

СЕМАФОР

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

Июнь 2004 г.

Номер 6

**ЭРЕЗУНД
ЛИНК**

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРИУПОЛЬ

ЗЕБЛЯКИ И ЯК

АПШЕРОНСК-ГУАМКА-МЕЗМАЙ

ИСТОРИЯ АМУРСКОЙ Ж. Д.

ПОЛЬСКИЕ ТЕТРАДИ

О НАПЛАВНЫХ МОСТАХ...

СКАЗКИ О ТУТ



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 сверстан с использованием пакета подготовки документации ЛАТЭХ.

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)
Грозов 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:

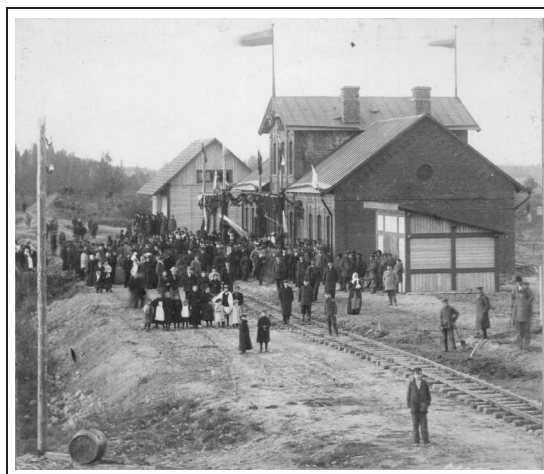
Журнал распространяется бесплатно в электронной форме в виде файлов в формате PDF, доступных для загрузки с веб-сайта журнала. Копирование материалов для личного пользования разрешается в неограниченных количествах. Любое использование материалов как для коммерческих, так и для некоммерческих целей допускается 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.**

С Е М А Ф О Р

СОДЕРЖАНИЕ

<u>SUMMARY</u>	2
<u>КРУПНЫМ ПЛАНОМ</u>	
Железнодорожный Мариуполь (А. Горчаков)	3
Промышленные ж. д. юга Донбасса (А. Горчаков)	6
<u>ТЕХНИКА</u>	
140 лет электротранспорту в России (Д. Зиновьев)	5
<u>ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ</u>	
УЖД в Зебляках и Якшанге (А. Фетисов)	8
Полевая УЖД Угнов–Владимир–Вольинский (В. Венделин) ..	11
По узкоколейным местам Краснодарщины (В. Вершинин) ..	20
<u>ЗА РУБЕЖОМ</u>	
Польские тетради (Д. Фокин)	12
Эрезунд Линк (И. Копайсов)	25
<u>ФОТООХОТА</u>	18
<u>ИЗ АРХИВОВ</u>	
Из истории Амурской ж. д. (В. Буркова, С. Чуйкова)	27
Гулбене–Алуksне: 80 лет в расписаниях (Д. Зиновьев)	30
<u>ЮМОР</u>	
Как попадают Штирлицы (О. Измеров)	32
<u>НА ДОСУГЕ</u>	
Сказки о паровозике Тутуте (С. Лось)	35
<u>НА НАШЕЙ ОБЛОЖКЕ</u>	
Наплавные мосты для Варшавского Договора (Д. Фокин) ..	37
<u>БЕСПЛАТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ</u>	37



В ожидании первого рабочего поезда на ст. Алуksне, предположительно 1902 г. (из coll. 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

Apsheonsk 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 expeditors, 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), Саргана (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 «евроремонт». 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 обнаружены головной вагон электропоезда СРЗ 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 Саргана (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 Аслановым 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 ЧМЭЗ и ЧМЭЗТ.

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.

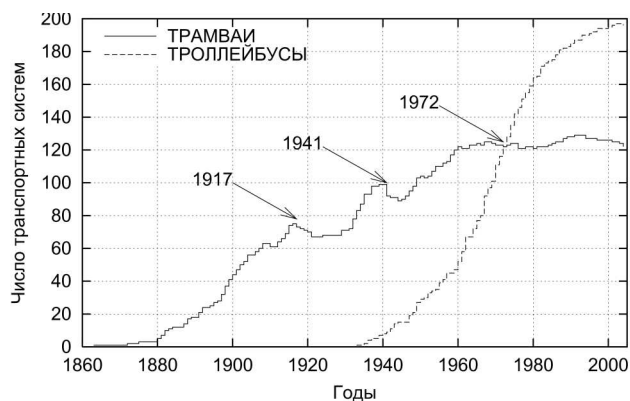
ПРИЛОЖЕНИЕ: Расписание движения электропоездов по ст. Мариуполь-Пасс. на 2003–04 гг.

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-«полторка».

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 ЧМЭЗ-1272 с платформой (там шёл ремонт пути).

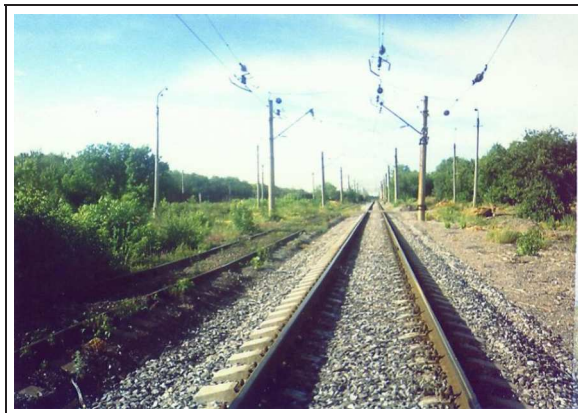
От комбината железнодорожный путь идёт по высокой насыпи, а в районе посёлка Мирный переходит по путепроводу на левую сторону автотрассы. На выезде из посёлка находится станция Урзуф с тремя примыканиями.

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 ответвле-

ния, 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 Стенное, но на переезде через железную дорогу Мариуполь–Донецк ремонтировали дорожное полотно. По такому поводу шлагбаум был permanently закрыт; для большей безопасности 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 наткнулся на окончание ветки, которое представляет из себя насыпь с тупиком посередине поля.

Я въезжаю в Угледар, который представляет из себя микрорайон «девятизэтажек», 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–Цукуреха 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 ЧМЭЗ-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 Якшанга 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 колесей 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 «Рафавэг»¹, 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