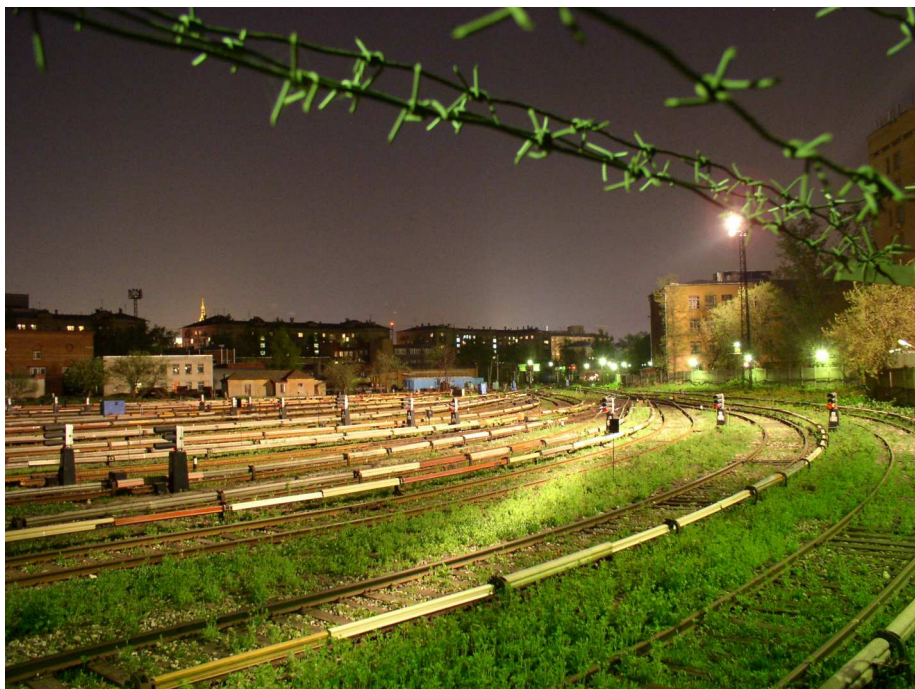


ФОТООХОТА

НОЧЬ НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ



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

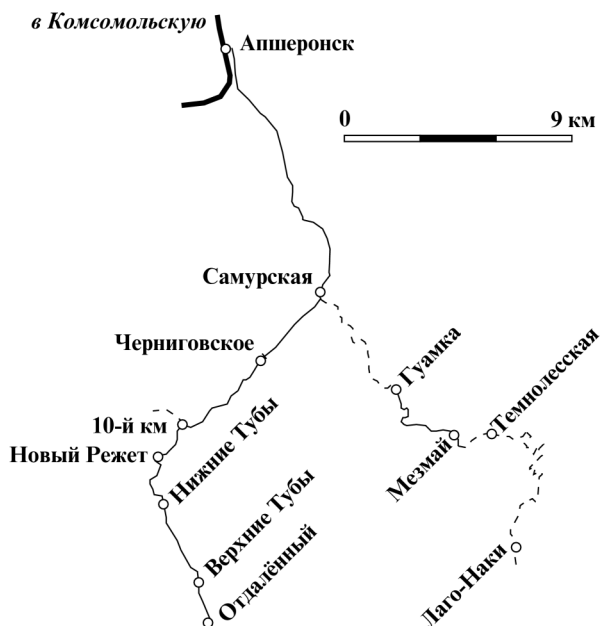


ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ

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 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, груженный 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 посёлок 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 Гу-

амское 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 косматými 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, вырублен-

ная в скале, поражают постоянно меняющимися видами, один удивительнее другого. Пейзажи просто феерические, красота неопишима! 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 сигналив 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 немногочисленный 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 повывезли, шпалы изрядно подгнили и просели. . .

Путь к Мезмаю



Размыт путь 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 малопроезжим. Из всех признаков человеческой цивилизации — только старая заброшенная узкоколейка. А всё-таки прикинь: 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 посёлок 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 обим 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 по-

чти всеобщая «деревянность» — кирпичных строений здесь почти нет. Деревянные дома, треугольные крыши, кирпичные трубы, гавкающие собаки, добродушные коровы и чумазы 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



УЧАСТНИК ФОРУМА

Жизнь хороша, пока стучат колёса

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, насыпный 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» (туннель — 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 паромными. 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 Helsingør (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 Nøtterød («Северные», соответственно, «ворота» — подземная станция, будущая пересадка на метро), København N («Центральный вокзал»), новый небольшой мост на остров Amager (Amager, на этом острове — аэропорт) и ещё две промежуточные станции (Tårnby и Ørestad) ходят до станции Københavns Lufthaven, Kastrup. Интервал движения — 10 минут днём и 30 минут ночью. Время в пути от København N 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 N 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 Hovedbanegården — 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 тушковый, 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 тоннель. Часть берега, где расположен портал туннеля, намыта вглубь моря на 430 м. Автомобильный тоннель на одном уровне с железнодорожным, сбоку. Длина туннеля — 3510 м.

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

Начинается Западный подходный 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 подходный 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 паромными (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 Эресунд)
- <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. Конайсов (Санкт-Петербург)

ВОТ ТАКИЕ ПИРОГИ. . .

В 2001 г. на станции Люблино с горки сорвался пустой вагон. Катился он напрямик 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 ведрами и прочими емкостями, на запах также поднялись местные жители. Несмотря на то, что некоторые «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)

ле), 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

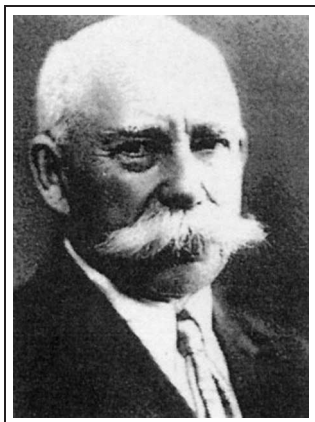
ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

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 простирались 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.

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



А. В. Ливеровский

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 перегоном и песком, допускающими оттаивание грунтов лишь на незначительную глубину. Отсюда, при неблагоприятных условиях стока воды, возникла 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 каменные 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. Бурее 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 пролегла 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 нехоженная тайга, и большие завалы бурелома, и вечная мерзлота. Бывало, поскользнёшься на крутом косяке, 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 вос-

точном 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, тесом и другими материалами. Всё это было направлено на облегчение труда рабочего и на ускорение строительства дороги.

На участке от Архары до Бире 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. Буря), 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 обратиться 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 столб, Облучье — одно здание на 6 столб и мастерскую, Бира — одно здание на 6 столб, Ин — одно здание на 6 столб и мастерскую. В 1916 г. главная линия Амурской железной дороги от Куэнги