

«массажирует кипятком. Регион берёт на себя благоустройство привокзальной территории. В результате мы воссоздадим старинный вокзал, которому больше полутора веков».

Московско-Нижегородская железная дорога была среди первых в Центральной России. Первый поезд вокзал станции Гороховец принял в августе 1862 года. На линии тогда было построено несколько вокзалов 3-го класса по одному проекту. Четыре из них и сегодня действуют на ГЖД. Но вокзал в соседних Вязниках десять лет назад реконструировали, изменив его исторический облик. Перепланировки и ремонты привели к тому, что обаяния старины постепенно лишились и станционные здания в Новках и Петушках.

Вокзал в Гороховце неплохо сохранился, хоть и не числится среди охраняемых памятников культурного наследия. Через полтора года он получит современную техническую «начинку», но при этом в отличие от своих собратьев покажет пассажирам, каким он был в XIX веке.

Случается порой, что будто бы сама судьба начинает способствовать благим начинаниям. В этом году, разбирая старые шкафы с бумагами в одном из зданий управления ГЖД в Нижнем Новгороде, обнаружили папку с проектной документацией станции Гороховец. Находку передали в музей истории и развития Горьковской дороги.

Как рассказала директор музея Нина Старикова, в папке были материалы, фиксирующие путевое развитие станции, состояние её сооружений в разные годы – с момента пуска линии до первых десятилетий XX века, а также первоначальный проект вокзального здания, датированный 1860 годом. Все надписи сделаны на французском языке, т.е. проект скорее всего готовили иностранные инженеры. Известно, что, получив в 1857 году концессию на сооружение линии Москва – Нижний Новгород, АО «Главное общество российских железных дорог» пригласило зарубежных специалистов и наняло директором работ французского инженера Карла Колинюна.

«Отсканированную цветную копию проекта вокзального здания мы уже показываем посетителям», – сообщила Нина Старикова.

Старинные чертежи ещё раз сослужат службу строителям, помогут воссоздать вокзал именно таким, каким он был полтора века назад.

Николай Морохин,
соб. корр. «Гудка»
Нижний Новгород

ЭТОМ ГОДУ ТЕХНИК-РАСШИФРОВЩИК СКОРОСТЕМЕРНЫХ ЛЕНТ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО ОКТЯБРЬСК Куйбышевской дирекции тяги Наталья Бочорошвили. По каждому случаю в депо приняли меры по предупреждению нарушений, с машинистами провели дополнительные технические занятия.

Внимательность – главное в работе расшифровщика скоростемерных лент. И этим качеством Наталья Бочорошвили обладает в полной мере. В своей должности она работает уже более 30 лет. Специальность непростая, учитывая нормативы расшифровки: для одного техника – 5,5 тыс. км ленты за 11 часов смены.

По сути, Наталья Александровна исколесила с машинистами всю Куйбышевскую дорогу через номограмму. Номограмма – это специальная миллиметровая подложка, на которую нанесены профиль, светофоры, переезды, устройства

по каждому участку маршрута отмечается все действия локомотивной бригады.

«Не раз представляла себе, как машинист ведёт поезд, управляет тормозами, встаёт перед светофором или выполняет

тивно информация о недочётах будет доведена до других локомотивных бригад, чтобы не допустить повторов.

Расшифровщики работают посменно через два дня. При норме в 5,5 тыс. км

» При норме расшифровки 5,5 тыс. км ленты Наталья Бочорошвили успевает помочь коллегам, дать дельный совет

минуту готовности перед началом движения, – рассказывает Наталья Бочорошвили. – В руках карандаш, на столе номограмма участков железной дороги. Наносим на ленту все показания, проверяем правильность действий локомотивной бригады, отмечаем нарушения».

В поездке случается всякое: нарушение скоростного режима, порядка опробова-

ленты Наталья Бочорошвили успевает помочь коллегам, дать дельный совет, на что обратить внимание, чтобы не пропустить ни одного параметра. Случается, за смену расшифровывает и 6 тыс. км. «Для новичка это сложно, а опытному специалисту вполне по силам», – говорит она.

На первый взгляд всё просто, но на деле работа очень напряжённая.

ЮБИЛЕЙ

Наглядная история Великого Сибирского пути

Сегодня на выставке «Транспорт России – 2016» будет представлено уникальное издание, подготовленное к 100-летию окончания строительства Транссибирской магистрали.

В него вошла сотня фотографий из коллекции альбомов Центрального музея железнодорожного транспорта РФ (Санкт-Петербург).

Как рассказал исполняющий обязанности директора музея Владимир Мителенко, его сотрудники больше года отбирали из фондов снимки, которые наиболее ярко отражают хронику создания Великого Сибирского пути.

