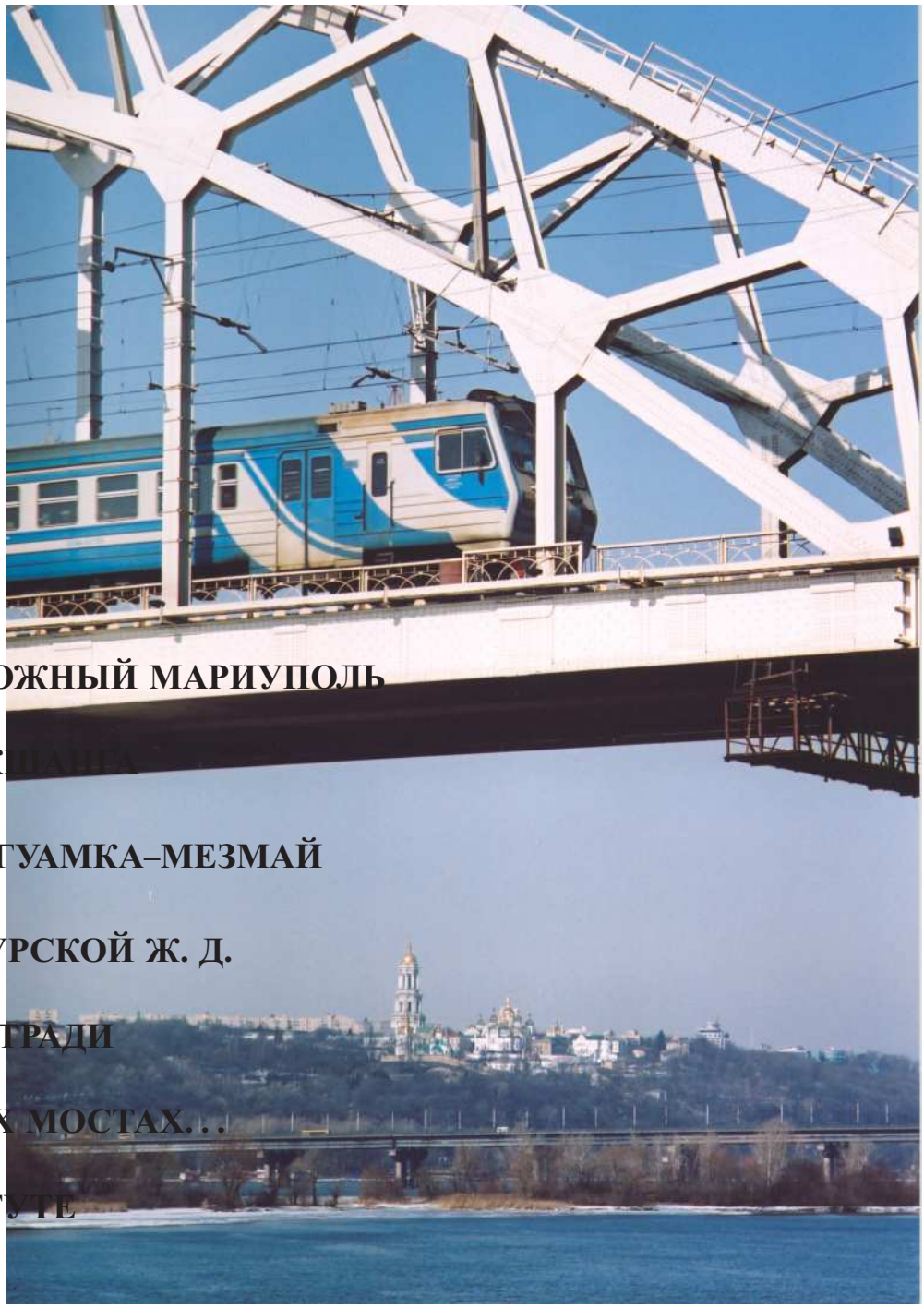
СЕМАФОР

Российский журнал для энтузиастов рельсового транспорта
Издаётся с ноября 2000 г.

Июнь 2004 г. Номер 6



ЭРЕЗУНД ЛИНК

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРИУПОЛЬ

ЗЕБЛЯКИ И ЯКШАНГА

АПШЕРОНСК–ГУАМКА–МЕЗМАЙ

ИСТОРИЯ АМУРСКОЙ Ж. Д.

ПОЛЬСКИЕ ТЕТРАДИ

О НАПЛАВНЫХ МОСТАХ...

СКАЗКИ О ТУТУТЕ

ОТ РЕДАКЦИИ

Дорогие читатели! В ваших руках — очередная, шестая книжка журнала «Семафор». Три с половиной года назад, преисполненные энтузиазмом и верой в собственные силы, мы, редакторы, и не предполагали, какое это тяжкое бремя — выпускать периодическое издание. Сначала периодичность выпуска была установлена раз в месяц, потом раз в пол-года, но непреодолимые, казалось, обстоятельства постоянно опрокидывали все намеченные сроки и в конечном итоге привели к тому, что журнал стал выходить примерно раз в год. Почти как альманах. Вот и на этот раз с момента выхода пятого номера прошло 10 месяцев.

Тем не менее наш журнал жив, о чём, в частности, свидетельствует статистика посещения веб-сайта журнала (до 400 человек в месяц). Наши корреспонденты, как «старые», так и новые, время от времени присылают материалы «*в очередной номер журнала*». Мы считаем, что их ожидания не могут и не должны быть обмануты. Выпуск журнала продолжается. **«Семафор» открыт!**

Дмитрий Зиновьев, выпускающий редактор

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

ИНТЕРНЕТ-САЙТЫ, ПОСВЯЩЁННЫЕ Ж. Д. МОДЕЛИЗМУ

Информация об Интернет-сайтах, посвящённых железнодорожным моделям и моделизму, взята из каталога «Железнодорожное Кольцо» (бывшее «Стальное Кольцо России»). В списке представлены семь самых популярных (по посещаемости) сайтов.

1. http://railroad.mnc.ru — «Модели железных дорог». Модели, представленные на этом сайте, составляют личную коллекцию Н. Молчанова. Эта коллекция собиралась с 1975 год и содержит некоторые очень редкие модели, которые Вы не найдете в других местах. Все модели, изображённые на фотографиях на сайте, существуют в реальности, причём некоторые — в нескольких экземплярах, поэтому предложения об обмене моделей из этой коллекции на другие модели, в ней отсутствующие, всячески приветствуются. Предложения о продаже каких-либо моделей не рассматриваются.
2. http://modellhouse.com — «Магазин моделей Modellhouse». Основным направлением деятельности объединения «Modellhouse» являются модели железных дорог: реализация по заказам массовых, мелкосерийных и авторских работ, различных аксессуаров и дополнений, консультации по вопросам строительства подвижного состава и макетов, обзор новостей в мире хобби.
3. http://modelism.by.ru — «Мир в миниатюре». Авторский сайт Белякова Н. С. Подробные советы начинающим моделистам («С чего начать?», ландшафт, здания и сооружения, озеленение, подвижной состав, электрооборудование макета).
4. http://train-deport.by.ru — «Веерное депо». Выбрав интересующий Вас «Цех», Вы можете полюбоваться внешним видом железнодорожной техники на «Смотровой Канаве» или покопаться в пыльных папках «Техотдела» в поисках технической документации. Все чертежи имеют разрешение 300 ppi. Посетите Кружок «Умелые Руки» и полюбуйтесь на модели и макеты железнодорожной тематики. В «Технической Библиотеке» собраны лучшие статьи из железнодорожных журналов.
5. http://modelrussianrailways.com — «Российские железнодорожные модели». Англоязычный сайт, посвящённый продаже российских моделей в США. Также содержит статьи о советских локомотивах на Кубе и в Китае.
6. http://modelena.ru — «Моделена». Хобби-центр «Modelena» 11 лет занимается продажей железнодорожных моделей по почте — как абсолютно новых, от изготовителя, так и моделей, принятых на комиссию. За это время, кроме России, выполнялись заказы из США, Финляндии, Дании, Аргентины, Канады, Испании, Франции, Бельгии, Нидерландов, Италии, Греции, Германии, Израиля, Польши, а также практически из всех стран СНГ. 11-летие работы коллектива на рынке моделей является гарантией добросовестности и порядочности в отношении клиентов.
7. http://modellmix.com — «Modellmix: масштабные модели, макеты, сувениры». Производственная группа «Modellmix» реализует масштабные железнодорожные модели, модели автомобилей, самолётов, вертолётов, военной техники, а также всевозможные комплектующие для создания макетов железных дорог. Группа занимается изготовлением макетов, диорам, сувениров и подарочных наборов на заказ.

Ищите информацию о железнодорожных ресурсах российского Интернета в каталоге «Железнодорожное Кольцо» по адресу http://parovoz.com/cgi-bin/rrr.cgi!

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

Издаётся с ноября 2000 года

№6 (Июнь/2004)

Редакция:
Александр Кондаков alexander@kondakov.ru (главный редактор)
Дмитрий Зиновьев parovoz@parovoz.com (выпускающий редактор)
Василий Зимин zimin@ruzgd.ru
Олег Измеров press@admin.debryansk.ru
Сергей Сигачёв transport@transsib.ru
Игорь Копайсов ikop@narod.ru
Алексей Юшенков yustas@cityline.ru

Вёрстка:
Дмитрий Зиновьев. Номер свёрстан с использованием пакета подготовки документации LaTeX.

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

Адрес:
Россия, 410031, г. Саратов, а/я 397, Зимину В. Г.
E-mail: semafor@narod.ru
Веб-сайт: http://semafor.narod.ru

Авторы материалов:
Буркова В. Ф. (Хабаровск)
Венделин Вольфрам (Маутерн, Австрия)
Вершинин Александр (Ростов-на-Дону)
Горчаков Андрей (Мариуполь)
Гротов Иван (Москва)
Зиновьев Дмитрий (Бостон, США)
Измеров Олег (Брянск)
Калашников Николай (Москва)
Копайсов Игорь (Санкт-Петербург)
Лавров Владислав (Москва)
Лось Сергей (Москва)
Порев Андрей (Киев)
Плунге Робертас (Литва)
Сутягин Дмитрий (Обнинск)
Фетисов Александр (Москва)
Фокин Дмитрий (Москва)
Чуйкова С. П. (Хабаровск)

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 © 2000–2004 гг. — журнал «Семафор» и коллектив авторов. Все права защищены.

СЕМАФОР

СОДЕРЖАНИЕ

SUMMARY 2

КРУПНЫМ ПЛАНОМ
Железнодорожный Мариуполь (А. Горчаков) 3
Промышленные ж. д. юга Донбасса (А. Горчаков) 6

ТЕХНИКА
140 лет электротранспорту в России (Д. Зиновьев) 5

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ
УЖД в Зебляках и Якшанге (А. Фетисов) 8
Полевая УЖД Угнов–Владимир-Волынский (В. Венделин) . 11
По узкоколейным местам Краснодарщины (В. Вершинин) . 20

ЗА РУБЕЖОМ
Польские тетради (Д. Фокин) 12
Эрезунд Линк (И. Копайсов) 25

ФОТООХОТА 18

ИЗ АРХИВОВ
Из истории Амурской ж. д. (В. Буркова, С. Чуйкова) 27
Гулбене–Алуксне: 80 лет в расписаниях (Д. Зиновьев) 30

ЮМОР
Как попадаются Штирлицы (О. Измеров) 32

НА ДОСУГЕ
Сказки о паровозике Тututе (С. Лось) 35

НА НАШЕЙ ОБЛОЖКЕ
Наплавные мосты для Варшавского Договора (Д. Фокин) . . 37

БЕСПЛАТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ 37

В ожидании первого рабочего поезда на ст. Алуксне, предположительно 1902 г. (из колл. М. Хелме). См. стр. 30.

1 стр. обложки — Электропоезд ЭД9М-0071 на мосту через Днепр, 7 марта 2004 г., Киев (фото А. Порева)

SUMMARY

This is the sixth issue of *The Semaphore*, a Russian-language magazine for railway enthusiasts. The magazine is published by a group of railway fans. Many materials showing up in *The Semaphore* originally appear in the Internet forums and mailing lists, such as 1520mm@yahoogroups.com (Russian language) or 5feet@yahoogroups.com (English language). The magazine is also available for download free of charge as a PDF file or as a collection of PDF files at http://parovoz.com/semaphore/, and can be freely printed and distributed, provided that the integrity of the materials is preserved.

RAILWAYS AT MARIUPOL, by A. Gorchakov — Mariupol (form. Zhdanov) is a Ukrainian industrial city and seaport, the home of "Azovstal" combine and many other enterprises. There is little surprise that the city is stuffed with railways of all kinds. The story invites you for a fan trip along the main line.

INDUSTRIAL RAILWAYS OF SOUTHERN DONBASS, by A. Gorchakov — Yet another story of the industrial lines of Southern Donbass area.

140 YEARS OF ELECTRIC MASS TRANSIT IN RUSSIA, by D. Zinoviev — A statistical review of the development of electric urban transportation in Russia and the USSR.

YAKSHANGA AND ZEBLYAKI NARROW GAUGE RAILWAYS, by A. Fetisov — Yakshanga and Zeblyaki railways in Kostroma region of Russia are two typical logging railways. They meet the wide gauge main line several kilometers apart from each other. They have a connecting narrow gauge line. However, their destiny is very different: one railway is alive, the other is all but dead.

UGNOV FELDBAHN, by W. Wendelin — A very brief overview of the Ugnov–Vladimir-Volynsky military railway in Western Ukraine and Eastern Poland, built by Austrian troops during WWI.

POLISH NOTEBOOKS, by D. Fokin — The author undertook an extensive field study of eastern Polish railways, including the wide-gauge LHS ("Sulfur-Steel Line) and several trans-border lines, some of which have been cut in pieces by the border — seemingly forever.

NARROW GAUGE SITES OF KRASNODAR TERRITORY, by A. Vershinin — The crown jewel of Krasnodar territory is the Apsheronsk narrow gauge railway in the Guamka water gap. The railway used to be the only means of communications for the residents of the remote mountain villages, until it was washed away with a flood. The author takes you to the green mountain world where everything reminds you of the old logging glory.

ØRESUND LINK, by I. Kopaysov — A brief description of the relatively new auto/rail bridge complex between Denmark and Sweden.

CONSTRUCTION HISTORY OF THE AMUR RAILWAY, by V. F. Burkova and S. P. Chuykova — Russian domination of the Far East was impossible without a reliable rail connection to the "mainland", which the Trans-Manchurian railway could not provide. In 1908–14 the new Amur railway was built under the supervision of Eng. A. Liverovsky, that by-passed the Chinese territory.

GULBENE RAILWAY: 80 YEARS IN TIMETABLES, by D. Zinoviev — The Livland access tracks on the border of Estonia and Latvia (also known as Gulbene–Aluksne narrow gauge railway) have a 100 year long history. This collection of train timetables gives the historical perspective of passenger traffic between Gulbene and Valga.

THE WAY THEY CATCH MOLES, by O. Izmerov — V. Rezun (also known as V. Suvorov) is an ex-GRU spy and a dissident writer. A good writer, if it were not for numerous technical and other inconsistencies in his books. For instance, the chapter in "The Aquarium" that describes the erection of a railway bridge across the Dnieper river during military exercises, is packed with technical mistakes.

THE TUTUT TALES: HERE AND THERE, by S. Los — This is a fairy tale, the first from a series, that tells the story of two little steam locomotives, Tutut ("Here") and Totam ("There"). The locomotives work at a logging narrow gauge railway deep in the Krichal mountains. Good for your kids, but may be fun for you, too.

FLOATING BRIDGES FOR THE "WARSAW BLOCK", by D. Fokin — In the heartland of Poland, there is a strange railway that would be crossing the Vistula river. If there were a bridge. But there is no one. As it turned out, a floating bridge would be built here in case of "WWIII".

FIND YOUR ROUTE

The "Supermap" of Russian, CIS, and Baltic railways is your compass to the railway world. Currently it is the only source of information covering the territory of the former USSR and showing all railways according to their history, operational status, and technical parameters. The Supermap identifies abandoned, existing, and projected lines; passenger and freight lines; narrow and wide gauge lines; electric and diesel lines (traction type is shown for the electric lines). The Supermap shows railway division and state boundaries; about two thousand stations, cities, and hubs; streetcar and subway systems; railway ferries. The Supermap is a must-have resource for expediters, logistics specialists, tourist operators, and general audience.

Order the "Supermap" (as a raster TIFF 300ppi image) on a CD!

http://english.super-map.com

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРИУПОЛЬ

СПРАВКА

Население Мариуполя более 500 000 жителей. Протяжённость основного хода железной дороги по городу 27 км. Километраж ведётся от Москвы по линии Узловая–Валуйки–Дебальцево. Основные станции: Мариуполь-Порт (1271 км), Мариуполь-Пасс. (1267 км), Сартана (1255 км). В городе имеется пассажирский вокзал, три грузовые станции (не считая заводских станций), 8 остановочных пунктов с низкими платформами, один мост через реку и около полутора десятков путепроводов. В городе 14 трамвайных маршрутов и 13 маршрутов троллейбуса.

Железнодорожный Мариуполь начинается с контейнерной площадки Мариупольского торгового порта, перетекающей в станцию Мариуполь-Порт. На станции около 10–12 путей, не считая множества подъездных. Здесь же находится городской элеватор, возле него — путепровод, по которому автотранспорт попадает в порт. Рядом со станцией за пятиметровым забором расположена конечная троллейбусов и управление Азовского морского пароходства.

Ст. Мариуполь-Порт

На другом конце сортировочной станции — пассажирский мост и Мариупольский морской вокзал. За ними дорога превращается в двухпутную линию. У выезда из торгового порта находится судоремонтный завод (на него отходит ветка) и городской пляж.

Вдоль железной дороги проходит Приморский бульвар, на котором расположены множество санаториев и домов отдыха, а также рестораны и ночные клубы. Пути проходят в 15–20 метрах от моря, мимо пляжа.

В последнее время на берегу моря появилось несколько частных увеселительных заведений. Проблема в том, что они изолированы железной дорогой от Приморского бульвара, и проехать к ним можно только по самодельному переезду. С железной дорогой хозяева договорились следующим образом: на этих переездах сделали шлагбаумы, закрытые всегда на замок, и когда кто-то хочет проехать к морю, персонал, лично убедившись, что ж. д. пути свободны, открывает шлагбаум и пропускает машину.

Через 2 км начинаются пассажирские пути отстоя станции Мариуполь-Пасс. Вокзал станции трёхэтажный: на первом этаже — справочная, буфет, кассы дальнего следования, камеры хранения, пресса, милиция; на втором — почта, обмен валют и бюро платных услуг (покупка билетов без очереди); на третьем — большой зал ожидания и гостиница с «евроремонтом». Здание вокзала и перрон недавно отремонтированы. Пригородные кассы находятся в отдельном здании, рядом с пригородной платформой.

Ст. Мариуполь-Порт

Теперь о самой станции. На ней 8–9 путей. Две пассажирские платформы дальнего следования примыкают к вокзалу, а пригородная платформа расположена отдельно (ведущий к ней путь заканчивается тупиком). Станция выполняет сугубо пассажирские функции. Грузовые поезда на ней никогда не останавливаются. Здесь же — пассажирское депо с заброшенным поворотным кругом и вагонное депо. В связи с удалённостью путей отстоя от вокзала и их плохой охраной все пассажирские составы стоят возле вокзала. На путях отстоя мною были обнаружен головной вагон электропоезда СР3 с круглым прожектором на крыше и старый товарный вагон.

