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

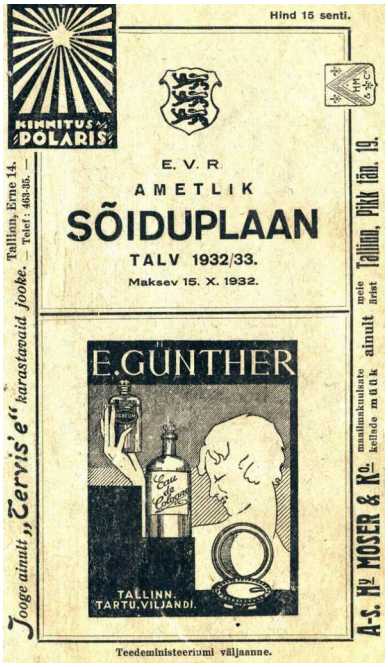
- http://www.banitis.lv «Banītīs» (Официальный сайт УЖД Гулбене–Алуксне)
- http://parovoz.com/narrow/LV75.php «Узкоколейные железные дороги Латвии (750 и 1000 мм)» (Энциклопедия «Младший Брат»)

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?

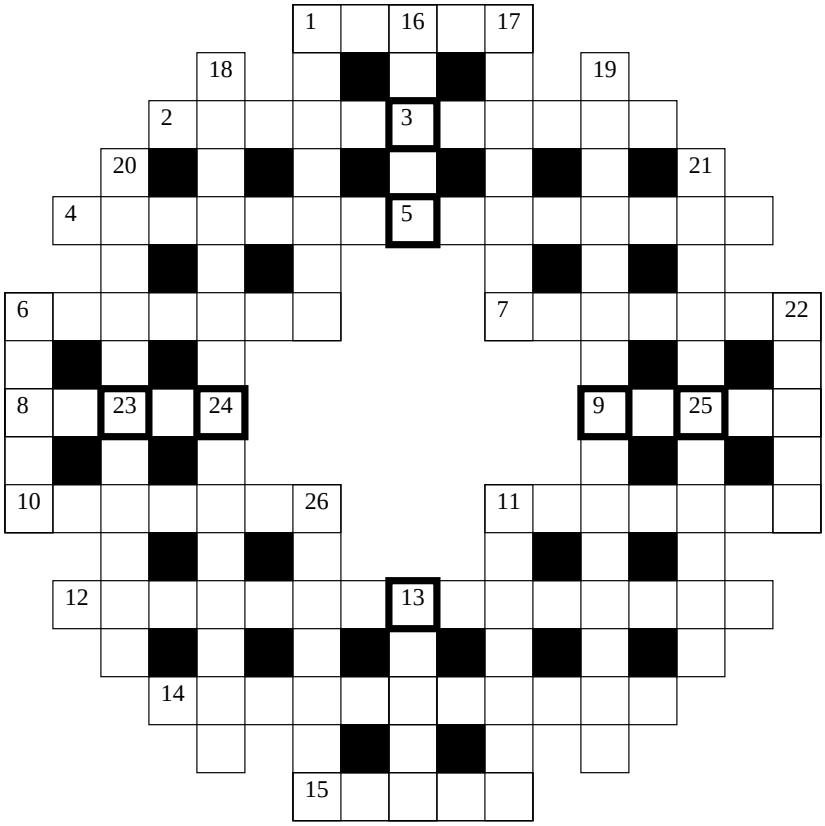
— Он тут, господин Начальник! Нет, там! Нет, тут! Он то тут, то там, то тут, то там... Я запутался! — закричал Стрелочник.

— 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