Коллекция музея насчитывает 654 альбома, созданных в XIX–XX веках. Они содержат около 30 тыс. фотографий, а также 35 тыс. литографий и гравюр. Непосредственно истории создания Транссиба посвящены 79 альбомов, включающих более 8,2 тыс. изображений.

Самые ранние фотографии, иллюстрирующие ход строительства магистрали, входят в альбом «Виды Южно-Уссурийской железной дороги. 1891–1894 годы». Они выполнены выдающимся фотографом В. Мацкевичем по заказу управления Уссурийской дороги.

Просматривая его, можно узнать, как выглядел в то время вокзал во Владивостоке, и увидеть насыпь на третьей версте магистрали, на которой цесаревич и будущий царь Николай II положил начало работам по сооружению Транссиба 19 мая 1891 года.



Альбом фотографий «Уссурийская железная дорога». Насыпь на 3-й версте. Место, на котором его императорское высочество государь наследник цесаревич изволил положить начало работам по сооружению Сибирской железной дороги 19 мая 1891 года.

Авторами многих работ являются не только известные фотографы того времени (Г. Деньер, С. Левицкий, К. Булла), но и инженеры-путейцы, прокладывавшие Транссиб. По словам Владимира Мителенко, это стало возможным благодаря введению в петербургском Институте инженеров путей сообщения ещё в 1884 году обязательного курса фотографии. Внёс такое предложение директор института Михаил Герсванов, считавший фотодело «могущественным средством быстрого, точного, нелицеприятного изображения действительности».

Открытая в этом вузе научно-исследовательская фотолаборатория стала, как писал Герсванов, «по своему устройству и по богатству оборудования первой в России, да и едва ли не первой в Европе». Поэтому прошедшие хорошую подготовку инженеры-путейцы смогли за-

печатлеть с очень высоким качеством все важнейшие этапы прокладки магистрали века. Лучшие из этих снимков и вошли в новое издание.

Перелистывая страницы альбома и вглядываясь в лица инженеров с застывшими в инее усами и бородами, одетых в тулупы поверх шуб, читатель сможет наглядно представить себе трудности, которые им пришлось преодолеть, прокладывая «путь к Великому океану». В книге также представлены изображения зданий депо, виадуков, станционных будок, многих других, уже не сохранившихся сооружений.

Подробно показано строительство Кругобайкальской железной дороги, которая стала самым сложным участком всей магистрали. На фотографиях можно увидеть самые сложные тоннели, мосты, подпорные стены,



«М.П.С. Сооружение Забайкальской железной дороги. Альбом видов. 1895–1900». Стрелочный пост. 1900 г.

каменные трубы и эстакады. А следом помещены портреты людей, внёсших свой вклад в создание этой дороги, – инженеров, водолазов, участвовавших в подводных работах при возведении пристани на озере Байкал, и многих других.

Отображают собранные специалистами музея снимки и технологию укладки пути той поры: зарубку шпал, растаскивание рельсов вручную, накатку пролётов мостов через реки. И хотя основными инструментами рабочих были лопаты, кирки и тачки, скорость строительства магистрали (более 800 км в год) поражает и в наши дни.

Завершается издание уникальной фотографической открыткой, на которой запечатлено торжественное открытие Амурского моста 5 октября 1916 года, знаменующего собой окончательное завершение строитель-

н дорожников: отец Александр Лукьянов работал слесарем в этом же депо. В 1981 году она окончила учёбу в механико-технологическом техникуме, и отец буквально за руку привёл девушку в депо. Начала рабочей по вводу и выводу электровазов из депо, после курсов повышения квалификации в дорожном учебном центре перевелась в отдел расшифровки скоростемерных лент. Вышла замуж за машиниста Владимира Бочорошвили. Их дети Елена и Сергей уже взрослые и тоже работают на железной дороге. А сейчас уже внуки подают голоса.

Коллеги как-то подсчитали, что за 30 лет работы Наталья Бочорошвили расшифровала около 14 млн км лент. Получается, если собрать все скоростемерные ленты Бочорошвили, ими можно обернуть Землю по экватору 350 раз.

Дмитрий Попов,
соб. корр. «Гудка»
САМАРА

ства Транссиба на территории Российской империи. В честь этого события на одной из ферм моста была установлена памятная доска.

По мнению Владимира Мителенко, подготовленное сотрудниками музея совместно с коллегами из Учебно-методического центра по образованию на железнодорожном транспорте издание является фотолетописью сооружения Великого Сибирского пути. С его помощью все любители истории транспорта, а также молодое поколение читателей смогут лучше узнать о трудовом подвиге строителей этой магистрали, которая, как и указывал император Александр III при её закладке, соединила «обильные дарами сибирские области с сетью внутренних рельсовых сообщений».

Андрей Стрельцов
Фото ЦМЖТ