Площадь перед вокзалом носит имя мичмана Павлова. На вокзал ходят два маршрута троллейбуса (№5 и №10), а также маршрутные такси.

Железная дорога от вокзала везде двухпутна и электрифицирована. За переездом (дорога к рыбозаводу) с левой стороны на приличной возвышенности видна старая часть Мариуполя — застройка XVIII века.

Первый от вокзала о. п. Азовстальская находится под большим путепроводом, который соединяет Левый Берег с центральной частью. Единственный выход с платформ — подъём по узким лестницам на высоту метров 30, на мост. (Однажды местные охотники за металлоломом сняли с лест-

ницы все перила!) Сам же путепровод пересекает ещё и реку Кальмиус. Он имеет по две полосы движения в каждую сторону, разделённые трамвайным полотном.

Ст. Мариуполь-Порт

Возле о. п. под мостом справа проходит ещё один путь, который далее разветвляется. Все ответвления заканчиваются тупиками, так как они так и не были достроены. На этих путях около пяти лет стояло много бесхозных новых цистерн производства ОАО «Азовмаш». Потом они исчезли в неизвестном направлении. Говорят, что хозяин у них всё-таки был: бывший мэр города. Кстати, на самом «Азовмаше» стоит двухосная цистерна-памятник 1946 года.

После путепровода с правой стороны на набережной Кальмиуса виден металлургический гигант — комбинат «Азовсталь» (второй по размерам в Европе). Цвет неба над ним, как и над всем городом, соответствующий. . .

Железная дорога идёт вдоль реки километра два и затем поворачивает налево. Там расположен о. п. 1261 км, бывший Карасёвка (названный так в честь одноимённого посёлка). Это единственный о. п. в городе, рядом с которым нет завода.

Сразу за остановочным пунктом — мост через реку Кальчик. Под мостом главного пути по своему мосту пересекает реку ветка с «Азовстали» (за рекой она соединяется с главным ходом). С левой стороны — гаражи и Ильичёвский колхозный рынок. Ещё один путепровод над проспектом Ильича — и наш электропоезд подходит к о. п. Заводская Площадка. Этот о. п. примечателен тем, что на нём образовался стихийный утренний рынок: здесь прямо на платформе продают свой товар колхозники, приехавшие на первой электричке. За платформой справа стоит недостроенное девятиэтажное здание больницы.

За Заводской Площадкой следует промзона комбината имени Ильича — городского «кормильца». За ним — микрорайоны, известные у местных как «ЦРУ» и «Пентагон», и о. п. 1256 км.

Мы приближаемся к станции Сартана (бывшая Мариуполь-Груз.) С правой стороны к ней подходит двухпутная грузовая линия на «Азовсталь». Сам вокзал — островного типа: слева — основной ход и 15–20 путей, справа — пути грузовой линии (10–12 путей). Грузовая линия на «Азовсталь» очень петляет, и один посёлок, который она огибает, называется Азов-Кольцо.

Далее влево уходят пути на Мариуполь-Сортировочную. Сама станция находится на территории аглофабрики к-та им. Ильича. На территории ж. д. цеха комбината установлен паровоз-памятник 9П-18412, а в районе 3-х ворот — тепловоз-памятник ТГМ1-1722. Аглофабрика построена в удалённой промзоне, куда ходит только трамвай и ведомственные автобусы. В связи с этим несколько электричек в часы утренней и вечерней смены ходят по этой в общем-то чисто грузовой ветке. Летом маршрут продлевается до Асланова.

Железнодорожный Мариуполь © Д. Зиновьев

На главном ходу вдоль заводских корпусов следуют один за другим остановочные пункты 1253 км, 1251 км, 1249 км. Пройдя под очередным путепроводом, линия выходит в поле. Через несколько километров пути расходятся в разные стороны из-за сложного рельефа. Левый идёт по высокой насыпи. Под ним в образовавшееся «междупутье» встраивается путь с Мариуполя-Сорт. Все три пути сходятся на станции Асланово. На «междупутье» кучкуются дачи, а платформы о. п. 1246 км находятся на разных берегах «остова». За Асланом справа видны следы строительства ещё одной станции с разветвлённым путевым развитием и электрификацией. С развалом СССР строительство было заброшено. Вероятно, отсюда планировалось строить ветку на Таганрог.

А. Горчаков (Мариуполь). Фото автора

ПРИЛОЖЕНИЕ: Подвижной состав депо Мариуполь

Все дальние пассажирские перевозки осуществляются электровозами ВЛ8, ЧС2 и ЧС7, пригородные — электропоездами ЭР2Т и ЭПЛ2Т. На манёврах задействованы тепловозы ЧМЭ3 и ЧМЭ3Т.

Для грузовых перевозок по магистральной линии используются электровозы ВЛ8, а на подъездных путях предприятий можно встретить тепловозы М62УП, ТГМ1, ТГМ2У, ТГМ4, ТГМ4А, ТГМ4Б, ТГМ6, ТЭМ1, ТЭМ18, ТЭМ1А, ТЭМ2, ТЭМ2УМ, ТЭМ6 и ТЭМ7.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Расписание движения электропоездов по ст. Мариуполь-Пасс. на 2003–04 гг.

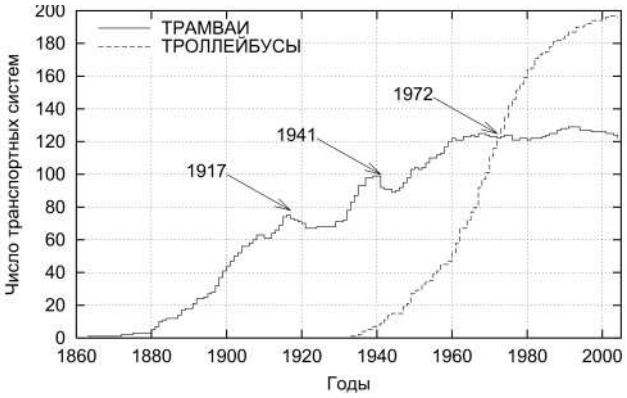
Отправление				Прибытие			
№№	Маршрут	Отпр.	Приб.	№№	Маршрут	Отпр.	Приб.
6022	Мариуполь–Иловайск	05:06	10:25	6117	Ясиноватая–Мариуполь	03:28	07:20
6142	Мариуполь–Мариуполь-С.	05:41	07:05	6105	Ясиноватая–Мариуполь	05:53	09:47
6116	Мариуполь–Ясиноватая	06:54	10:33	6145	Мариуполь-С.–Мариуполь	08:30	10:02
6118	Мариуполь–Ясиноватая	08:13	11:53	6013	Ясиноватая–Мариуполь	08:24	11:51
6106	Мариуполь–Ясиноватая	12:27	16:10	6107	Ясиноватая–Мариуполь	12:56	16:31
6004	Мариуполь–Красный Лиман	14:27	21:43	6109	Ясиноватая–Мариуполь	15:10	18:43
6108	Мариуполь–Ясиноватая	17:33	21:07	6113	Ясиноватая–Мариуполь	16:18	19:52
6110	Мариуполь–Ясиноватая	20:30	00:05	6027	Ясиноватая–Мариуполь	18:29	22:06
6146	Мариуполь–Мариуполь-С.	18:10	19:27	6149	Мариуполь-С.–Мариуполь	20:30	21:48

Расписание предоставлено сайтом «Мариуполь. Транспортный справочник» (http://mariupol.smtp.ru).

ТЕХНИКА

140 ЛЕТ ГОРОДСКОМУ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТУ В РОССИИ

В 2003 г. исполнилось сто сорок лет истории городского электротранспорта (ГЭТ) в России. 140 лет — срок немалый, допускающий анализ и позволяющий обобщения. На приведённом ниже графике отображена динамика количества систем городского наземного электротранспорта (троллейбуса и трамвая) в России, СССР и бывших союзных республиках.



Динамика развития ГЭТ в России — это динамика роста. Естественный рост числа трамвайных систем замедлялся всего три раза: в 1917 г., в 1941 г. и в конце 1960-х гг. Первые две даты естественным образом ассоциируются с разрушительными событиями, происходившими в России. Третья дата стоит особняком. Это насыщение. 1972 г. — год «великого перелома», когда троллейбус подавил трамвай и стал доминирующим видом ГЭТ. От этого удара трамвай не оправился и вряд ли уже когда оправится. К сожалению, у меня нет данных по числу и протяжённости отдельных маршрутов, но я подозреваю, что динамика их изменения не сильно отличается от приведённой на графике.

Естественный рост числа троллейбусных систем отличается прямо-таки математической плавностью. К сожалению, я не знаю точно, что нас ждёт «за поворотом»: такое же насыщение, как и в случае трамваев, или резкий спад. Основываясь на анализе текущих событий, я предполагаю, что сценарий насыщения более вероятен.

Интересно отметить, что третья разрушительная волна, прокатившаяся по России в 1985–98 гг., не оказала на развитие ГЭТ такого же пагубного воздействия, как две предыдущие. Как видно из графика, обе составляющие ГЭТ замедлили темпы роста либо достигли насыщения ещё до перестройки.

Гиперссылки по теме

- http://parovoz.com/electro/ «Городской электротранспорт в России» (Наиболее полная на данный момент статистика)
- http://tram.ruz.net «Московский трамвай» (Самый полный сайт о трамваях, как в Москве, так и за её пределами)

Д. Зиновьев (Бостон)

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЮГА ДОНБАССА

Совершив автопробег по маршруту Мариуполь–Новоазовск–Тельманово, я подъехал к началу железнодорожной части моего путешествия — селу Гранитному Волновахского района Донецкой области. При выезде из села на развилке автодорог стоит памятник: старый грузовик-«полуторка».

Сама же железная дорога начинается в 5 км от Гранитного, где находится камнедробильный комбинат, к которому и подходит ветка со станции Карань. Судя по внешнему виду комбината, производство стоит: большие недостроенные корпуса, не видно ни одного человека, кругом — голое поле. . .

Ст. Волноваха (северная горловина)

Сам карьер находится в нескольких километрах от комбината, сырьё везут автотранспортом и после переработки отгружают по железной дороге. На окраине замечаю три железнодорожных пути, на которых стоят два тепловоза ТГМ6В: №0162 и №0155. Чтобы рассмотреть номера, пришлось подойти поближе и пообщаться с охранником. Охранник сообщил, что комбинат простаивает из-за реконструкции пути.

ТГМ6В-0162 на вид оказался в более приличном состоянии, чем ржавый №0155, хотя оба тепловоза — 1990 года выпуска. Напоследок я узнаю, что охранник как раз и поставлен для охраны тепловозов. Пару недель спустя я попытался сфотографировать эти тепловозы, но охранники мне не позволили: комбинат уже работал.

Далее еду на Карань, вдоль и слева от железной дороги. Проехав пару километров, я замечаю на пути тепловоз ЧМЭ3-1272 с платформой (там шёл ремонт пути).

От комбината железнодорожный путь идёт по высокой насыпи, а в районе посёлка Мирный переходит по путепроводу на левую сторону автотрассы. На выезде из посёлка находится станция Урзуф с тремя примыканиями.

Я сворачиваю направо и еду вдоль подъездных путей. На карте там показана станция Янисоль, но все три пути сразу после переезда заходят на хорошо охраняемую территорию (сплошной трёхметровый забор и «колючка»). Я продолжаю ехать вдоль забора. Начинается заброшенная местность, появляются большие здания в очень плачевном состоянии, — в общем, Зона из «Сталкера». Я доезжаю до конца забора, но не нахожу ни следов продолжения дороги, ни ответвления, показанного на карте. Я так и не понял, что скрывалось за забором. По внешнему виду напоминало воинскую часть: очень много больших зданий казарменного типа, забор же был украшен надписью «Пятилетку — за один год!» и лозунгом, призывающим к бдительности при охране объектов.

Пришлось вернуться к переезду у станции (кстати, хуже дороги, чем та, я ещё не видел). На переезде продолжает работать сигнализация, но никаких следов подвижного состава как не было, так и нет. Поворачиваю дальше на Карань и еду через поле вдоль железной дороги, идущей по невысокой насыпи.

Я проезжаю посёлок Каменка (вернее, поворот на него). Через несколько километров промышленная ветка подходит к основному ходу Мариуполь–Волноваха. На этом месте на карте обозначен о. п. 3 км. На всех картах и схемах этот о. п. находится на ветке в Гранитное, но никаких следов платформы или чего-либо похожего я не обнаружил. Зато могу приоткрыть маленькую тайну: в том месте, где на карте находится этот самый о. п. 3 км, на самом деле имеется другой о. п. — Старая Карань, только не на ветке, а на главном ходу. Рядом с платформой стоит старая заброшенная казарма (похоже, с царских времён), и на ней висит табличка с названием о. п.

Ст. Еленовка

Дальше линия идёт вдоль основного хода до ст. Карань (около 3 км), расположенной в посёлке Андреевка. На станции около семи путей, на которых в момент моего прибытия работали две половинки 2ТЭ116-584. Секция «А» была замечена идущей с грузовыми полувагонами на Гранитное, вторая стояла на станции.

Еду на северную горловину станции, где находятся несколько путей отстоя — видимо, для ветки Карань–Гранитное. У северной горловины я повстречал электровоз ВЛ8М-795 с грузовым составом и идущий следом за ним в северном направлении ВЛ8М-977 с тремя пустыми пассажирскими общими вагонами (служебный?). Оба электровоза принадлежат ТЧ Волноваха.

Теперь я возвращаюсь по трассе Мариуполь–Донецк и подъезжаю к посёлку Еленовка, что в 15 км от Донецка. В Еленовке расположен очень большой элеватор, на котором

работает почти всё население посёлка. Зарплату им выдают. . . мукой. Вдоль трассы в любую погоду стоят десятки людей с мешками и продают свою зарплату.

В посёлке мне нужно было сворачивать налево, в сторону села Степное, но на переезде через железную дорогу Мариуполь–Донецк ремонтировали дорожного полотна. По такому поводу шлагбаум был перманентно закрыт; для большей безопастности в качестве дополнительного шлагбаума поперёк дороги стоял автобус ремонтной бригады. Работы велись под приличным дождём — видимо, что-то срочное. Ждать окончания работ я не стал и поехал по посёлку в поисках другого переезда. Переезд я не нашёл, зато нашёл на подъездных путях элеватора, за забором, парочку маневровых тепловозов: ТГМ23В48 и ТГМ23Д44, принадлежащих элеватору.

Судя по карте, ближайший переезд находился южнее, у о. п. 1168 км. Еду по дороге на Угледар, вдоль которой идёт ветка на шахту «Южнодонбасская №1». Примерно через 5 км «моя» дорога пересекается с автотрассой Донецк–Угледар. Я сворачиваю на Угледар, переезжаю через переезд и удаляюсь от железной дороги, которая, кстати, неподалёку разветвляется: одна ветка идёт на «Южнодонбасскую №1», вторая — на «Южнодонбасскую №3».

Вот и одна из крупнейших шахт Донбасса, для обслуживания которой построен город Угледар!

Сама шахта находится в нескольких километрах от города. Перевозка шахтёров осуществляется ведомственными автобусами. Перед главным входом на шахту расположена конечная остановка автобусов, а также сквер с лавочками для отдыха и фонтан. Проехав шахту, я натыкаюсь на окончание ветки, которое представляет из себя насыпь с тупиком посередине поля.

Я въезжаю в Угледар, который представляет из себя микрорайон «девятиэтажек», вдруг вырастающий из-за бугра. Площадь города — 5 кв. км, население — 17 тысяч человек. Я объезжаю Угледар по кругу и направляюсь на север — в Курахово. Курахово знаменито электростанцией, расположенной на Кураховском водохранилище. Этот маленький городок я проезжаю за 10 минут и попадаю на плотину водохранилища. К сожалению, мост на перегоне Роя–Цукуриха находился несколько в стороне.

Плотина длиной полтора километра представляет из себя автодорогу и ограждённую пешеходную зону; везде, где можно, добавлены «сталинские» элементы дизайна. На северном конце плотины есть даже автобусная остановка. Железнодорожный мост почему-то пересекает водохранилище под углом, приближаясь к плотине.

На северном берегу водохранилища мною был обнаружен безымянный остановочный пункт (его названия я не нашёл ни на одной схеме). Дальше мой путь лежал в Докучаевск.

Своё исследование Докучавского ППЖТ я начал со станции Велико-Анадоль. На станции на манёврах работал тепловоз ЧМЭ3-7361 приписки ТЧ Волноваха.

К востоку от Велико-Анадоли, на пути к Докучаевску, начинаются бесконечные карьеры и прикарьерные посёлки. Я возвращаюсь на автодорогу Мариуполь–Донецк и по ней еду до Еленовки. Перед Еленовкой — путепровод и развязка под железной дорогой Еленовка–Докучаевск. Я спускаюсь вниз и еду вдоль железнодорожного полотна в Докучаевск. Обращаю внимание на то, что железная дорога электрифицированная и двухпутная, но второй путь на деревянных шпалах имеет очень заброшенный вид (столбы с «паутиной» стоят на обоих путях). По пути мне попадается тепловоз ТЭМ2У-9349 с краном ДГК-4596 и платформами: там идёт ремонт полотна.

Ст. Велико-Анадоль

На станции возле посёлка Ясное идёт перецепка вагонов от промышленных тяговых агрегатов ОПЭ1АМ и ОПЭ1А к тепловозам ТЭМ и ТГМ, таскающими вагоны уже до Еленовки, на главный ход.

На станции я замечаю агрегат ОПЭ1АМ-053 и какой-то непонятный локомотив: очень маленький, в кабине место для одного человека, жёлтого цвета. Дальше встречаются агрегаты ОПЭ1АМ-037 и ОПЭ1А-113 и 130.

Проехав Докучаевск, я направляюсь на восток, вдоль ветки до посёлка Стыла и далее в город Комсомольское. Исходя из того, что на платформах стояли люди, делаю вывод, что пассажирское движение на ветке Кутейниково–Карабулак сохранилось (эта дорога двухпутная и электрифицированная).

О. п. Ребриково на ветке Кутейниково–Каракуба

Под конец пути я посетил Комсомольское рудоуправление. Ветка к нему оказалась разобранной — остались одни железобетонные шпалы.

А. Горчаков (Мариуполь). Фото автора

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ

УЗКОКОЛЕЙНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В ЗЕБЛЯКАХ И ЯКШАНГЕ

11 апреля 2004 года мне удалось посетить узкоколейные железные дороги в Зебляках и Якшанге, осмотреть тамошние депо и пообщаться с их старыми работниками.

Якшанга

Разветвленная узкоколейная система, начинающаяся в поселке Якша́нга Поназыревского района Костромской области, как оказалось, имеет свою богатую на события историю.

Началось всё в конце 1930-х годов, когда для вывоза леса из посёлка Северный была построена деревянная лежневая дорога с конной тягой. В годы войны потребность в лесе увеличилась, и, начиная с 1943 года, в Якшангу стали поступать. . . «решётки с колеей 600 мм и немецкими железными шпалами» — видимо, рельсо-шпальной решёткой немецких военно-полевых дорог. Естественно, подвижной состав (паровозы и тележки) также был немецким.

Объём земляных работ при постройке был минимален; в сырую погоду полотно «проваливалось» прямо под составом, и сходы были нередки. Такое полотно существовало на участке Якшанга–Северный до конца 1940-х годов, когда для того, чтобы выправить ситуацию, началась перекладка пути на традиционные 750 мм. Как говорят местные жители, отдельные «немецкие» звенья до сих пор можно увидеть торчащими из топких мест вдоль линии УЖД.

