!», аэропоезд был увековечен в художественной работе Александра Лабаса.

И вдруг — стоп! в 1936 году все работы были внезапно прекращены и чертежи сданы в архив.

Чтобы понять причины такого странного поворота в судьбе монорельса, вспомним ситуацию со скоростным пассажирским транспортом в 20-е — 30-е годы. Основной проблемой тогда было в общем то, что потребность в скоростном транспорте уже появилась, а самого транспорта, как тако-



Испытания уменьшенной модели монорельса Вальднера в парке Горького. (по фото Б. Кудоярова)