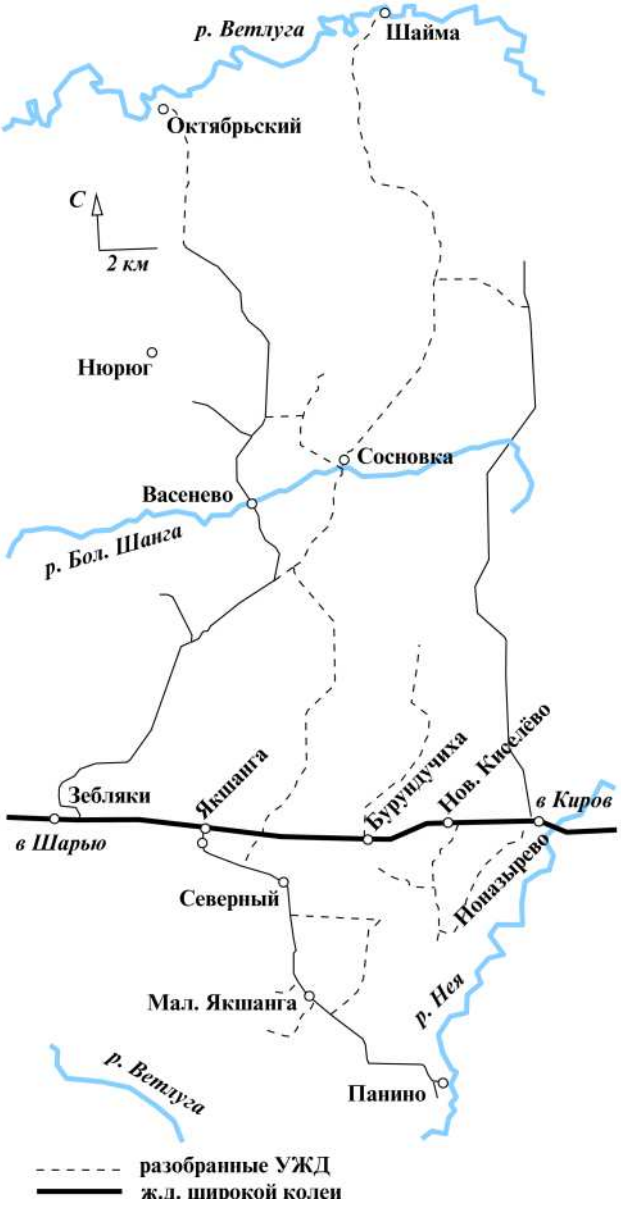
Тогда же, в конце 1940-х гг., основной район рубок уходит за Северный, и линия продлевается до Малой Якшанги. К середине 1950-х годов главная магистраль доходит до Панино, где упирается в р. Нея. Панино становится главным лесным посёлком.

В начале 1950-х начинается и строительство «северного хода» — в сторону Сосновки. Так как при этом требуется пересечь пути широкой колеи (магистраль Буй–Шарья–Киров), принимается неординарное решение: воспользоваться одним из существующих мостов через малые реки. Мост через Восточную Якшангу, расположенный вблизи посёлка, был признан недостаточно высоким, и ветка прошла по левому её притоку, в 2 км к востоку от ширококолейной ст. Якшанга.

Участок от лесокомбината до моста был построен к 1952 году, и далее началось его постепенное удлинение. К 1960 году рельсы дошли до Сосновки, а в следующее десятилетие — до посёлка Шайма (Шайменский) на р. Ветлуга. Эта река являлась как бы естественной границей для всех протяженных УЖД того района: Зебляковской (Октябрьский), Якшангской (Шайма) и Поназыревской (последняя, впрочем, до Ветлуги не дошла).

В середине 1960-х годов Якшангская УЖД перешла на тепловозную тягу. Движение было весьма интенсивным: до 15–20 поездов с хлыстами или брёвнами приходили в Якшангу по рабочим дням. Пассажирское движение в лучшие годы было представлено пятью парами поездов: тремя на Панино (утром, днём и вечером) и двумя на Сосновку (утром и вечером).

Возить пассажиров в специальных вагонах Якшангская УЖД начала первой среди соседей — ещё когда не существовало посёлка Панино: состав из порожних сцепов, на которых как-то разместились рабочие, сошёл с рельс на спуске, в результате чего погибли 6 человек. Тогда из платформы и досок был сделан самодельный крытый вагон, а через некоторое время появились и «Pafawag»'и, а после них — «демиховские» вагоны.



Узкоколейные железные дороги востока Костромской области © Д. Зиновьев

Соединения Якшангской и Зебляковской, а также Якшангской и Поназыревской УЖД реально существовали, причем

активно использовалось только первое из них: заготовка леса на участке Сосновка–Шайма велась и Зебляковским леспромхозом, подо что даже «брались в аренду» якшангские бригады вместе с тепловозами. В 1980-х годах из Зебляков нередко зачем-то ездили в Панино.

В перестроечные времена лесокомбинат пришёл в упадок, чему в известной мере способствовала и значительная выработка товарного леса в пределах досягаемости УЖД. Пассажирское движение хирело: в середине 1990-х поезда на Панино и Сосновку ходили лишь раз в сутки, да и то не по всем дням недели. К концу 1990-х жители посёлка Сосновка были вывезены в Якшангу, а «северный ход» стали неторопливо разбирать. К весне 2004 года рельсы лежали лишь на 2–3 км к северу от пересечения с широкой колеёй, причём летом 2004 года планировалась окончательная разборка «северного хода».

Посёлок Панино продолжает существовать и сейчас (апрель 2004): к нему ведёт автодорога из Поназырево. По последнему сохранившемуся от былого великолепия участку Якшанга–Панино ездят в основном на дрезинах-«пионерках» и только в тёплое время года. Но при этом его разборка пока не в планах у руководства полумёртвого комбината. . .

Станция УЖД, находящаяся на южной окраине посёлка, производит мрачное впечатление. Повсюду валяется всяческий металлолом, куски вагонов ПВ-40. Какую-то путевую машину (видимо, кран) буквально разорвали на части: куски от неё разбросаны в радиусе 30 м. В здании депо лежит снег и гуляет ветер, двухэтажный домик-диспетчерская разрушен. На ходу остался лишь один тепловоз: ТУ8-0209.

Зебляки

В отличие от Якшанги, дела в Зебляках идут очень даже неплохо. Это, конечно, не Марадыковский с его пятью парами пассажирских поездов в сутки, но всё же лес «идёт», и работники УЖД с оптимизмом смотрят в будущее.

Зебляковская УЖД начала строится в послевоенные годы; к середине 1950-х гг. возник лесной посёлок Васенево. Протяжённость главного хода достигала 65 км (посёлок Октябрьский на р. Ветлуга). До середины 1960-х гг. на дороге использовались паровозы, затем стали поступать тепловозы и мотовозы. Некоторое время ходили даже **ТУ2**.

Пассажирское движение существовало до Васенево (одна-две пары поездов в сутки) и Октябрьского (одна пара). В перестроечное время возить лес с дальних делянок стало невыгодно, да и запасы его там истощились, так что Октябрьский потихоньку стал отселяться. В середине 1990-х гг. туда ходил рабочий поезд лишь один–два раза в неделю.

В апреле 2004 г. УЖД действует. В Зебляки по рабочим дням приходят один–два состава с лесом. Рабочий поезд, состоящий из трёх пассажирских вагонов, отправляется на Васенево по рабочим дням в 06.30, стоит там до вечера и приходит обратно между 19 и 20 часами.

Рельсы сняты на последних 5 км перед Октябрьским. На 2004–05 гг. запланирована разборка этого участка вплоть до места примыкания длинного «уса», идущего в сторону д. Нюрюг. В этом районе — одно из мест рубки леса.

Переезд через дорогу Кострома–Киров ухожен и оснащён шлагбаумами; в качестве будки используется кабина от ТУ7. Недалеко от него, на северной окраине посёлка, находится тупик с крытой бетонной платформой, от которого раньше уходили пассажирские поезда. Путь УЖД огибает посёлок Зебляки с севера и востока; станция, депо и лесозавод находятся на его юго-восточной окраине.

Путевые ремонтные работы проводятся с размахом: на станции имеются целые штабеля свежих шпал, часть из которых погружена на узкоколейные платформы. Но при этом путь, ведущий к «заправке», практически тонет в расплывшемся земляном полотне, что, впрочем, пока не мешает по нему ездить.

В Зебляках имеются два отдельных депо.

Подвижной состав, замеченный на станции Якшанга

ТУ6	0369, 0780 (0789?), 3046, ????
ТУ7	2473 (кабина используется как балок-бытовка на санях) 2770, 2877, 7058, ????
ТУ8	0209 (рабочий)
ПВ40	половина без номера (используется как балок-бытовка на тракторных санях) 1693, 2852, 6017, 6821, ещё 4 шт. и 4 полов.
ВПР300У	путевая машина с разорённой кабиной

Судя по датам изготовления, последняя крупная партия подвижного состава поступила в Якшангу в 1987–90 годах.

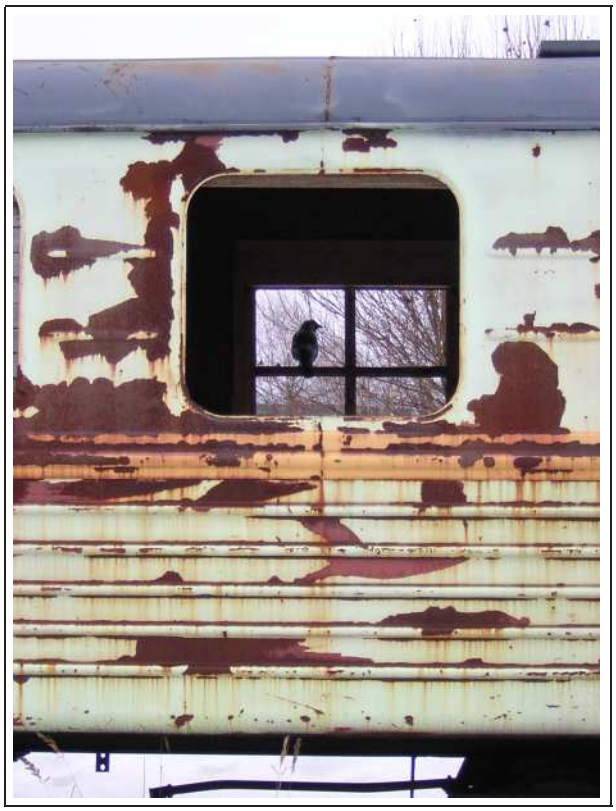
Подвижной состав, замеченный на станции Зебляки

ТУ6СТ	2037
ТУ6	3 шт. (два — только кабины)
ТУ7	3 шт.
ПВ40	030, 2106, 5022, 5442, 5988, 6411, 6723, 6822, ещё 3 шт. и 2 половины

В депо в Зебляках, по словам работников УЖД, закрыто **12** рабочих тепловозов.

На обоих УЖД (и в Зебляках, и в Якшанге) имеется много лесовозных сцепов, платформы, цистерны, крытые вагоны, а также снегоочистители системы Бьёрке (2 шт. в Якшанге, один из них в виде остова, и один в Зебляках, рабочий).

ТУ8-0209 — единственный рабочий тепловоз на Якшангской УЖД



Якшанга: «Дух запустения витает над этими местами»

Станция в Зебляках — вид со стороны завода

Ст. Якшанга

Якшанга. Цистерна

СПРАВКА

За годы V пятилетки число УЖД паровозов в Костромской обл. увеличилось в 1,7 раза, а мотовозов — в 2,7 раза. Всего в 1960 году в области было 24 УЖД общей длиной 700 км. Максимальная протяжённость всех тридцати пяти когда-либо существовавших УЖД в области составляла 1516 км. К 2004 г. в области осталось не более 8 УЖД общей длиной не более 380 км. — *Ред.*

Бывшая пассажирская станция в Зебляках

Здания депо Зебляковской УЖД

Зебляки. Путь в сторону топливозаправки

А. Фетисов (Москва). Фото автора

ПОЛЕВАЯ УЖД УГНОВ—ВЛАДИМИР-ВОЛЫНСКИЙ

Узкоколейная железная дорога Угнов–Лащув–Вербковице–Гоздув–Хрубешув–Стрыжув–Владимир-Волынский (Laszczów, Werbkowice, Gozdów, Hrubieszów, Stryżów) колеи 600 мм существовала уже в 1916 г.

В 1916 г. она перешла в ведение австрийской армии (kkHB) и была перешита на 760 мм. Длина главной линии составляла 104 км (бóльшая часть линии проходила по территории современной Польши). Полная длина системы достигала 200 км.

УЖД обслуживалась самыми разнообразными паровозами. Например, паровозы №№1–4 были заимствованы с узкоколейки Мори–Арко–Рива в Италии. В 1916/17 гг. имелись три русских паровоза с номерами 515, 941 и 1402 (последний из этих паровозов впоследствии был модифицирован австрийцами).

После первой мировой войны линия перешла в ведение польской компании PRP. В 1945 г. ветки на Угнов и Владимир-Волынский были закрыты, поскольку пересекали новую государственную границу (впрочем, действительно ли дорога доходила до Владимира-Волынского, — неизвестно). Оставшаяся часть УЖД была перешита на 750 мм и эксплуатировалась до 1980-х гг. Несколько километров пути в районе ст. Вербковице (см. также стр. 13) уцелели и, возможно, будут использоваться в качестве железнодорожного музея.

В. Венделин (Маутерн, Австрия)

ЗА РУБЕЖОМ

ПОЛЬСКИЕ ТЕТРАДИ

Не в наших правилах публиковать в одном номере журнала более одного материала, относящегося к железным дорогам зарубежья. Но для репортажа Д. Фокина мы решили сделать исключение. Описываемое им зарубежье неоднократно переходило от России/СССР к Польше и обратно и в настоящее время связано с прилегающими странами СНГ многочисленными культурными, торговыми и, конечно, железнодорожными связями. В некотором роде это взгляд на «наши» железные дороги с другой стороны границы. — Ред.

Волею судеб и обстоятельств я провел пару отпускных недель в августе 2003 г. в восточной Польше, посвятив значительное время исследованию железнодорожных особенностей региона.

Моими штаб-квартирами стали два маленьких городка: Красноброд и Казимерж-Дольны, причём если последний уже хорошо известен как в стране, так и за рубежом, и привлекает туристов не только из Польши, но и из других стран и славится своими литературно-художественными традициями, то первому ещё только предстоит туристический бум. Надо сказать, что возможности Красноброда как туристического центра с экологической направленностью широко рекламируются и активно продвигаются на местном и государственном уровне через различные программы развития Европейского Сообщества.

День первый. Хрубешув–Замосць

Проведя несколько дней в Люблине и посвятив их самосовершенствованию в культурном плане (только в один из этих

Семафоры на ст. Верхрата

дней была совершена поездка по Наленчовской узкоколейке), я выдвинулся в Красноброд, в 120 км к югу от Люблина.

Надо сказать, что отличительной чертой польских дорог является не их качество (улучшающееся с каждым годом), не наличие или отсутствие указателей, не правила дорожного движения, а. . . узость. В массе своей автодороги, даже весьма магистральные, имеют лишь по одной полосе в каждую сторону, причём широкие обочины характерны лишь только для главных дорог. Ещё одна особенность — огромное количество знаков, ограничивающих скорость: так, например, от Люблина до Замосця (90 км) практически на всем протяжении разрешённая скорость не более 60 км/час (из-за множества населенных пунктов; а штрафы в Польше не маленькие: сотни злотых!)

Тепловоз 2М62У-0161 на перегоне Хрубешув–Изов

Ещё одна особенность (а может, приятное правило?) — вежливость водителей. Если водитель впереди идущей машины (любой, хоть легковой, хоть фуры с прицепом) видит, что ты хочешь её обогнать, а места мало, то он непременно сбросит скорость и примет по возможности вправо. А обогнавший всегда поблагодарит коротким включением «аварийки».

Однако вернёмся к железной дороге. Добравшись к полудню до Красноброда и разместившись, я решаю, что есть после чревоугодия предыдущих дней совершенно не хочется, обед пропущу, а поеду-ка лучше сразу на обследование окрестностей. В мои планы на ближайшие несколько дней входил осмотр линии широкой колеи (так называемую «серно-металлургическую линию», LHS, длинной чуть менее 400 км), линии Хелм–Влодава, а также, по возможности, приграничных линий и станций.

LHS (Linija Hutniczo-Siarkowa, ныне Linija Hutnicza Szerokotorowa) — самая длинная из линий колеи 1520 мм, построенных во времена СССР к металлургическим заводам в восточноевропейских странах. Существовали проекты продления этой линии далее до Праги и Лейпцига, а совсем недавно, в 2001 г., обсуждался проект продления линии до чешского города Богумин.

В настоящее время, после периода относительного упадка, линия работает вполне активно, пропуская порядка 5 пар грузовых поездов в сутки. Помимо перевозки руды и угля в западном направлении, достаточно большое количество отправок осуществляется с ряда терминалов на линии в восточном направлении (неоспоримое преимущество такой перевозки — отсутствие перегруза на границе).

В «советские» времена, кроме руды и чугуна, по этой железной дороге возили и пассажиров. Имелся поезд Магнитогорск–Олкуш (к сожалению, когда именно он ходил, выяснить не удалось). После развала СССР пассажирское сообщение просуществовало недолго: в начале–середине 1990-х гг. здесь ходили поезда Олкуш–Москва и Олкуш–Львов с «челноками».

На большем своем протяжении линия проходит параллельно линиям колеи 1435 мм, обходя крупные города.

В первый день я решаю осмотреть LHS от пограничной станции Дорохуск до Замосця, а заодно познакомиться с маленькими польскими городками на пути.

LHS начинается на переходе Изов–Хрубешув от пограничного моста через Буг. Линия пересекает границу в полном одиночестве, путь здесь не совмещённый. На станцию Хрубешув поезда приводят локомотивы УЗ, в основном 2М62.

Ст. Вербковице

Пассажирская станция Хрубешув расположена несколько в стороне от грузовой станции, на окраине города. Интересно, что Хрубешув получил права города ещё в 1400 г. от Владислава Ягеллы. Станция явно была построена на перспективу, что не оправдалось. В настоящее время существует только один пассажирский поезд из одного вагона по маршруту Замосць–Хрубешув.

От Хрубешува до Замосця LHS идёт параллельно линии стефенсоновской колеи через городок Вербковице; эта станция практически заброшена, (хотя и сохранились семафоры), но вокзал впечатляет.

Следующая станция — Мёнчин; на LHS здесь разъезд, а станция линии европейской колеи — в запустении. Около вокзала был обнаружен шикарный заброшенный яблоневый сад, причём большая часть плодов была уже созревшей, и каждые пару минут раздавался стук падающих яблок.

Замосць LHS обходит широкой дугой с севера и, расходясь и сходясь с линией 1435 мм, в определённый момент пересекает её в одном уровне. Видно, что на обход Замосця идёт также и линия 1435 мм (заброшенная), и из соображений безопасности стрелка переведена на обходной путь. На обходе Замосця LHS по мосту пересекается с заброшенной линией

1435 мм. Вокзал в городе находится несколько в отдалении от центра города и довольно мрачен.

День второй и третий. Замосць–Сенджишув

Город Замосць, внесенный в перечень мирового наследия культуры ЮНЕСКО, был построен в 1580 г. на деньги Великого коронного канцлера Яна Замойского по проекту итальянского архитектора Бернардо Морандо. Замосць является примером идеального города: никогда и никем не взятая крепость, научный центр и центр торговли с Востоком.

Ст. Звежинец. Глухое пересечение

К западу от Замосця на LHS расположены станции Завада, Щебжешин и Звежинец, в котором есть ещё одно глухое пересечение с линией на Хребенне. LHS оставляет эти станции несколько в стороне, отдаляясь от них сотню другую метров. После платформы Тересполь-Билгорайский находится крупная станция Билгорай с наливным терминалом. Сам город в XVIII–XIX вв. славился своими ситными мастерами: ежегодно город отправлял в различные страны до 700 тысяч сит.

Хмельник. На мосту узкоколейки

После Хуты-Деренговской линии 1435 и 1520 мм расходятся, и LHS по весьма внушительному мосту пересекает реку Сан. Двигаясь далее вдоль LHS, после города Нова Демба я пересёк частично закрытую линию Тарнобжег–Жешув, где обнаружил сюрреалистические останки станции Майдан-Крулевский.

Мост через р. Сан

В Майдане меня подстерегала ещё одна автодорожная неожиданность: трасса, обозначенная как региональная дорога средней важности с твёрдым покрытием, внезапно превратилась в щебёночный грейдер, причём со всей дорожной атрибутикой: знаками, указателями и километровыми столбами.

Примерно посередине LHS расположена одна из самых крупных станций: Воля-Барановская. Ещё одна станция на LHS — Сташув, причем ж. д. колеи 1435 мм здесь электрифицированная, но пассажирского движения нет.

После города Хмельника LHS живописно пересекается с неработающей узкоколейкой примерно в одной точке с автодорогой.

Город Енджеев LHS обходит с юга; вокзал в городе весьма непримечательный, однако здесь начинается частично действующая Понидзийская узкоколейка (Енджеев–Пиньчув–Вишлица). Ещё одно красивое место — платформа Поток, уже после Енджеева.

Последней точкой посещения был город Сенджишув, где расположены крупная станция LHS и пункт перестановки тележек вагонов. На станции в это время стоял готовый к

отправлению поезд из порожних полувагонов. Дождавшись прибытия с перегона встречного рабочего поезда, состав отправился на восток.

Ст. Сенджишув. Путь LHS — крайний справа

День третий. Хелм–Влодава

В былые, ещё довоенные времена существовал меридиональный железнодорожный ход Кёнигсберг–Элк–Белосток–Брест–Влодава–Хелм с дальнейшим выходом на Львов. Поезда в те времена состояли из вагонов 1, 2 и 3 класса, использовались паровозы Ol1 и Ti4.

В районе Влодавы линия пересекала по мосту реку Буг. Станция Влодава располагалась на правом берегу реки, а город Влодава — на левом. После изменения границ станция и город оказались разделены линий границы, и на польской территории была построена новая станция Влодава. Таким образом, образовались две станции в разных государствах, но с одинаковым названием. Во время второй мировой войны мост был разрушен и так и не восстановлен. В результате образовалось две тупиковые линии, существующие и поныне: в Белоруссии это Брест–Влодава (хотя населенный пункт называется Томашевка), а в Польше Влодава–Хелм. Трасса линии через границу хорошо видна на карте.

От Бреста до Томашевки линия была перешита на колею 1520 мм; там есть пригородное движение (несколько пар дизель-поездов в сутки), достаточно активное дачное строительство. В Польше от Влодавы до Хелма линия с 2003 г. закрыта для пассажирского движения, осталось только эпизодическое грузовое. С белорусской стороны мало что уже напоминает о дальнейшем прохождении линии за Томашевку, а вот с польской стороны следов несравненно больше.

Итак, начнем с города Хелма. Город основан в первой половине XIII в., во времена правления владимрско-галицкого князя Даниила и помимо своих архитектурных памятников, известен меловыми подземельями - сложным лабиринтом коридоров и камер, выдолбленных в залежах мела под хелмским старым городом.

Станция Хелм, начальная станция ветки на Влодаву, — крупный железнодорожный узел, где, помимо европейской колеи, есть и ввод колеи 1520 мм от пограничного перехода Дорохуск–Ягодин. Сама станция была недавно перестроена, вокзал на редкость удобен и функционален. Здесь же на станции стоит на вид вполне работоспособный паровоз Ol49. Автомобильно-железнодорожный пограничный переход Ягодин–Дорохуск поражает своей многокилометровой очередью трейлеров из Европы на Украину.

Ст. Хелм. Паровоз Ol49

Далее от Хелма в сторону Влодавы расположены станции Руда-Опалин (небольшой разъезд), Ухруск (значительно большая станция с путевым развитием и подъездными путями от предприятий; в соответствии с расписанием 2002 г., последним годом пассажирского сообщения на линии, от станции было ежедневно 3–4 пары пригородных поездов до Хелма и одна пара поездов Хелм–Влодава) и Зобибор (разъезд, где во время войны был концентрационный лагерь).

Конечная станция линии, Влодава, расположена на приличном удалении от городка Влодава, когда-то важного торгового центра. В настоящее время в городе ежегодно проводится фестиваль трех культур: католической, православной и иудейской.

Ст. Влодава

Однако железнодорожный путь на станции не заканчивается, а продолжается в сторону границы. Рельсы здесь уже, конечно, давным-давно не используются и лежат ржавые, но путь весьма капитален, и насыпь построена явно под два пути (на месте возможного второго пути проходит грунтовая

дорога). Наконец, показался тупик, и железнодорожный путь закончился, хотя высокая насыпь, перпендикулярная долине Буга, идёт дальше к реке.

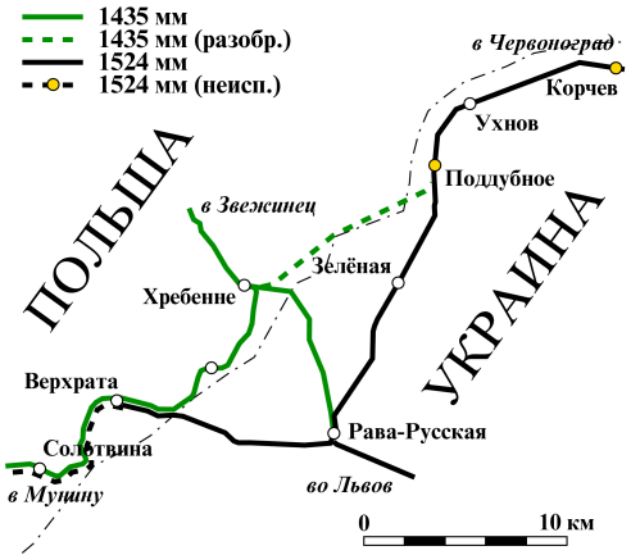
Через 300–400 метров, а может, и чуть более, показался пограничный столб. Там, где стоит столб, насыпь резко обрывается: здесь начинался мост. От пограничного столба к реке не очень крутой спуск, густо заросший орешником.

Спустившись непосредственно к реке, я вижу противоположный белорусский берег и немногочисленные фрагменты элементов моста в реке. На белорусском берегу сквозь деревья проглядывает просека по трассе бывшей железной дороги, и можно увидеть укреплённую камнем часть берега, где, видимо, были устои моста.

День четвёртый и пятый. Хребенне и Пшемысль

Бóльшая часть времени в эти дни была посвящена отдыху, наслаждению природой Росточе (так называется местность южнее Люблина) и поездке в Пшемысль — один из самых красивых городов юго-востока Польши. Однако и про железную дорогу я не забывал. Посещая маленькие городки и спускаясь вдоль границы с Украиной к югу, я обнаружил несколько железнодорожных достопримечательностей. Выехав из Красноброда и проехав курортный городок Сусец, где станция похожа на прибалтийские, миновав Томашув-Любельский с его красивейшим костёлом из можжевельника, я выезжаю на трассу Люблин–Рава-Русская.

Дорожная обстановка резко меняется: это не тихие местные дороги, а оживлённая международная трасса с множеством трейлеров и автомобилей с украинскими номерами. Я отмечаю, что если поляки едут в зависимости от собственной смелости (кто — по правилам, а кто и лихачит), то украинцы — самые дисциплинированные, жмутся к обочине и демонстративно пропускают вперёд.



Окрестности Хребенне © Д. Зиновьев

По дороге заезжаю на станцию Бельжец на линии Звежинец–Хребенне–Рава-Русская. Здесь выполняются основные операции с прибывшими грузовыми поездами с Украины; ближе к границе крупных станций уже нет, только разъезды или пассажирские платформы.

Здесь произошёл ещё один забавный случай. Видимо, несколько ранее через станцию проходил поезд. Из здания вокзала вышли трое украинцев, мужчина и две женщины. На привокзальной площади их поджидала «шестёрка» с львовскими номерами. Водитель «шестёрки» явно обратил на меня внимание, когда я подъехал. Я походил вокруг вокзала и вернулся к машине. Украинцы отъехали, я — следом, едем в одну сторону, к границе. «Шестёрка» идёт километров 50 в час, впритык к обочине (а дорога ближе к границе превращается в четырёхполоску с отличным покрытием). Я пристроился сзади, не обгоняю. . . Смотрю: украинцы резко сворачивают на заправку! Я проехал мимо. По дороге попалась ещё одна станция, вернее, разъезд Лубыча-Крулевска, которую, естественно, мне тоже захотелось сфотографировать. Только я отъезжаю от станции, как передо мной проехала знакомая «шестёрка»! Получилось, что не хотел я, а опять еду за украинцами. Тут, похоже, у них сдали нервы. Думали, наверное, что их бандиты «пасут». Украинцы резко развернулись через две сплошные полосы (за это по польским законам грозит чуть ли не повешенье за ребро!) и газанули обратно.

Ст. Мальховице

Ближе к пограничному переходу началась обычная очередь из трейлеров. День уже клонился к вечеру, и многие водители разводили свои походные примусы для приготовления пищи. Чувствуется, стоят они здесь по нескольку дней. Пограничная станция Хребенне — маленькая платформа и вокзальчик. Через эту станцию летом проходили две пары поездов Рава-Русская–Люблин и один поезд Вроцлав–Замосць. Дело в том, что от Равы-Русской к польской границе идут две линии: одна — севернее на Хребенне, другая — южнее на Верхрату, причём на Хребенне от Равы только 1435 мм, а на Верхрату — только 1520 мм. Получается как бы две стороны равностороннего треугольника, а третью сторону образует линия 1435 мм Хребенне–Верхрата по польской территории непосредственно вдоль границы. Вот по ней-то и проходит поезд из Вроцлава, причем и туда, и обратно — ночью. Вдоль этой линии на некоторое расстояние можно проехать по автодороге. Там с пригорка открывается вид на автопереход.

На северо-восток от Хребенне в 1941 г. была построена соединительная ветка европейской колеи до не существую-

щей ныне станции Поддубче (село Поддубное). Когда именно эта ветка была разобрана, нам неизвестно. — Ред.

Станция Верхрата находится в 5–6 километрах юго-западнее Хребенне, однако непосредственно проехать вдоль границы, кроме как на единственном поезде, невозможно. Линия широкой колеи после действующего перегруза не заканчивается, а идёт дальше параллельно европейской колее (правда, не используется). Через несколько километров после станции Горынец-Здрой широкая колея поворачивает вновь к границе и, судя по карте, заканчивается в лесу.

В Верхрате — раздолье для любителей **семафоров**, которых здесь предостаточно.

По дороге от Верхраты к Пшемыслю я проезжаю один из маленьких курортных городков Горынец-Здрой.

Окрестности Пшемысля © Д. Зиновьев

Наконец, вот и Пшемысль, один из самых красивых городов юго-востока Польши, живописно расположенный на высоких холмах по обеим берегам реки Сан. Город находится примерно в 10 км от украинской границы; здесь расположен самый крупный железнодорожный переход времён СССР (да и сейчас, пожалуй): Мостиска–Медыка. В былые времена здесь обрабатывалось до 11 млн. тонн грузов в год, против 6 млн. в Бресте.

Километрах в 20 к югу от Пшемысля, на очень высоком холме, можно сказать, на горе, находится одно из весьма почитаемых поляками мест — Кальвария-Пацлавска (Calvaria — латинское название Голгофы).

Оставшегося времени мне хватало только на то, чтобы осмотреть закрытую линию Пшемысль–Мальховице–Хыров. Если взглянуть на карту, то линия Пшемысль–Хыров–Санок заходит на территорию Украины и затем возвращается обратно. Говорят, что раньше (в 1950–60-е гг.) было даже сквозное движение от Пшемысля до Санока через территорию СССР. На всём протяжении линии сохранилась колея 1435 мм. Сейчас до Хырова движение закрыто, а от Хырова до Санока даже есть пассажирский поезд.

Линия начинается немного восточнее вокзала в Пшемысле, сразу же поворачивает на юг и является действующей до станции Пикулице в пределах города (грузовое движение). Этот участок электрифицирован, когда-то здесь даже ходила электричка, а сейчас — отстой грузовых вагонов.

Ближе к границе, находилась станция или разъезд Станиславчик; здесь всё заросло, даже пути не сразу разыскать.

Ещё километра через три дорога становится совершенно пустынной; вот впереди уже видна линия границы. Перехода здесь нет, но, говорят, что при необходимости власти организовывают пропуск местных жителей. Непосредственно к воротам подъезжать я уже не стал, а свернул в посёлок Мальховице, чтобы разыскать бывшую пограничную станцию. Станция нашлась на удивление быстро. Пейзаж здесь на редкость живописный, всё заросло яблоневыми садами, частично заброшенными.

Поездкой в Пшемысль завершилась первая часть моих польских каникул; я переместился в Казимеж-Дольны, где моё пребывание было более размеренным и культурным. Тем не менее мне удалось проехать по всем возможным станциям вышеупомянутой Наленчовской узкоколейки, о чём, возможно, я расскажу в отдельном очерке.

Гиперссылки по теме

- http://lhs.pl (Неофициальный сайт LHS)
- http://www.parovoz.com/stories/poland (Интернет-версия этого репортажа)

Д. Фокин (Москва). Фото автора

ПРИЛОЖЕНИЕ:
Расписание движения поезда №1351/1352 Брест–Хелм за 1930 г.

	09:20	Брест-Центральный		22:00
09:51	09:54	Страдеч	21:27	21:29
10:15	10:20	Дубица	21:01	21:06
10:35	10:37	Домашево-Город	20:46	20:48
10:42	10:47	Домашево	20:36	20:38
11:04	11:04	Приборово	20:19	20:20
11:17	11:32	Влодава	19:53	20:08
11:55	11:55	Зобибор	19:28	19:29
12:16	12:20	Урхуск	18:59	19:08
12:34	12:37	Руда-Опалин	18:41	18:44
13:00		Хелм	18:20	

ФОТООХОТА

ЕСЛИ СМАЗЫВАЮТ РЕЛЬСЫ. . .

Электровоз ВЛ11М-321 с рельсосмазывателем, 2 мая 2004 г., Ожерелье (О. Котов)

. . . значит, это кому-то нужно?

Рельсосмазыватель — это самоходный механизм (чаще всего локомотив или рельсосмазывательная машина РСМ1), предназначенный для смазки боковин рельсов на кривых для уменьшения износа боковин рельсов и гребней колёс.

В качестве рельсосмазывателей часто используют электровозы ВЛ10У, ВЛ11М, ВЛ60, ВЛ80Т, а также тепловозы ЧМЭ3 и М62.

В депо Красноуфимск у электровоза 2ВЛ60-001 между секциями вцеплен вагон ЦМВ со смазывающим оборудованием. — *Ред.*

Электровоз ВЛ10У-040 с рельсосмазывателем, май 2001 г., перегон Обнинское–Малоярославец, Калужская обл. (Д. Сутягин)

ФОТООХОТА

НОЧЬ НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ

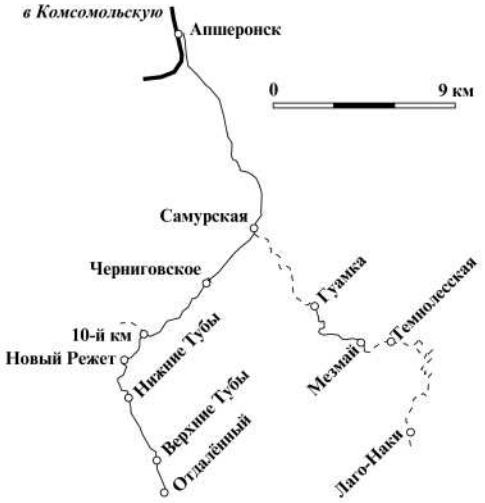
О ночной жизни московского метродепо «Краснопресненское» рассказывает Н. Калашников (Москва). Все фотографии сделаны 7 мая 2004 г.

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ

ПО УЗКОКОЛЕЙНЫМ МЕСТАМ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ АПШЕРОНСК–ГУАМКА–МЕЗМАЙ

Воспользовавшись четырьмя выходными днями в начале мая, я, наконец, сумел осуществить свою старую задумку — посетить узкоколейку в Апшеронске и уникальнейший памятник природы Краснодарского края — Гуамское ущелье. Незабываемые воспоминания и масса впечатлений остались у меня от этой поездки, с описанием которой и познакомит читателя дальнейший мой рассказ.

Апшеронская лесовозная узкоколейка некогда представляла собой единую систему Апшеронск–Самурская–разъезд 10 км–Отдалённый (Шпалорез) с двумя ответвлениями: небольшой веткой от разъезда 10 км до Кушинки и восточным горным участком, проходившим через Гуамское ущелье (Самурская–Гуамка–Мезмай–Темнолесская–турбаза «Лаго-Наки»).



Апшеронская УЖД © Д. Зиновьев

Что же осталось от дороги на сегодняшний день? Путь от Темнолесской до турбазы «Лаго-Наки» разобран ещё в 1960–70 гг. Участок же от узловой станции Самурская до Гуамки в 1980-е годы был сильно разрушен наводнением, от его восстановления отказались и затем окончательно разобрали. В результате апшеронская система оказалась разорванной на две автономные части. В таком состоянии она и пребывает до сих пор.

В 2002 году 8-километровый горный участок Гуамка–Мезмай также был сильно повреждён наводнением, в результате чего посёлок Мезмай оказался буквально отрезанным от связи с «внешним миром». Удивительно, но в 2003 году всё же взялись за его восстановление. «*Силами МУП «Апшеронск» ведутся аварийно-восстановительные работы на узкоколейной железной дороге в Гуамском ущелье*» (03.12.2002), «*В Мезмае восстанавливают разрушенный мост*» (25.03.2003), «*В Гуамском ущелье заканчивается строительство новой железной дороги*» (15.05.2003) — пестрели заголовки СМИ. В конце 2003 года, судя по сообщениям кубанских новостей, «дорога жизни» от Гуамки до Мезмая полностью восстановлена после наводнения.

Узкоколейка Апшеронского леспромхоза (ОАО «Апшеронсклеспром»)

В стороне от великих путей, в начале Кавказского предгорья, примерно между Майкопом и Туапсе расположен небольшой городок Апшеронск. Ранним субботним утром 1 мая я погружаюсь в автобус Ростов-на-Дону–Апшеронск и через 8 часов пути приступаю к изучению здешних узкоколейных достопримечательностей.

Моё знакомство с узкоколейкой в Апшеронске началось с её северной точки, находящейся на территории лесокомплекса. Внушительные размеры ныне почти пустующей территории лесокомплекса говорят о том, что ранее здесь имелось значительное путевое развитие. Теперь два узкоколейных пути лишь немного заходят на его территорию, где вскоре и обрываются. Оставшиеся повсюду пустые полусгнившие шпалы да борозды в земле напоминают о некогда существовавшем продолжении узкоколейки и былом значительном путевом развитии. Здесь же валяются несколько ржавых пассажирских вагонов ПВ без тележек.

Вид на лесокомплекс со стороны станции Апшеронск

Иду вдоль путей в южном направлении. Сразу за лесокомплексом узкая колея пересекает улицу Коммунистическую, и начинается территория станции Апшеронская УЖД.

По обе стороны северной горловины расположены старые здания явно вокзального типа: одно (слева) переоборудовано в стоматологический кабинет, другое (справа) полуразрушено и заброшено. Рядом — оригинальный монумент в честь 50-летия узкоколейки с цифрами «1927–1977». Монумент из

серого камня стоит на двух узкоколейных вагонных тележках. Оказывается, железная дорога начала строиться в 1927 году узниками ГУЛАГа, а трупы зарывались прямо в насыпь. . .

Северная горловина станции Апшеронск

Территория станции впечатляет: большое по узкоколейным меркам путевое развитие, ручные стрелки с полосатыми табличками, разворотный треугольник, на станционных путях стоит только что прибывший с гор состав, груженый лесом, возле депо — тепловоз ТУ8П с багажным вагоном, пожарный поезд, цистерны, деревянные грузовые вагоны. Красиво!

Главный путь станции Апшеронск

Кроме перевозки леса, на УЖД существует и регулярное пассажирское сообщение: по выходным дням отсюда ходит пассажирский поезд (ТУ8П с багажным вагоном) до конечной южной точки магистрали — посёлка Отдаленный.

В южной части станции находится пункт перегрузки леса на автотранспорт. За южной горловиной расположен переезд через улицу Спорта и необычный высокий входной двуглазый светофор на семафорной мачте. Затем узенький путь идет по городу вдоль улицы Партизанской, завода «Лессельмаш» и далее на юг в сторону гор.

Узкоколейка в Гуамском ущелье

Основной целью моей поездки было посещение уникальной узкоколейки в Гуамском ущелье. И вот ранним бодрящим утром 2 мая меня встречает живописный поселок Гуамка (50 км южнее Апшеронска). Утренняя свежесть, небольшой туман и лучи восходящего солнца, золотящие вершины Кавказских гор. . . Это было похоже на ворота в неизведанный, чудный мир, распахнувшийся перед глазами жителя миллионного мегаполиса. Ни звука в природе, ни ветерка! Посёлок пленяет каким-то особенным уютом, спокойствием узких улочек, и даже несмотря на обилие туристов, живёт своей тихой, неспешной жизнью. Здесь же раскинулся кемпинг с аккуратными деревянными домиками. Практически на всем — чёткий отпечаток глухой российской провинции.

Здание бывшей железнодорожной станции нельзя не заметить: оно расположено в центре посёлка. На станции сохранились три пути и разворотный треугольник. Из подвижного состава — лишь полусамодельная двухосная дрезина для перевозки туристов по ущелью и несколько ржавых платформ, забытых на отрезанном участке ещё с лесовозных времён.

Станция Гуамка: три пути в Кавказском предгорье

Перед Гуамкой рельсы сняты. Когда-то отсюда узкоколейка шла в западном направлении через лесную чащобу и вереницу речек до станции Самурская основной апшеронской магистрали. Теперь просматриваются лишь следы от некогда существовавшей колеи: узкая, уходящая в лес просека с протоптанной тропинкой, идущей по вросшим в землю старым шпалам — вот и всё, что осталось от железной дороги. После размыва полотна наводнением участок Самурская–Гуамка восстанавливать уже не стали, он не выдерживал конкуренции с автотранспортом и вскоре был разобран за ненадобностью.

Теперь мне предстояло преодолеть путь длиной 8 км в восточном направлении вдоль узкоколейки: сначала через Гуамское ущелье, а затем подняться до поселка Мезмай. Это самый экзотический для туристов и стандартный для местных жителей способ попадания в Мезмай.

Гуамка: начало разобранного участка до Самурской

Впереди Гуамское ущелье — уникальное творение природы, одно из красивейших и величественных мест Краснодарского края. Оно представляет собой узкий каньон, пробитый за тысячелетия горной рекой Курджипс. Ущелье расположено между посёлками Мезмай и Гуамка, его протяжённость составляет 3 км, глубина — до 400 м.

Узкоколейка в Гуамском ущелье

Мой путь лежит туда, где тесно смыкаются два высоких хребта: слева — хребет Гуама, справа — более высокие отроги Лагонакского хребта, а между ними стремительно мчится Курджипс. За вход в Гуамское ущелье берут по 100 рубликов с носа (сразу же вспомнился Остап Бендер, собирающий плату за вход в Пятигорский Провал, чтобы тот «не слишком проваливался»). Ущелье начинается сразу и незаметно: только-только вокруг были пологие лесистые склоны и ярко светило солнце, как вдруг над головой нависают отвесные скалы, а Курджипс уходит далеко вниз и шумит где-то внизу, зажатый в узком каньоне шириной всего в несколько метров. Узкоколейка же еле-еле уместилась на узенькой полочке, вырубленной в левом склоне ущелья узниками ГУЛАГа в 1930-е годы.

Гуамский каньон вода протачивала тысячи лет. После ледникового периода в том месте, где сейчас расположен поселок Мезмай, находилось горное озеро. Вода из озера вытекала на равнину между Лагонакским и Гуамским хребтами, постепенно вымывая породу. Потом, через тысячи лет, людьми в скале был выдолблен этот длинный горный уступ, по которому проложили стальной путь и пустили поезд. Пройдут ещё тысячелетия, от рельсов не останется и следа, а эта искусственная полочка надолго останется безмолвным памятником своим создателям.

Иду вдоль пути: где прямо по шпалам, где рядом. Состояние полотна здесь идеальное: новые ровные рельсы, свежие шпалы еще пахнут креозотом! Такого я не видел ни на одной узкоколейке. После недавнего ремонта пути кое-где вдоль дороги сложены старые демонтированные рельсы и отжившие свой век деревянные шпалы.

Блестящая в редких, с трудом пробивающихся в ущелье, солнечных лучах стальная колея постоянно петляет, огибая крутые скалы. От красоты открывающихся пейзажей захватывает дух. Не зря Гуамское ущелье называют музеем под открытым небом. На противоположном склоне — разноцветные наклонные слои оголённых горных пород (белые, розовые, коричневые, зелёные, жёлтые, красные; цвет объясняется особенностями их геологического строения), которые за тысячелетия были рассечены быстрой рекой. Глубоко внизу бурлит и плещется Курджипс. Вверху, над почти отвесными склонами, нависающими над головой, и деревьями, уцепившимися корнями за обрыв, — зажатая с двух сторон гигантскими каменными стенами узкая полоска чистого синего неба. На большой высоте пробиваются родники, выступы скал сочатся потоками влаги и ручейками, а иногда прорываются каскадами водопадов. Деревья, покрытые косматыми свисающими прядями мха, облепили высокие скалы. Растительный покров весьма разнообразен: дуб, бук, тис, пихты, сосны, множество других интересных и непонятных растений.

Старый путь в ущелье за мостом через Сухую Балку

Горы, водопады, пороги, удивительная природа, величественные естественные декорации и сама дорога, вырубленная в скале, поражают постоянно меняющимися видами, один удивительнее другого. Пейзажи просто феерические, красота неописуемая! Неповторимый микроклимат, шум горной реки и чистый воздух усиливают впечатление.

В ущелье много туристов и пеших групп: кто-то идёт, как и я, в Мезмай, кто-то навстречу — в Гуамку. Из их числа чётко выделяются местные жители: ведь это едва ли не единственный лёгкий пеший путь между посёлками. В некоторых местах дорога идет почти вровень с рекой, но обычно река шумит далеко внизу. А вот в водах бурлящего потока лежит печальный памятник — свалившийся несколько лет назад в ущелье тепловоз. Впечатляющее зрелище. . .

Примерно посередине ущелья расположено кафе «Домик для приезжих в Гуамском ущелье», где можно подкрепиться, восстановив затраченные на подъём силы. Впрочем, желающие могут проехать по ущелью с ветерком на дрезине, весело сигналя на многочисленных поворотах. Однако большинство людей всё же предпочитают пеший способ перемещения.

К моему удивлению, вопреки сообщениям СМИ о полном восстановлении железнодорожного сообщения до Мезмая, оказалось, что узкоколейка отремонтирована только до моста через Сухую Балку (менее половины пути Гуамка–Мезмай). Это место, где смыкаются два ущелья: справа из узкого и высокого ущелья приходит немноговодный приток Сухая Балка, впадающий в Курджипс. С узкого и высокого моста интересно наблюдать слияние чистой воды Сухой Балки с коричневым от глины Курджипсом. За мостом уложены рельсы выпуска аж 1937 года, и в силу плохого состояния пути дрезина выше не поднимается. Пешеходная тропа продолжает идти по старым раскисшим шпалам. Костыли в некоторых местах повылезли, шпалы изрядно подгнили и просели. . .

Путь к Мезмаю

Размыв пути недалеко от Мезмая

После моста через Сухую Балку ущелье уходит в сторону, горы расступаются, грохотание реки стихает, и только красноватые высокие скалы возвышаются слева вдали по ту сторону Курджипса. По железной дороге во всю течет селевой поток, порой узенький путь полностью утопает в нанесённой глиняно-земляной жиже, и рельсов даже не видно. Идти вдоль насыпи по раскисшей глине без спецобуви не очень весело. Пройдя ещё несколько сот метров, с ужасом обнаруживаю, что насыпь в нескольких местах довольно сильно размыта, и узкоколейка для движения поездов дальше полностью непригодна, хотя пешком вполне проходима. Можно даже сесть отдохнуть на шпале, свесив вниз ноги.

Заброшенный путь в лесу недалеко от Мезмая

Вскоре труднопроходимый участок заканчивается, и почва под ногами становится более твёрдой. Счищаю о рельсы тяжёлые куски налипшей на ботинки глиняной массы и иду дальше, а навстречу приближается лес. И вот я остаюсь наедине с зелёным окружающим миром. Всякие коряги, палки, сучки заполняют лес и делают его насыщенным и малопроходимым. Из всех признаков человеческой цивилизации — только старая заброшенная узкоколейка. А всё-таки прикольно идти по шпалам! Когда я иду по старой железной дороге, во мне возникает какое-то особое чувство, дающее надежду; кажется, что дорога лечит раны души. Всё-таки здешняя узкоколейка — замечательное место, гармонично соприкасающееся с нерукотворной природой, а путешествие по таким местам даёт ни с чем не сравнимое удовольствие. Кажется, что вот-вот из-за поворота послышится разносящийся по лесу гудок паровоза. . . А ведь когда-то в этих удивительных местах гудки паровозов не были редкостью, они были обыденным явлением и воспринимались как часть окружающего мира.

Вместе с железной дорогой, мало изменившей свой облик с далёких годов, хранят полузабытый дух старины и маленькие посёлки, к которым она ведёт. Ещё через несколько километров, сразу за недавно восстановленным железнодорожным мостом через Курджипс, начинается поселок Мезмай. В двух местах в районе моста узкоколейка разорвана — участки пути в несколько метров то ли специально сняты, то ли просто-напросто растащены местными жителями на свои хозяйственные нужды.

Посёлок Мезмай основан в тридцатых годах прошлого века как посёлок лесорубов в неширокой долине у места впадения в Курджипс притока Мезмай. Живописно расположенные маленькие домики взбираются высоко по обоим склонам долины, а вокруг — горы и бескрайние леса. Раньше здесь располагался трудовой лагерь для заключённых, и была построена узкоколейка для вывоза леса. Бросается в глаза почти всеобщая «деревянность» — кирпичных строений здесь почти нет. Деревянные дома, треугольные крыши, кирпичные трубы, гавкающие собаки, добродушные коровы и чумазые свинки, уснувшие в грязных лужах. . . Я попал совсем

в другой мир, не имеющий ничего общего с нашей обыденной городской жизнью. Кажется, что вопреки всем законам природы время здесь течёт медленно-медленно или даже не течёт вовсе. Действительно, стоит попасть сюда, взглянуть на российскую глубинку и ощутить полную оторванность от привычной цивилизации. Старая заброшенная узкоколейка — в прошлом единственная связь с той самой цивилизацией; по этим рельсам можно пойти назад и вернуться. . . вернуться в будущее: в наш мир, в наше время. . .

Восстановленный мост в Мезмае

Через Мезмай проходит геоаномальная зона Лаго-Накского нагорья. Говорят, что это удивительное место обладает большой притягательной и энергетической силой. Долгое время оно было скрыто от людей горными склонами и тремя труднопроходимыми ущельями — Мезмайским, Верхнекурджипским и Гуамским.

Железная дорога совершает правый поворот, и передо мной открывается территория станции Мезмай. Картина удручающая: ржавые рельсы и стрелки, старые вагоны, дух развала и заброшенности. Слева сохранилось кирпичное здание вокзала с вывеской «Ст. Мезмай». На путях доживают свой век остатки подвижного состава: платформы и пассажирский вагон ПВ. За станцией сохранился разворотный треугольник и мост через речку Мезмай. Прямо по путям ходят коровы, мычат, мирно жуют траву.

Станция Мезмай

Возникает какое-то особое чувство, когда находишься рядом с заброшенной железной дорогой. Представляешь себе, что её когда-то строили ударными темпами, потом дорога работала, здесь были люди и делали свое дело. Теперь же все это ржавеет, разворовывается и сдается в металлолом, никому не нужное и забытое. . . Вдали за забором видны останки тепловоза ТУ7 или ТУ8, а мёртвая, никому не нужная колея убегает дальше за очередной поворот. . .

Остаются лишь надежды на то, что здравый смысл победит: ремонт узкоколейки начнётся и здесь. И снова, как в старые добрые времена, маленький тепловоз с зелёными вагончиками, огласив окрестности радостным гудком, отправится в путь от станции Мезмай вдоль ущелья по этой удивительной железной дороге, позволяя своим пассажирам получить массу впечатлений от проплывающих за окошком горных пейзажей, речек, водопадов. . . Быть может. . . Кто знает. . .

А. Вершинин (Ростов-на-Дону). Фото автора

Жизнь хороша, пока стучат колёса!

Железнодорожный Интернет-форум «1520мм» обзавёлся, наконец, собственной эмблемой. Да ещё и не одной, а сразу несколькими! В июне 2003 г. среди участников форума было организовано рейтинговое голосование, в результате которого первое место получил дизайн, разработанный В. Шульгиным из Тулы (слева).

Интернет-форум «1520мм» — общение с коллегами по профессии или по увлечению; ответы на любые вопросы; новости.

http://groups.yahoo.com/group/1520mm

ЗА РУБЕЖОМ

ЭРЕЗУНД ЛИНК

Каюсь перед Их Величествами королевой Дании Маргрете II и королём Швеции Карлом XVI Густавом. Каюсь, потому что дважды нелегально пересёк границу Шведского и Датского королевств по мосту через пролив Øresund (Эрезунд). И этот криминал стоил того — сооружение и правда замечательное!

Эрезунд Линк (фото Р. Плунге)
©*«Kompiuterija–PC World»* http://kompiuterija.lt

На самом деле это даже не мост, а целый комплекс сооружений, получивший название «Øresund Fixed Link». В составе комплекса: береговые подъездные автомобильные и железнодорожные пути (включая развязки и станции оплаты проезда), туннель, намытый в проливе остров, два подходных эстакадных моста, вантовый мост. Мостовой переход — двухэтажный, верхний уровень — четырёхполосная (по две полосы в каждую сторону) автодорога, нижний — электрифицированная двухпутная железная дорога.

Договор о строительстве перехода был подписан правительствами двух стран в 1991 году, само же строительство началось в сентябре 1993 года. В торжественной церемонии пуска «Øresund Link 1» июля 2000 года участвовали оба монарха. Ещё бы, обе страны в результате получили нового «сухопутного» соседа — друг друга! На следующий день, в 6 часов утра, стало возможным нормальное движение автомобилей и поездов с берега на берег. Вместе со «Stor Belt Link» через пролив Большой Бельт между островами Зеландия (Sjælland, остров, на котором Копенгаген) и Фюн (Fyn, остров, на котором город Оденсе) и мостом через пролив Малый Бельт (Lille Belt, между островом Фюн и полуостровом Ютландия, Jylland) образовался непрерывный автомобильно-железнодорожный коридор из Центральной Европы в Скандинавию.

Первый из существовавших переходов открыт сравнительно недавно, в 1998 году. Он похож по компоновке на «Øresund Link» (тоннель — остров — мост, если ехать с Зеландии на Фюн), только там автомобильная и железная дороги идут не на разных уровнях, а рядом). До сооружения связь между Зеландией и Фюном осуществлялась паромами. Второй переход, через Малый Бельт, гораздо меньше и старше.

Финансировалось строительство всего коридора ЕС и Банком Европы. «Øresund Link» строился консорциумом, главную скрипку в котором играл шведский концерн SKANSKA, тот самый, что строил Ледовый дворец в Петербурге. Датчанам этот транзит не особо и нужен был. Теперь они, как истинные скандинавы, встревожены загрязнением воздушного бассейна Дании и выступают за ограничение автоперевозок и перенос грузопотока на электрифицированную железную дорогу.

Дания, судя по всему, была всё же заинтересована в строительстве моста именно на этом месте. Ведь логичнее было бы построить переход севернее — между Helsingor (Дания, больше известен как Эльсинор, Elsinore — город Гамлета, принца датского) и Helsingborg (Швеция) — здесь расстояние между берегами раза в три меньше. Но, в этом случае, путь из Копенгагена (но не из континентальной Европы) до Стокгольма был бы не таким прямым, а Копенгагенский международный аэропорт Каструп остался бы «не у дел» (сейчас он работает на всю южную Швецию).

Описание комплекса

Начну с того, что из центра города в аэропорт Копенгагена была проложена двухпутная железнодорожная линия. Теперь поезда из центральной части Копенгагена, со станции Østerport («Восточные ворота») через Nørreport («Северные», соответственно, «ворота» — подземная станция, будущая пересадка на метро), København H («Центральный вокзал»), новый небольшой мост на остров Амагер (Amager, на этом острове — аэропорт) и ещё две промежуточные станции (Tarnby и Ørestad) ходят до станции Københavns Lufthaven, Kastrup. Интервал движения — 10 минут днём и 30 минут ночью. Время в пути от København H до Kastrup — 14 минут. Используются трёхвагонные электрички ER-IR4 производства ABB. Кроме того, бегают Regionaltog (местные поезда) из аэропорта в разные концы Зеландии.

Поезда из Копенгагена через аэропорт и мост в Мальмё (Швеция) ходят через 20 минут днём и 60 минут ночью. Время в пути от København H до Malmö C — 35 минут, от аэропорта до Malmö C — 21 минута. Сейчас используются датские ER-IR4 и шведские X2000 (ещё его называют X2K). В течение следующего года планируется перейти на специально построенные трёхвагонные электропоезда Øresundstog, всего их будет 27 штук. Через мост и аэропорт ходят ещё и дальние поезда (InterRail, EuroCity) из Европы в Скандинавию.

Центральный вокзал Копенгагена — København Hovedbanegarden — это 13 пассажирских путей, 7 платформ. Из них 4 платформы (8 путей) для InterCity, X2K, InterCityLyn («Молния»), Regionaltog и дальних поездов, 2 платформы (4 пути) — для S-tog. Для поездов через Øresund, Øresundstog (они обозначаются гибридом датской «Ø» и шведской «Ö»: «Ö») — отдельная, новая платформа Øresundsperron. Вокзал не тупиковый, проходной, но главный зал ожидания — сверху над путями, из него — двери к эскалаторам и лестницам, ведущим вниз, к платформам. Вокзал построен в 1911 году.

Станция Københavns Lufthaven, Kastrup (дословно — «Копенгагенский Аэропорт, Каструп») находится под землёй, точнее, в выемке, над которой стеклянная крыша. Центральная

часть станции — ровно под новым международным терминалом аэропорта №3. Станция — в кривой; перед приходом поезда плавно зажигаются и гаснут с циклом секунды в 3 лампы, встроенные в край платформы. Для товарных поездов построен обходной тоннель и грузовой терминал. Через несколько лет в аэропорт дотянется одна из двух линий строящегося копенгагенского метрополитена.

После аэропорта поезд идёт какое-то время по выемке, а затем ныряет в туннель. Часть берега, где расположен портал туннеля, намыта вглубь моря на 430 м. Автомобильный туннель на одном уровне с железнодорожным, сбоку. Длина тоннеля — 3510 м.

Из туннеля выныриваем на искусственный намытый остров, которому уже успели присвоить название — Peberholm. Длинна пути по нему — 4055 м. На восточном конце острова автодорога по насыпи забирается наверх.

Начинается Западный подходной мост (3014 м), постепенно поднимающийся вверх. Примерно на 2/3 пути по этому мосту проходит государственная граница двух королевств; до этого у Дании и Швеции не было сухопутных границ. Въезжаем на Высокий мост. Мост вантовый, навигационный клиренс — 57 м, буксир сверху кажется моторной лодкой. Длина моста — 1092 м. Затем проезжаем Восточный подходной мост (3739 м). В принципе возможна ситуация, когда переход полностью закрывают для движения. В Дании уже были случаи, когда автомобили буквально сдувало с мостов сильным боковым ветром, потому на заглавной странице сайта «www.oresundskonsortiet.com» висит объявление: закрыт сегодня мост или работает в обычном режиме.

Итого общая длина перехода (без подходов) — 15 840 м, в т. ч. туннель — 3510 м, мост — 7845 м, намытые участки — 4485 м.

Плавно спускаемся на шведский берег. Автодорога уходит вправо. Почти сразу поезд останавливается на новой станции Malmö Syd («Мальмё-Южная»), огибает город с юга и затем выходит на ранее существовавшую ж. д. Объезжаем Мальмё с востока и прибываем на вокзал Malmö C.

Здание вокзала станции Malmö Central сооружено в 1858 году. Станция тупиковая, 12 путей, 6 платформ. Для Øresundstog выделен 5 путь. Это положение временное, т. к. строительство комплекса продолжается.

К 2005 году планируют открыть Malmö City Tunnel, значительно сократив тем самым путь от Øresund Link (Malmö S) до Malmö C, а главное — сделав Malmö C сквозной станцией. Всего собираются построить 11 км пути, из них 6,2 км — в туннеле. Туннель пройдет прямо под городским замком, вокруг которого сохранена однопутная линия музейного трамвая (двухосные вагоны с двумя кабинами производства 1906 года). Появятся 3 новые станции: подземная часть Malmö C, подземная Triangeln и наземная Hyllie.

В завершение — немного об экономике вопроса. До сооружения «Øresund Link» связь осуществлялась паромами (авто и ж. д.) и скоростными катамаранами Flygbatarna (45 мин. от центра Копенгагена (Nyhavn) до Мальмё (причал в сотне метров от Malmö C). Не знаю, сколько стоит (стоил) паром, а вот билет на Flygbatarna (Economy class) — 35 DKK (около 110 руб.). Билет на поезде Øresundstog от Norreport до Malmö C (2nd class) — 60 DKK (190 руб.). Øresund Link — единственная платная автодорога в Дании. Проезд на легковой машине — 230 DKK (740 руб.), трейлеры длиннее 16,5 м — 850 DKK (2720 руб.), автобусы — 1000 DKK (3200 руб.) Вот так!

Гиперссылки по теме

- http://www.broboken.com «The Book About The Bridge» (Презентация книги о Øresund Link)
- http://www.sundlink.se «The Bridge» (Sundlink Contractors — консорциум, построивший Øresund Link)
- http://www.citytunnel.malmo.se «Citytunneln & Øresundsbroanslutningarna» (Рассказ проектной организации о своём труде — о подходах к Øresund Link на шведском берегу и городском туннеле под Мальмё)
- http://www.oresund.com «Øresund Region» (Зона пролива Эрезунд)
- http://www.oresundskonsortiet.se «Øresundsbron» (Компания, эксплуатирующая переход)
- http://www.malmo.se «Malmö stad» (Сайт города Мальмё)
- http://www.copenhagencity.dk «Københavns Kommune» (Официальный сайт Копенгагена)
- http://www.cph.dk «Københavns Lufthaven Kastrup» (Аэропорт Каструп)

И. Копайсов (Санкт-Петербург)

ВОТ ТАКИЕ ПИРОГИ. . .

В 2001 г. на станции Люблино с горки сорвался пустой вагон. Катился он прямиком навстречу электричке, но каким-то чудом переключилась стрелка, и вагончик ударился в стоящую цистерну. Цистерна дала трещину, из трещины полилась жидкость, и жидкость эта была не чем иным, как спиртом. На «спасение» содержимого цистерны прибежали все работники станции с вёдрами и прочими емкостями, на запах также подтянулись местные жители. Несмотря на то, что некоторых «спасателей» увезли на «скорых» с тяжёлым алкогольным отравлением, некоторое количество продукта всё-таки пролилось на землю.

Хозяин спирта выставил иск к железной дороге. Железная дорога нашла стрелочника (и в прямом, и в переносном смысле), который работал в этот день на той самой горке. И платил бы стрелочник до конца своих дней за спирт и за цистерну, но попался ему умный адвокат, который сказал, что не мог **пустой** вагон протаранить **полную** цистерну! И нормативы выкопал, и технические данные, и на экспертизе настоял.

И выяснилось, что цистерна построена в Австро-Венгерской империи в 1907 году. Эта раритетная вещь, судя по следам от осколков на боках, прошла 1-ю Мировую, гражданскую, 2-ю Мировую и две чеченских войны (поскольку числилась где-то в Дагестане). Вагон только поставил окончательную точку в её нелегкой биографии. А спирт оказался «левым» и контрабандным. В итоге стрелочника оправдали, а дело о спирте передали в ОБЭП. — *Ред.*

ИЗ АРХИВОВ

ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Китайско-Восточная железная дорога, построенная в отступление от первоначального плана сооружения Транссиба, взамен линии Сретенск–Хабаровск, не обеспечивала интересов России, что особенно стало очевидным после русско-японской войны.

В 1906 г. в Иркутске состоялось специальное совещание, на котором рассматривались проблемы путей сообщения в Сибири. Его участники высказались за строительство Амурской железной дороги как за дело первоочередной важности. Поддержали эту идею и местные купцы, и предприниматели, и многие заинтересованные лица. Вывод был один: дорогу необходимо строить на своей территории, а не на чужой. Поэтому и вернулись к старому варианту, одобренному ещё в 1892 г. В 1908 г. Государственная дума приняла решение о строительстве Амурской железной дороги протяжённостью 2041 версты от Сретенска до Хабаровска с ветвями к Нерчинску, Рейнову и Благовещенску.

Начальным пунктом постройки избрали ст. Куэнга Забайкальской ж. д. Отсюда до ст. Урюм простирался головной участок. Далее трасса делилась на три части: западную — от ст. Урюм до р. Керак; среднюю — от Керака до р. Дии и восточную — от р. Дии до Хабаровска с мостом через Амур.

А. В. Ливеровский

В 1908 г. приступили к работам на головном участке, в 1909 г. — на западном, в 1911 г. — на среднем с ветвью (108 км) к Благовещенску. Строительство последнего участка, восточного, от Малиновки на р. Бурее до Хабаровска, началось в феврале 1912 г. и возглавлялось инженером М. С. Навроцким, а к моменту завершения работ — Д. П. Бирсоновым. Но основную работу выполнял талантливый опытный инженер **А. В. Ливеровский**, руководитель строительства восточной части Амурской железной дороги. Именно он в 1891 г. начинал сооружение Великой Сибирской магистрали от Челябинска, и вот ему же выпало завершить прокладку Транссиба на самом последнем его участке, чем он очень гордился. Значительно позже, на склоне своей жизни (умер Александр Васильевич на 85-м году, в 1951 г.), Ливеровский писал: *«Что может быть радостнее, чем видеть, что где-то в глухой тайге, в пустынной, безлюдной, бездорожной местности изо дня в день растут насыпи, углубляются выемки, расступаются горы, давая проход рельсовому пути, смиряются бурные потоки, осёдланные красивыми мостами, и многоводные величественные реки подчиняются всепокоряющему человеческому уму. . . А вокруг на пустом месте возникают копи, рудники, новые заводы, фабрики, селения, развивается новая жизнь.»*

При сооружении Амурской железной дороги пришлось столкнуться с исключительными техническими трудностями, подобных которым не встречалось даже на самых тяжелых участках Сибирской магистрали: это многолетняя мерзлота, покрытая на поверхности перегноем и песком, допускающими оттаивание грунтов лишь на незначительную глубину. Отсюда, при неблагоприятных условиях стока воды, возникала сплошная заболоченность, почти на всю глубину оттаивания. Очень трудно было устроить водоснабжение. Несмотря на то, что головной участок большей частью проходил вдоль рек, пользоваться ими для водоснабжения в зимнее время было нельзя вследствие глубокого их промерзания. Устройство артезианских колодцев не разрешало вопроса окончательно, т. к. в некоторых случаях количество воды оказывалось недостаточным.

Если при исследовании условий замерзания воды в водоносных слоях, расположенных ниже дна рек, по долинам которых проходила дорога, обнаруживались незамерзающие источники, то они, конечно, использовались. Как правило, в течение всей зимы воду для потребностей временного движения поездов брали из шурфов, уходящих в подрусловые горизонты речного ложа. Дорога прокладывалась по чрезвычайно заболоченной местности, при пересечении её горными потоками, среди нагромождения скалистых хребтов.

В начале работ вблизи линии, на всём её протяжении, не было ни посёлков, ни дорог: горные ущелья, кочковатые мари и каменистые завалы делали совершенно невозможными передвижения. На значительной части пути расстояния преодолевались только пешком или верхом. Во время таяния снегов, а также в период дождей, местность оставалась и вовсе недоступной.

Самый восточный участок, от р. Биджан до Хабаровска, представлял первобытную тайгу, постепенно переходящую в болотистую кочковатую долину р. Тунгуски и её притоков, без всяких признаков человеческого жилья.

Когда в 1912 г. только начались строительные работы, на всём пространстве от р. Бурея до Хабаровска было лишь три населённых пункта — Ин, Вира и Пашково. Понятно, что при таких трудных условиях одной из первых забот явилось устройство подъездных путей, как для подвоза на место работ стройматериалов, рабочих и продовольствия, так и для поддержания сообщения линии с казачьими посёлками по р. Шилке и Амуру. Кроме обычно устраиваемых вдоль линии времянок, были проложены подъездные железнодорожные ветки: Часовинская от ст. Таптугары к р. Шилке, Рейновская от ст. Рухлово (Сковородино) к р. Амуру и ряд грунтовых подъездных дорог.

Несмотря на невероятные препятствия при сооружении Амурской железной дороги, русская инженерная мысль продемонстрировала перед всем миром свое превосходство в железнодорожном строительстве и завоевала приоритет в решении сложных технических проблем прокладки пути и создания искусственных сооружений на многолетней мерзлоте и болотах.

Исключительная роль в организации строительства Амурской дороги и решении возникающих чуть ли не на каждом

шагу сложных технических проблем принадлежит Александру Васильевичу Ливеровскому, под чьим руководством обретал реальные очертания восточный участок дороги.

От Архары до Хабаровска трасса пролегала по лесистым отрогам Малого Хингана (ст. Урил–ст. Кундур), постепенно поднимаясь на него, и в районе Лагар-Аула по перевалу (наивысшая точка дороги — 378 м над уровнем моря) пересекала хребет. На участке Лагар-Аул–Биробиджан, спускаясь с горного массива, дорога шла параллельно р. Бире, а на участке Биробиджан–Хабаровск — по сильно заболоченной равнинной местности. Строительная линия была разбита на шесть участков. Управления пяти из них располагались в Архаре (начальник инженер Н. А. Багдасарьянц), далее на станциях Кундур (нач. И. Н. Сунгарев), Облучье (инж. В. Г. Коссаковский), Бира (инж. А. М. Есаулов) и Ин (инж. Н. В. Денисов). В шестой участок, возглавляемый инженером Кожевниковым, было выделено строительство Амурского моста и линии от этого сооружения до Хабаровска (только к возведению самого моста участок не имел никакого отношения!)

На территории первого участка проживали казаки и старообрядцы, которые не оправдали надежды А. В. Ливеровского на привлечение этих местных жителей к строительству железной дороги. Трасса требовала многих тысяч рабочих рук. Например, в 1913 г. на ней было занято 54 тыс. человек. Использование «дешёвых» китайских рабочих рук было оставлено, как только в июне 1910 г. был принят закон о прекращении найма китайцев на работы, «производимые средствами казны на дальневосточной окраине».

С этого времени на строительстве дороги были заняты только русские рабочие, привезённые из Европейской России и Западной Сибири. Контрактных рабочих везли по Транссибу и КВЖД во Владивосток, затем в Хабаровск. Здесь после осмотра прибывших (вербовщики нанимали на работы всех без разбора) слабых и нездоровых отстраняли как непригодных к тяжелому физическому труду, оставляя небольшую часть их для легкого труда: в качестве конюхов, сторожей и т. п. Остальных непригодных отправляли на родину за казённый счет. Путь к месту работ от Хабаровска (протяжением до 160 верст) из-за бездорожья длился полтора месяца.

Одновременно со строительством дороги быстро рос пос. Сололи, расположенный вдоль дороги. Посёлок скоро превратился в большую станцию Облучье. Из воспоминаний строителя И. Мулина, работавшего здесь сначала старшим рабочим, затем десятником и, наконец, чертёжником-счетчиком: *«В то время нас удивляло всё: и безмолвие, и нехоженая тайга, и большие завалы бурелома, и вечная мерзлота. Бывало, поскользнёшься на крутом косогоре, сапогом сорвёшь мох, а под ним чистый лёд. . . Бревенчатые здания у нас появились не скоро. В палатках жили до конца зимы 1911 г. Природа оказывала строителям дороги яростное сопротивление. В летнее время бичом всего живого были слепни и клещи. Большие неприятности причиняли комары и прочий гнус. Ни перчатки, ни накомарники не спасали ни рук, ни лица. На лакомом месте кружились другого рода кровососы — шинкари-спиртоносы. На стройке их прозвали «горбачами» за то, что люди эти появлялись в тайге с мешками, полными жестяных банок со спиртом. В рабочих артелях начиналось пьянство. Но пили люди не от сладкой жизни. . . »*

Вслед за О. П. Вяземским А. В. Ливеровский отдал предпочтение ведению работ хозяйственным способом, без подрядчиков, которые зачастую грабили рабочих и тормозили строительство поставкой некачественных материалов. На восточном участке Амурской железной дороги было произведено 90% всех работ хозяйственным способом. Будучи горячим сторонником механизации работ, А. В. Ливеровский заказал Путиловскому заводу в Санкт-Петербурге экскаваторы, и на восточном участке действовало десять таких машин, в т. ч. семь многочерпаковых, на гусеничном ходу. Впервые в практике железнодорожного строительства здесь широко применялись бетоно- и растворомешалки, камнедробилки. Появились механические мастерские по ремонту техники, лесопильные заводы вполне обеспечивали стройку шпалами, брусом, тёсом и другими материалами. Всё это было направлено на облегчение труда рабочего и на ускорение строительства дороги.

На участке от Архары до Биры за 1912–15 гг. были построены мосты через р. Архара, Мутная, Кульдур, Каменушка, Кимкан и **семь тоннелей: Рачинский, Тарманчуканский, Малый и Большой Казачинские, Касаткинский, Облученский, Лагар-Аульский**. Все тоннели строились под два пути, но вплоть до 1930-х гг. для движения использовался только один путь, второй — для ремонтных работ.

Строительство тоннелей велось под руководством инженеров В. Г. Коссаковского, И. Н. Скугаревского, Э. Г. Розенберга, А. Н. Пассека, И. И. Борковского, С. В. Хлебникова, А. С. Сперанского и техника Н. А. Вакулина.

Наиболее неудачным оказался Лагар-Аульский тоннель. Строительство его было начато в 1912 г., закончено в 1914-м, полностью он принят в эксплуатацию в 1915 г. Здесь был применён лёгкий тип обделки из-за неправильного заключения геологов о почвенном составе, вследствие чего тоннель скоро стал разрушаться. Главный дефект заключался в его обводнении. Позже, в 1920 г., для утепления тоннеля на порталах были устроены деревянные ворота. В сильные морозы тоннель обогревался кострами и печами. А в 1926 г. ворота пришлось убрать ввиду неудобства работ, частых задержек поездов и неоднократных столкновений составов, а также из-за необходимости содержать постоянных сторожей в три смены, что вызывало дополнительные затраты.

12 февраля 1914 г. состоялась смычка Амурской дороги: на 180-й версте от Хабаровска, в 8 верстах от ст. Кимкан (считая от р. Бурея), рельсы встретились. Честь укладки последних метров Амурской дороги выпала на подразделения рабочих, которыми руководили инженер А. Н. Пассек и техник Радкевич. 17 февраля 1914 г. торжественная стыковка западного и восточного направлений дороги произошла на ст. Облучье. Поезд, в котором находились главный начальник края шталмейстер Н. Л. Гондатти и начальник работ по сооружению дороги инженер А. В. Ливеровский, в первый раз проследовал через место смычки полотна, открыв сквозное движение. В марте 1914 г. комиссия Государственной думы приняла законопроект о разрешении обратить рабочие ветви Амурской железной дороги в постоянные и о постройке здания для управления дороги в Алексеевске (г. Свободный).

С 10 марта 1915 г. началась перевозка платных частных грузов, пассажиров и багажа поездами между ст. Владимировка–Домикан и Архара–Иннокентьевская. Управление работ по постройке восточной части Амурской железной дороги объявило 15 апреля 1915 г. конкурс на постройку паровозных зданий и мастерских при них на станциях 3-го класса: Архара — одно здание на 9 стойл, Облучье — одно здание на 6 стойл и мастерскую, Бира — одно здание на 6 стойл, Ин — одно здание на 6 стойл и мастерскую. В 1916 г. главная линия Амурской железной дороги от Куэнги

до Хабаровска была разделена на околотки по 24 версты, на каждом из которых содержалось по одному старшему (он же запасный) дорожному мастеру.

Стоимость новорожденной дороги превысила четверть миллиарда рублей (264 млн.) Один лишь восточный участок обошёлся казне в 73 млн. руб. Но не только по величине затрат и не только по техническим трудностям сооружения она вошла в число крупнейших государственных предприятий. Амурская железная дорога имела громадное значение для упрочения положения России в Приамурье: она была построена трудом русских — вольнонаёмных и каторжан без участия заграничных рабочих. Это дало блестящие результаты. Строительство дороги было закончено ранее срока, десятки миллионов рублей заработной платы остались в России, а вместе с тем тысячи рабочих, привлечённых из Европейской России в Приамурье, ознакомились с этим краем и многие из них осели здесь.

Ещё в 1910 г. для выяснения земельных запасов районов, прилегающих к Амурской дороге, а также способов и средств их успешного заселения и использования, в Приамурье была направлена особая экспедиция, которую возглавил Н. Л. Гондатти, впоследствии Приамурский генерал-губернатор. В экспедицию входили представители различных ведомств и специалисты по обследованиям: почвенно-ботаническим, агрономическим, статистическим, гидротехническим, лесным, дорожным и геологическим. В результате двухлетних полевых работ были собраны обширные материалы для хозяйственного описания дальневосточных областей. На основе этих материалов был намечен общий план заселения дальневосточной окраины, в частности района, непосредственно тяготеющего к Амурской железной дороге.

Экспедицией было выяснено, что эти земли имеют все условия для успешного заселения. На первое место среди его богатств были поставлены ценные недра (золото, уголь, железо, глина, графит, мрамор), в Амуре — богатейшие рыбные запасы. В районе, прилегающем к железной дороге, имелось свыше 2 млн. десятин годного для эксплуатации леса. Вместе с тем, вопреки распространённому мнению об отсутствии здесь достаточного запаса земель, пригодных для сельского хозяйства, обследованиями была выяснена возможность поселить в районе железной дороги, на восток от р. Зеи, не меньше 300 000 хлебопашцев.

Когда только приступили к строительству Сибирской железной дороги, правительство для содействия заселению и промышленному развитию прилегающих к дороге местностей выделило 14 млн. руб., а в 1897 г. денежный фонд увеличили ещё на 7,9 млн. руб. С 1912 г. переселенцам на Дальнем Востоке выдавалась увеличенная ссуда — до 400 руб. на хозяйство. По почину Комитета Сибирской железной дороги они обеспечивались предметами хозяйственного обихода. Это способствовало быстрейшему заселению приамурских земель.

В. Ф. Буркова, С. П. Чуйкова (Хабаровск). По материалам Музея истории ДВЖД

ФОТО НОМЕРА

«Спутники» ЭМ4-004 и ЭМ4-006 открывают регулярное скоростное движение на участке Москва–Мытищи, 14 февраля 2004 г., Ярославский вокзал Москвы (Фото В. Лаврова)

ИЗ АРХИВОВ

ГУЛБЕНЕ–АЛУКСНЕ: 80 ЛЕТ В РАСПИСАНИЯХ

Узкоколейная железная дорога Гулбене–Алуксне — последний уцелевший «осколок» узкоколейной «империи», покрывавшей когда-то солидную часть территории нынешней Латвии.

Лифляндские подъездные пути (так называлась изначально эта узкоколейная система) построены в 1902 г. и открыты в 1903 г. Первоначально линия шла от эстонской Валги (где она соединялась с Пярнусскими подъездными путями) через Апе, Алуксне и Гулбене (Вецгулбене) до города Плявиняс (он же Стукмани, он же Штоксмангоф). В 1902 г. с востока, из Пыталова (Абрене), была проложена узкоколейная ветка до Ситы, которая в 1916 г. продлена русскими войсками через Гулбене до Иерики. В этом же году участок Лифляндских путей от Гулбене до Плявиняса перешит на широкую колею (линия Пыталово–Иерики последовала его примеру в 1921 г.)

Лифляндские ПП национализированы в 1918 г. В 1923 г. был построен объездной участок Валга–Койккюла по территории Эстонии (через Кааргъярве), сокративший путь на 2 км и давший Эстонии прямой доступ к Койккюла. К слову сказать, именно по этому участку пошли поезда, когда Эстония и Латвия вступили в СССР. На этом строительство закончилось, и началось разрушение. Линия Валка–Апе и объездной участок закрыты 2 июня 1970 г., участок Апе–Алуксне — в 1973 г. Оставшаяся линия Гулбене–Алуксне принадлежит акционерному обществу «Gulbenes–Alūksnes Banītīs» и функционирует в режиме туристской железной дороги.

Предлагаем вашему вниманию расписания движения поездов по Лифляндским подъездным путям за разные годы их существования.

Расписания взяты частично из эстонских, частично — из латвийских источников. К сожалению, эти источники не всегда адекватно отражают расписание «по ту сторону границы».

Гиперссылки по теме

- http://www.banitis.lv «Banītīs» (Официальный сайт УЖД Гулбене–Алуксне)
- http://parovoz.com/narrow/LV75.php «Узкоколейные железные дороги Латвии (750 и 1000 мм)» (Энциклопедия «Младший Брат»)

Составил Д. Зиновьев (Бостон)

км	↓ Станция	1924	1932/33			1937/38			1962		1964	
	Поезд →	№5	№49	№5	№51	№5	№19	№7	№955	№957	№961	№965
	Латвия											
112	Валга Лат.	14.50	...	17.15	...	...	...	15.30	...	...	...	...
101	Жулдини	15.14	...	—	...	...	...	15.55	...	...	...	...
	Эстония											
110	Валга Эст.	...	1.30	...	17.50	...	...	...	12.50	22.10	0.40	11.45
100	Каагъярве	...	1.57	...	18.20	...	...	...	13.11	22.31	1.01	12.05
?	Лепа	...	—	...	—	...	...	...	13.22	22.42	1.12	12.17
92	Койккюла	15.48	2.26	18.11	18.50	...	...	16.19	13.32	22.52	1.22	12.27
?	Пюгери	—	—	—	—	...	...	—	13.40	23.00	1.30	12.35
86	Лаанеметса	—	2.42	—	19.06	...	...	16.35	13.50	23.10	1.40	12.45
83	Тахева	16.22	3.03	18.34	19.25	...	...	16.44	14.07	23.27	1.57	12.53
78	Харгла	—	3.16	18.42	19.39	...	...	16.57	14.19	23.39	2.13	13.09
74	Сару	—	3.30	—	19.53	...	...	17.10	15.00	0.20	3.07	13.44
70	Мынисте	17.10	3.40	19.07	20.03	...	...	17.21	15.18	0.38	3.27	14.04
?	Мытузе	—	...	—	...	...	...	—	15.29	0.49	3.38	14.15
	Латвия											
61	Апе (Опе)	18.00	...	20.07	...	3.20	13.44	18.06	15.45	1.05	4.35	14.45
58	Лайцене	—	...	—	...	3.27	13.52	18.14	...	...	—	—
51	Вайдава	18.38	...	—	...	3.44	14.14	18.35	...	...	—	—
43	Алсвики	—	...	—	...	4.45	15.41	...	...	...	—	—
34	Алуксне	20.00	...	—	...	4.27	15.17	19.23	...	...	—	—
?	Вейини	—	...	—	...	—	—	...	...	...	—	—
22	Папарде	20.44	...	—	...	4.53	15.45	...	...	...	—	—
?	Дундури	—	...	—	...	—	—	...	...	...	—	—
15	Калниена	21.08	...	—	...	5.08	16.15	...	...	...	—	—
11	Стамер(иен)е	21.25	...	—	...	5.17	16.30	...	...	...	—	—
?	Пурини	—	...	—	...	—	—	...	...	...	—	—
5	Калниена	—	...	—	...	—	—	...	...	...	—	—
0	(Вец)Гулбене	21.50	...	0.05	...	5.35	16.50	...	...	...	7.15	17.20

км	↓ Станция	1981/82				2004		
	Поезд →	№961	№963	№965	№967	№691	№693	№695
	Латвия							
34	Алуксне	3.10	10.10	15.50	20.00	7.50	15.20	19.50
?	Вейини	—	—	—	—	8.04	15.34	20.04
26	Умерниеки	—	—	—	—	8.13	15.43	20.13
22	Папарде	3.37	10.37	16.17	20.27	8.22	15.52	20.22
?	Дундури	—	—	—	—	8.27	15.57	20.27
15	Калниена	—	—	—	—	8.40	16.10	20.40
11	Стамериене	—	—	—	—	8.52	16.22	20.52
?	Пурини	—	—	—	—	9.01	16.31	21.01
6	Бирзе	—	—	—	—	9.07	16.37	21.07
0	Гулбене	4.25	11.25	16.05	21.15	9.15	16.45	21.15

км	↓ Станция	1981/82				2004		
	Поезд →	№968	№962	№964	№966	№692	№694	№696
	Латвия							
34	Алуксне	0.35	9.10	14.50	19.30	7.30	14.55	19.30
?	Вейини	—	—	—	—	7.15	14.40	19.15
26	Умерниеки	—	—	—	—	7.05	14.30	19.05
22	Папарде	0.04	8.39	14.19	18.59	6.55	14.20	18.55
?	Дундури	—	—	—	—	6.50	14.15	18.50
15	Калниена	—	—	—	—	6.39	14.04	18.39
11	Стамериене	—	—	—	—	6.27	13.52	18.27
?	Пурини	—	—	—	—	6.17	13.42	18.17
6	Бирзе	—	—	—	—	6.10	13.35	18.10
0	Гулбене	23.15	7.50	13.30	23.15	6.00	13.25	18.00

км	↓ Станция	1924	1932/33			1937/38			1962		1964	
	Поезд →	№6	№50	№6	№52	№8	№18	№6	№958	№956	№962	№966
	Латвия											
112	Валга Лат.	8.25	. . .	8.35	. . .	7.00	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
101	Жулдини	7.55	. . .	—	. . .	—	. . .	—	. . .	. . .	. . .	. . .
	Эстония											
110	Валга Эст.	. . .	6.24	. . .	23.05	. . .	. . .	. . .	6.36	19.45	7.16	17.39
100	Каагъярве	. . .	5.59	. . .	22.40	. . .	. . .	. . .	6.16	19.25	6.56	17.19
?	Лепа	. . .	—	. . .	—	. . .	. . .	. . .	6.04	19.13	6.44	17.07
92	Койккюла	7.33	5.32	7.43	22.10	6.16	. . .	. . .	5.54	19.03	6.34	16.57
?	Пюгери	—	—	—	—	—	. . .	. . .	5.45	18.54	6.25	16.48
86	Лаанеметса	—	5.09	—	21.42	5.59	. . .	. . .	5.35	18.44	6.15	16.38
83	Тахева	7.00	4.58	7.20	21.30	5.50	. . .	. . .	5.28	18.37	6.08	16.31
78	Харгла	—	4.35	7.12	21.07	5.37	. . .	. . .	5.10	18.16	5.52	16.06
74	Сару	—	4.21	—	20.52	5.24	. . .	. . .	4.58	18.04	5.36	15.50
70	Мынисте	6.05	4.10	6.49	20.40	5.14	. . .	. . .	4.21	17.17	5.11	15.15
?	Мытузе	—	. . .	—	. . .	—	. . .	. . .	4.07	17.02	5.01	14.56
	Латвия											
61	Апе (Опе)	5.18	. . .	6.20	. . .	4.47	9.36	23.01	3.50	16.45	4.45	14.40
58	Лайцене	—	. . .	—	. . .	4.05	9.30	22.55	. . .	. . .	—	—
51	Вайдава	4.20	. . .	—	. . .	3.48	9.14	22.40	. . .	. . .	—	—
43	Алсвики	3.50	. . .	—	. . .	3.16	8.53	22.24	. . .	. . .	—	—
34	Алуксне	3.24	. . .	—	. . .	2.56	8.34	22.08	. . .	. . .	—	—
?	Вейини	—	. . .	—	. . .	. . .	—	—	. . .	. . .	—	—
26	Умерниеки	—	. . .	—	. . .	. . .	7.55	21.42	. . .	. . .	—	—
22	Папарде	2.21	. . .	—	. . .	. . .	7.40	21.33	. . .	. . .	—	—
?	Дундури	—	. . .	—	. . .	. . .	—	—	. . .	. . .	—	—
15	Калниена	1.46	. . .	—	. . .	. . .	7.22	21.20	. . .	. . .	—	—
11	Стамер(иен)е	1.31	. . .	—	. . .	. . .	7.06	21.10	. . .	. . .	—	—
?	Пурини	—	. . .	—	. . .	. . .	—	—	. . .	. . .	—	—
6	Бирзе	—	. . .	—	. . .	. . .	—	—	. . .	. . .	—	—
0	(Вец)Гулбене	1.00	. . .	2.15	. . .	. . .	6.40	20.50	. . .	. . .	2.00	12.00

ЮМОР

КАК ПОПАДАЮТСЯ ШТИРЛИЦЫ
или Железнодорожные чудеса В. Суворова

— А вдоль дороги мёртвые с косами стоять. И тишина. . .
Из фильма «Неуловимые мстители».

. . . Если бы вдруг объявили конкурс за количество развесистой клюквы в книгах, посвященных железным дорогам, то первое место, несомненно, досталось бы небезызвестному писателю Виктору Суворову, точнее, главе «Операция Мост» из его книги «Освободитель». Впрочем, судите сами. . .

Итак, глава «Операция Мост». Г-н Суворов рассказывает о том, как «в новом, 1967 году. . . необходимо было в рекордный срок, за один час, например, построить железнодорожный мост через Днепр и пустить по нему железнодорожные эшелоны, груженные боевой техникой, и колонны танков.» Ну и, конечно же, «. . . все КБ, которые независимо друг от друга вели разработку моста, заявили, что построить наплавной мост даже грузоподъемностью 1500 тонн за такой короткий срок невозможно». Вот прямо так и заявили?

Информация к размышлению

«В тридцатые годы вследствие индустриализации страны происходило постепенное техническое перевооружение инженерных войск. Так, на вооружение инженерных войск поступили. . . тяжёлый понтонный парк Н2П (наплавной мост грузоподъёмностью от 16 до 60 т.), лёгкий понтонный парк НЛП (наплавной мост грузоподъёмностью до 14 т.), *специальный понтонный парк СП-19 (наплавной мост для железнодорожных составов). . .* »
«Результатом осмысления опыта применения инженерных войск в ходе войны явилось бурное техническое развитие их в послевоенные годы. . . Значительное развитие получили переправочные средства: надувные и сборные лодки, более совершенный понтонный парк ТПП, *железнодорожный понтонный парк ППС. . .* » (курсив мой — О. И.)

Ю. Г. Веремеев, «История инженерных войск Русской Армии», краткий очерк

Итак, за 30 лет до описываемых событий наплавной мост для железнодорожных составов уже поступил на вооружение Советской Армии. А после войны появился новый понтонный парк — нагрузки-то на ось в 1950-х возросли! А вот в 1960-х осевые нагрузки не росли, и соответственно, к 1967 году имевшийся понтонный парк ну никак не мог устареть. Но, несмотря на это. . .

«Конечно, в Советской Армии не было такого моста!» — с уверенностью заявляет знаток инженерной техники В. Суворов. А посему, дескать, «. . . все вагоны решили переправлять только пустыми, а рядом с поездом пустить не колонну танков, а колонну грузовых машин, тоже пустых.» Но это ещё не так смешно, как дальше. . .

«Оставалась лишь одна проблема: как переправить локомотив, весящий 300 тонн?» Триста тонн??? Это где же это такой нашли в 1967 году? Побойтесь Бога!

Какая нужна сила тяги, чтобы вытянуть состав с указанным Суворовым весом 1500 тонн? Допустим, состав был сформирован из порожних крытых универсальных четырёхосных вагонов. Тара такого вагона 23,5 т., осевая нагрузка соответственно $23{,}5/4 = 5{,}875$ т. С сайта железнодорожных войск России (http://www.fsgv.ru) берем скорость движения поездов по наплавному мосту — 15 км/ч. Отсюда по правилам тяговых расчётов основное удельное сопротивление для четырёхосных вагонов:

$$0{,}7 + (8 + 0{,}1 \times 15 + 0{,}0025 \times 152)/5{,}875 = 2{,}41$$

плюс сопротивление от уклона. Уклон берем типичный руководящий для средней полосы: 9 тысячных (если уж образцовое мероприятие, так выемку в берегу сделать смогли бы). Что получается? $1500 \times (2{,}41 + 9) = 17\,115$ кг или 17 тонн. Ну, накинем даже запас по тяге тонн этак до 20. В зависимости от типа привода для этого потребуется машина со сцепным весом. . . всего 70–100 тонн!

Информация к размышлению

Веса различных локомотивов в СССР в 1967 году, способных развивать длительную силу тяги 20 т. или более:

Локомотив	Сила тяги	Вес
2ТЭ10Л (1 секция)	25,7 т.	129,3 т.
ТЭ3 (1 секция)	20,2 т.	126 т.
ТЭМ1	20 т.	124 т.
ЧМЭ3	23 т.	123 т.
М62	20 т.	116,5 т.
ТГМ3 (маневр. режим)	20 т.	68 т.

Причем найти данные по советскому тяговому подвижному составу можно было в любой советской библиотеке областного центра. Или, если кто за бугром — в сборнике Jane. В зелёненькой такой суперобложке, помнится, даже в читальном зале ВНИТИ такие стояли. . .

Более того, локомотивы со служебным весом 300 тонн в СССР ни в 1967 году, ни раньше не выпускались. А выпускались они. . . в Соединенных Штатах Америки!

Информация к размышлению

Серии локомотивов США, имевшие служебный вес порядка 300 тонн:

Локомотив	Осевая формула	Вес
4000	2-4+4-2	345 т.
Н-8	1-3+3-1	329 т.
М3-4	1-4+4-2	317 т.
АС-11	2-4+4-1	299 т.
L-97	2-3+3-2	286 т.
ЕМ-1	1-4+4-2	285 т.

Ну, прямо как в анекдоте: «Штирлиц, где вы так хорошо научились стрелять? — спросил Мюллер. — В ДОСААФ! — быстро ответил Штирлиц и задумался, не сболтнул ли он лишнего.» «Сколько весит локомотив?» — «Триста тонн!» — быстро отвечает В. Суворов. И, в отличие от Штирлица, даже не задумывается. . .

Ладно, читаем дальше, там ещё интереснее:

«Естественно, возникла идея снизить вес локомотива, насколько это возможно.» Естественно? Идея возникла? У кого? Решение-то в такой ситуации проще простого. Разделить состав на несколько частей и под каждую подать по ТГК2 — его вес всего-навсего 28 тонн, меньше, чем у танка. Чего думать-то? Ан нет:

«Два локомотива, основной и дублирующий, срочно переделали.» Обратим внимание на эту фразу. Нет, речь уже не о том, что не было никакого смысла что-то переделывать. Речь о том, что если состав решили вести двойной тягой, то никто не назовет локомотивы «основным и дублирующим». Даже в случаях, когда в состав необходимо поставить машину «про запас» — например, на натурных испытаниях, — называют её совсем иначе — «локомотив прикрытия». Мелочь, а выдает. . .

Но это всё цветочки по сравнением с тем, что будет сейчас:

«Все, какие только можно, стальные детали были заменены алюминиевыми. Были сменены паровые котлы и топки. Тендеры паровозов были совершенно пустыми, ни угля, ни воды, только по очень маленькой бочке предельно калорийного топлива, возможно, авиационного бензина или керосина.» Оказывается, в 1967 году, по Виктору Суворову, для столь ответственной переправы должны были использоваться. . . паровозы!

Информация к размышлению

В 1967 году грузовая работа, выполненная тепловозами и электровозами, достигла 92,4% от общего объёма.

То есть почти все паровозы в СССР к тому времени направили или на базы запаса, или на промышленные предприятия. Что-то тут не вяжется. . .

И не просто не вяжется. Ещё раз читаем сей перл: «Все, какие только можно, стальные детали были заменены алюминиевыми. Были сменены паровые котлы и топки.» Тут уже барон Мюнхгаузен просто отдыхает. Какие детали на паровозе можно заменить на алюминиевые? Поручни? Будку машиниста? Разве что. А что такое для паровоза «сменить паровой котёл и топку»? Во-первых, на паровозе топка — это часть котла, но не будем придираться к словам. Главное то, что котёл на паровозе определяет всё — размеры паровой машины, развеску, во многом и саму осевую формулу. Так что заменить котёл — это, собственно, полностью новый локомотив спроектировать.

Да и кто в 1967 году мог эти самые котёл и топку спроектировать и построить, если оборудование для этого уже 10 лет как было демонтировано?

Но г-н Суворов так увлекается, что не замечает и большего: «Тендеры паровозов были совершенно пустыми, ни угля, ни воды, только по очень маленькой бочке предельно калорийного топлива, возможно, авиационного бензина или керосина.» А зачем тендер-то, если «очень маленькие бочки» можно по бокам котла подвесить? Танк-паровоз сие называется. А? И вообще: перед тем, как писать эти строки, автору «Освободителя» стоило заглянуть в ещё одну совсем не секретную книжицу. . .

Информация к размышлению

Удельная теплота сгорания различных веществ (ккал/кг):

Бензин	10 500–11 200
Керосин	10 500–11 000
Топливо для реактивных авиадвигателей ТС-1	10 250
Нефть	10 400–11 000
Топочный мазут для паровозов	9500

А. С. Енохович. «Справочник по физике и технике». Пособие для учащихся.
«Машиностроение». Энциклопедический справочник.

Так что бочонком бы явно не обошлось, ибо топливо для реактивного самолета выделяет немногим больше тепла, чем самая что ни на есть обыкновенная паровозная нефть. Как там, в рекламе? «Мужики-то не знают. . . »

Короче: «Никто из иностранных гостей дотоле не обратил внимания на странный факт, что над паровозной трубой нет дыма» Откуда ж дыму-то взяться, когда самого паровоза быть не могло?

Информация к размышлению

Наплавной мост — мост на плавучих опорах (понтонах, плотах, баржах). Наводится на широких и глубоких реках, когда устройство моста на постоянных опорах сложно технически и нерентабельно.

«Большой энциклопедический словарь».

Несколько ранее Суворов пишет: «. . . каким бы мост ни был, а все, кто будет его собирать, должны работать, как акробаты под куполом цирка.» Да уж прямо как акробаты, тоже сказал! Наплавной мост в принципе не может быть высоко над водой, иначе остойчивость потеряет. Вот физическая сила там нужна! И умение плавать.

В-общем, о мосте у Виктора Суворова столь же верные сведения, как и о его «люменевом» паровозе с бочонком керосина. Но тем не менее господин автор продолжает описывать события, приводя совершенно умопомрачительные детали:

«Руководители партии и правительства и многочисленные иностранные гости, наблюдавшие за строительством гигантского моста, просто не ожидали, что он строится для железнодорожного сообщения, и когда локомотив вступил на мост, на правительственной трибуне дружно зааплодировали.»

Для того, чтобы пропустить состав через мост, надо как минимум проложить к нему ж. д. ветку, проложить ж. д. путь на другой стороне (не на песочек речной же съезжать), а также уложить рельсовый путь на самом мосту. И при этом не только руководители партии, но и многочисленные иностранные гости не догадались, что мост железнодорожный! Наверное, все на сваи засмотрелись. . .

«. . . От прогиба моста к двум берегам реки пошли тяжёлые медленные волны и, отразившись от берегов, вернулись

к мосту, плавно закачав его из стороны в сторону.» Ну это просто открытие в волновой теории. Волны от длинного моста, построенного **поперёк** реки, вообще-то идут **вдоль** неё. И вообще, как интересно! Сначала от моста волны дошли до берегов, отразились, дошли обратно. . . и только тогда мост закачался! А от въезда подвижного состава он не качался. Ну, так справочника по физике-то Суворов не читал, что с него взять?

«На крыше паровоза мгновенно появились три фигуры испуганных машинистов.» Итак, по Суворову, на паровозе аж три машиниста и ни одного кочегара. Но это не так важно. Важно то, что локомотивная бригада в случае опасности рванёт куда угодно, только не на крышу. Что там делать, на крыше-то, если рядом — площадка вдоль котла? И потом, как же они полезли, бросив управление? Это можно сделать только в одном случае — если они как раз твёрдо решили пойти на дно вместе с локомотивом. «Паровоз тем временем, медленно раскачиваясь с машинистами на крыше, продолжал свой нелегкий путь.» Уважаемые работники локомотивных бригад, читающие эти строки! Найдется ли среди вас кто-нибудь, кто всерьёз считает, что в такую минуту безопаснее сидеть на крыше, а не за пультом, в готовности остановить состав? Нет? Я так и думал.

И, видимо, не случайно далее следует: «Впоследствии со всех фотографий и фильмов о знаменитой переправе эти перепуганные машинисты были мастерски убраны.» Ну, понятно. Не ищите, читатель, механика, который бесстрашно по крыше лазит, вместо того, чтобы за кран машиниста держаться. Есть версия, почему его не будет. В общем, ехал Штирлиц по Фридрихштрассе, а там его патруль завернул, а дальше другой патруль остановил, а там дама улицу переходила, а даме вещи надо было поднести, а там чемодан радистки Кэт затесался. . .

Впрочем, что я всё: Штирлиц да Штирлиц? Ну никак не проявляет в своём опусе о мосте г-н Суворов профессиональных качеств героического штандартенфюрера. Тот мучился, рисковал, проверял данные: идут ли в Берне–Лозанне переговоры, али всё это туфта и сплетни. А тут пламенному обличителю советской экспансии даже в школьный справочник по физике недосуг заглянуть было. Тут больше проявились навыки совсем другого героя того же сериала — агента Клауса: слушать, кто чего болтает по простоте душевной. Кто — о понтонных сваях, кто — об алюминиевом паровозе, кто — о механиках на крыше. А потом всё фиксировать и отражать в донесении, не вникая в содержание: там разберутся, кто чего наговорил и дозволено это было или нет.

А еще писал Виктор Суворов о железнодорожных смазчиках в тылу врага. . . Впрочем, об этом в другой раз.

О. Измеров (Брянск)

ФОТО НОМЕРА

Пл. 341 км на перегоне Яганово–Малино Большого Московского кольца, 24 апреля 2004 г. (Фото И. Гротова)

НА ДОСУГЕ

СКАЗКИ О ПАРОВОЗИКЕ ТУТУТЕ
То тут, то там

Далеко-далеко, в Кричальских горах, течёт река Сидим. На реке Сидим стоит пристань Курица — её ещё называют Сидимская Курица, чтобы не путать с другими курицами.

У пристани снуют маленькие пароходики, большие грязные баржи и рыбацкие лодки. Они привозят и увозят рыбу, соль, муку, мазут и другие нужные и полезные товары. Но самый главный груз на пристани Курица — это лес.

Высоко-высоко в Кричальских горах бородатые лесорубы топорами и пилами валят огромные деревья. Потом эти деревья очищают от сучьев и по железной дороге отправляют на пристань Курицу. Об этой железной дороге и пойдёт наш рассказ.

Железную дорогу построили давным-давно, когда не было ещё ни паровозов, ни мотовозов. По рельсам цокали грустные усталые лошадки и таскали за собой вагонетки с лесом. Но в один прекрасный день всё изменилось: большой грязный пароход привёз в Курицу два блестящих чёрных паровозика!

— И-го-го! — заржали лошади. — Наконец-то мы отдохнём!

— Ура! — закричали бородатые лесорубы. — Наконец-то мы сможем рубить большие деревья!

— Браво! — закричал бородатый господин Поршень-Топкин, Начальник дороги. — Наконец-то я стал настоящим начальником!

И только паровозики не радовались. Они знали, что их ждёт тяжёлая работа.

Паровозики выгрузили из грязного, но тёплого трюма парохода на берег и поставили на рельсы. На берегу моросил противный мелкий дождик. Паровозикам было холодно, мокро и грустно. Потом пришёл бородатый дяденька с ведром белой краски и нарисовал на будках паровозиков цифры: «один» и «два». Так паровозики получили свои первые имена.

На следующий день на станцию Курица пришли ещё четыре бородатых дяденьки. Это были Машинисты и Кочегары паровозиков. Машинисты и Кочегары залезли в будки. Кочегары развели в топках огонь. Начальник дороги господин Поршень-Топкин сказал: «Ну, в добрый путь!» Машинисты отпустили тормоза и потянули за рычаги, и паровозики, свистнув, поехали в горы за вагонетками с лесом: сначала — номер один, а за ним — номер два.

Надо сказать, что на полпути от станции Курица до лагеря лесорубов был разъезд: просто разъезд, без имени и без названия. На этом разъезде поезда, идущие вверх, поджидали поезда, идущие вниз, чтобы не столкнуться с ними на перегоне. На разъезде жил старый Стрелочник, который всю жизнь переключал две стрелки: одну перед разъездом и одну — за разъездом. Стрелочник жил в будке как раз посреди разъезда — между путём, идущим в горы, и путём, идущим вниз, на станцию Курица.

Этим утром Стрелочник, как всегда, вышел на работу. Господин Поршень-Топкин, Начальник дороги, позвонил Стрелочнику и рассказал ему про новые паровозики. Стрелочник никогда раньше не видел паровозов и очень удивился, когда увидел паровозик номер один, ползущий вверх с составом из пустых вагонеток. Паровозик свистнул Стрелочнику, как старому знакомому. Машинист помахал Стрелочнику рукой, и состав пополз в горы.

Не прошло и получаса, как из Курицы приполз второй состав — на этот раз его тащил паровозик номер два. Стрелочник был без очков и не заметил, что на паровозике был нарисован другой номер! Он решил, что это номер один незаметно спустился вниз и теперь поднимается обратно в горы. Паровозик номер два тоже свистнул Стрелочнику, как старому знакомому. Машинист помахал Стрелочнику рукой. . . И тут сверху спустился паровозик номер один! Он тянул длинный состав, гружёный лесом.

Паровозики встали друг напротив друга. А Стрелочник оказался посередине. Он смотрел то налево, то направо. То направо, то налево. Налево–направо. Направо–налево. Так он вертел головой, пока не зазвонил телефон. Это Начальник дороги спрашивал, почему Стрелочник не переводит стрелки и где паровоз?

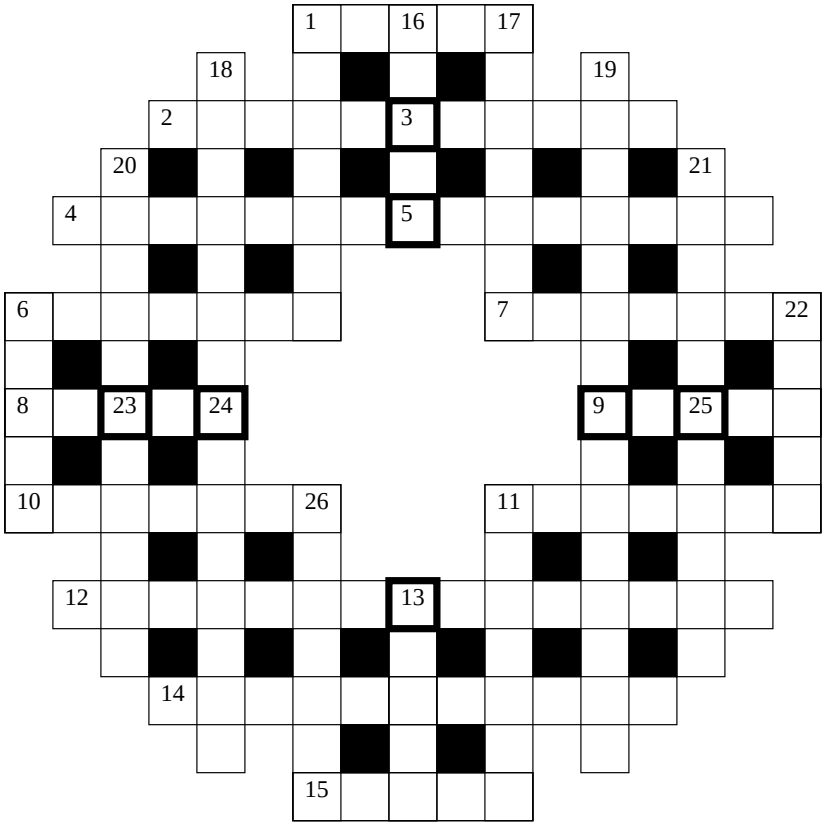
— Он тут, господин Начальник! Нет, там! Нет, тут! Он то тут, то там, то тут, то там. . . Я запутался! — закричал Стрелочник.

— Это чудесно! — сказал Начальник дороги. — Отличные имена для наших паровозиков!

И Начальник дороги велел бородатому дяденьке с ведром с краской написать на будках паровозиков их новые имена: «Тотут» и «Тотам». А Стрелочнику подарил шоколадку. Чтобы он не расстраивался.

С. Лось (Москва)

КРЕСТОВИНА



По горизонтали:

1. Вид пассажирского транспорта. 2. «Поезд-призрак». 3. Мастер по ремонту, настройке различного электрического оборудования. 4. Профессия, не будь которой, существование современных железных дорог было бы затруднительным. 5. Крупная станция Октябрьской ж. д. и Санкт-Петербургского метрополитена. 6. Именной поезд сообщения Москва–Варшава. 7. Узловая станция в Тверской области. 8. Автор фундаментального труда о советских локомотивах. 9. Багаж пассажира. 10. Устройство, применяемое, в частности, при смене вагонных тележек. 11. Коллектив железнодорожников. 12. Работник железнодорожного транспорта. 13. Прибор, применяемый при прокладке новых железных дорог. 14. Устройство для накопления энергии с целью её последующего использования. 15. Станция на Карельском перешейке.

По вертикали:

1. Карликовый локомотив. 6. То, что у локомотива не сзади. 9. Машинист, Герой соцтруда, один из инициаторов стахановского движения. 11. Один из основных персонажей американских «железнодорожных» песенок. 13. Деталь паровоза. 16. Первая часть перевода словосочетания «железная дорога» на казахский язык. 17. Предшественник железной дороги. 18. Один из руководителей партизанского движения в Великую Отечественную войну в Белоруссии, руководитель подпольной группы на оршанском ж. д. узле. 19. Сумма, за которую в 1990-е гг. продавались на лом рельсы разобранных УЖД. 20. Неотъемлимая деталь интерьера купе пассажирского вагона. 21. Полоса земли, предназначенная для передвижения. 22. Станция в Воронежской области. 23. Навигационный прибор, абсолютно бесполезный на железной дороге. 24. Станция в Московской области. 25. Одно из основных минеральных богатств Кольского полуострова, вывозимое по ж. д. 26. Тупиковая станция в Грузии.

Составил Д. Зиновьев (Бостон)

НА НАШЕЙ ОБЛОЖКЕ

НАПЛАВНЫЕ МОСТЫ ДЛЯ ВАРШАВСКОГО ДОГОВОРА

Если внимательно посмотреть на карту Польши, то в районе крупной узловой станции Демблин, расположенной на пересечении линий Варшава–Люблин и Луков–Радом, есть два моста через реки Вислу и Вепшь. Мосты, особенно через Вислу, являлись во времена Варшавского Договора крупными стратегическими объектами, а отношения с Западом тогда не всегда были тёплыми.

Для дублирования моста и быстрого восстановления сообщения в случае его разрушения был сооружён интересный объект в районе города Пулавы, расположенного между Демблином и Люблином.

На топографической карте этого района хорошо видно, что от линии Луков–Радом между станциями Демблин и Пьёнки отходит железнодорожная линия в юго-восточном направлении и напротив Пулав поворачивает к Висле, упираясь в неё. На противоположной стороне реки линия продолжается и соединяется с линией Варшава–Люблин в Пулавах. Напрашивается мысль о том, что когда-то здесь был мост.

Но моста. . . не было! Линии были подведены с обеих сторон к Висле, причём спускались к самому берегу. А через Вислу в случае необходимости наводился понтонный мост; понтоны лежали в непосредственной близости от реки. По крайней мере один раз, во время учений, такой мост был наведён, и по нему прошел состав с груженными полувагонами. Непосредственно на берегу реки остались две опоры, использовавшиеся для крепления моста. (*Вот как надо наплавные мосты строить, г-н Суворов! См. стр. 32–34. — Ред.*)

Времена изменились, Варшавского Договора уже нет, Польша — в НАТО, мостовые понтоны увезли, а подходы к Висле остались, хотя и частично разобранные. Левый берег Вислы относительно высокий и, помимо главного русла, здесь есть ещё одна боковая протока, которую железная дорога пересекала по дамбе (в дамбе была устроена труба).

В 2002 г. случилось известное наводнение в Европе. Небывалый подъём воды размыл дамбу и пути. . . Именно эта картина и изображена во всём её трагическом великолепии на последней странице нашей обложки.

Д. Фокин (Москва)

БЕСПЛАТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Бесплатные объявления принимаются по электронной почте по адресу news@turksib.com**. Максимальный объём 250 печатных знаков. Редакция не несёт ответственности за содержание размещённых объявлений. Редакция оставляет за собой право отказать в размещении объявления в журнале.**

▹ Занимаюсь коллекционированием ж. д. табличек. Ищу коллег для обмена информацией и др. Дмитрий.
E-mail: dolenc@inbox.ru

▹ Куплю модели отечественных тепловозов (ТТ, НО), желательно 2ТЭ10В, М, Л, 2ТЭ116, ТЭ3, ТЭ7.
E-mail: jrvin@yandex.ru

▹ Ищу попутчиков для исследования узкоколеек Башкирии (Красный Ключ–Атняш, Чандар и др.). Дмитрий.
E-mail: dimm60@mail.ru

▹ Куплю подробную информацию о заброшенных УЖД в Тверской, Вологодской, Смоленской, Костромской, Рязанской областях. Сергей Борисович.
Тел.: (095) 189-54-90

▹ Ищу информацию по Салехардской узкоколейке. Увидел фото 2-х старых паровозов, интересует, сколько там подобного. Какова длина путей и что находится рядом с дорогой? (Для фотосессии). Роман К.
E-mail: dezigner@xaker.ru

▹ Куплю значки, выпущенные к юбилеям локомотивных и моторвагонных депо (любой дороги). Андрей Белкин.
E-mail: rvr@mail.ru

▹ Ищу коллег из Эстонии, Белорусии, Грузии, Армении, Казахстана для обмена информацией и фотографиями локомотивов и МВПС. Андрей Белкин.
E-mail: rvr@mail.ru
Адрес: 109369, Москва, а/я 8

▹ Продам книгу «Узкоколейные железные дороги: история, современность, путешествия». 196 страниц, мягкая обложка. Автограф — по Вашему желанию. Подробнее — на сайте http://sbchf.narod.ru. С. Болашенко.
E-mail: sbujd@mail.ru

▹ Ищу информацию, связанную с дорогой Бологое-Полоцкое–Невель–Полоцк (служебные расписания, книги, фотографии и т. п.).
Адрес: 109004, Москва, ул. Б. Коммунистическая, 27, «Спирит», Кондакову А. А.
E-mail: alexander@kondakov.ru

▹ Ищу информацию, связанную с дорогой Крулевщизна–Лынтупы (Беларусь) (служебные расписания, книги, фотографии и т. п.).
Адрес: 109004, Москва, ул. Б. Коммунистическая, 27, «Спирит», Кондакову А. А.
E-mail: alexander@kondakov.ru

▹ Собираю информацию о паровозах серии П36 (места работы, даты передач, даты исключения из инвентаря, даты и места порезки в лом, текущее состояние и местонахождение). Заранее благодарен всем откликнувшимся. Ламкин Андрей.
E-mail: lamkin@nexter.ru

▹ Куплю паровую машину от механического углеподатчика типа С-3 паровозов Л, ЛВ, П36. Разыскиваю информацию о местах резки вышеуказанных паровозов. Валерий Савменко.
E-mail: parmashina@narod.ru

▹ Ищу людей, увлекающихся историей железных дорог и проживающих в Астраханской, Саратовской, Волгоградской, Тамбовской и Смоленской областях. Василий Зимин.
Адрес: 410031, г. Саратов, а/я 397

СЕМАФОР

ОБЛОЖКА