



ОТВЕЗИТЕ МЕНЯ В ГИМАЛАИ...

Новое в железнодорожной политике Китая. — По сообщению «The China Gazette», между китайским министерством иностранных дел и французским посланником возникли пререкания из-за вопроса о постройке железной дороги от Лян-Чжоу-Фу, близ Пакхоя, к Западной реке. Постройку этой дороги китайцы решили выполнять самостоятельно, вопреки договору, по которому постройка и эксплуатация этой линии должна производиться китайско-французской компанией. Далее, дворянство провинции Шень-Си и Ганьфу хлопочет о разрешении строить жел. дорогу Тай-Юань-Фу (Нань-Си) через Си-Ань-Фу (Шень-Си) в Лань-Чжоу-Фу (Тань-Су). Это вызвано обещанием вице-короля названных провинций передать концессию бельгийскому синдикату.

Один из китайских принцев задался целью во что бы то ни стало выкупить Пекин-Ханькоускую железную дорогу из рук франко-русско-бельгийского синдиката. Для платы ипотечного долга названной дороги требуется огромная сумма, которую его высочество предложил собрать с жителей островов южного Китая. Лицу, которое соберёт необходимый капитал, обещано исполнить титул герцога («Вестник Путей Сообщения», № 44, 3-го ноября 1907 г.).

К вопросу о постройке Багдадской железной дороги. — Английская печать в Индии придаёт большое значение приезду императора Вильгельма в Англию и высказывает мнение, что этот приезд может оказать большое влияние на разрешение вопроса о Багдадской железной дороге и об участии Англии в этой постройке. «Times of India», обсуждая этот вопрос, замечает, что предложения Германии об участии в постройке этой линии должны быть рассмотрены очень тщательно и беспристрастно. Старые условия, на которых предлагали Англии это участие, были нелепы. Газета говорит, что приемлемыми условиями были бы только такие, в которые входил бы английский

контроль над отделом линии между Багдадом и морем («СПБ. Ведом.», № 244, 3-го ноября 1907 г.).

Цены на железнодорожный подвижной состав. — Торгово-промышленная газета сообщает цены на подвижной состав, существующие в настоящее время на русских вагоно- и паровозостроительных заводах по заказам наших железных дорог. Нормальные товарные вагоны тормозные — 1.350 р., то же без тормоза — 1.165 р., платформы усовершенствованного типа тормозные — 1.366 р., то же без тормоза — 1.181 р., вагоны-ледники — 3.230 р., багажные вагоны — 6.692 р., пассажирские четырехосные вагоны 3-го класса — 12.800 р., товарные паровозы нормального типа (вес паровоза 2.922 п., вес тендера 1.159 п.) — 34.210 р., то же без тендера — 28.100 р., четырехосные пассажирские паровозы с четырехосным тендером (3.093 и 1.062 пуда) — 37.513 р., четырехосные пассажирские паровозы с четырехосным тендером (3.058 и 1.762 пуда) — 39.163 р., паровозы типа Китайской Восточной жел. дор. (4.005 и 1.115 пудов) — 45.100 р., пятиосные паровозы той же дороги (4.118 и 1.342 п.) — 19.577 р. и пятиосные паровозы «изменённого» типа той же дороги (4.118 и 8.342 п.) — 50.144 р. Последние цифры показывают, насколько крупные затраты требуются при усовершенствовании тяги железных дорог («Новый Край», № 237 от 6-го ноября 1907 г.).

К этому последнему указанию следовало бы, кажется, добавить: «Когда эти усовершенствования, будучи односторонними, игнорируют прогресс техники в других, даже родственных сферах и общую потребность уменьшения расходов. Желательно было бы иметь также цены на подвижной состав в пограничных с Россией странах».

«Игрушечная» железная дорога на Гималаях. — Жаркий климат долин Индостанского полуострова часто отражается весьма неблагоприятно на здоровье живущих здесь





европейцев; поэтому семьи живущих здесь англичан-чиновников и негоциантов, а также офицеры англо-индийской армии ищут удобных, более прохладных местностей, куда временами и удаляются для поправления здоровья. Такими местностями являются возвышенности Гималайских гор и в особенности — местечко Дар-Теелинг, называемый жемчужиной Гималаев. Возвышаясь на несколько тысяч метров над уровнем моря, около долины Ганга, недалеко от главных вершин Гималаев, Эвереста и Чинчин-чунгу, и представляя собой отличный курорт, Дар-Теелинг до сих пор был мало доступен для европейца, вследствие крутизны гор и примитивности способов передвижения.

Англичане в последнее время задумали устранить это неудобство устройством железнодорожного сообщения между Дар-Теелингом и Силигвером — городом, расположенным у подошвы Гималаев, в долине Ганга. При постройке дороги, не преследующей коммерческих целей и потому не обещающей особенных доходов, нужно было соблюдать экономию. Поэтому английские инженеры, отказавшись от проектов дорогих горных линий швейцарского типа, придумали удешевлённую железную дорогу. Они выбрали для этой линии ширину колеи в два фута, с применением, однако, массивных рельсов, так что, несмотря на малую ширину колеи, оказалось возможным для тяги поездов применить довольно сильный паровоз. Соответственно миниатюрной ширине колеи, ва-

гоны также имеют малые размеры, почему и всю дорогу называли «игрушечною» («Toy-Railway»): вагоны ниже человеческого роста и позволяют усесться на скамейке только трём пассажирам. К поезду прицепляется паровоз с машиною в 70 сил. Так как вагоны скреплены между собою так, что могут стать один к другому под любым углом, а оси расположены на близком расстоянии, то весь поезд может легко проходить по кривым весьма малого радиуса.

При сооружении полотна дороги инженеры совершенно отказались от устройства больших мостов и тоннелей. Линия идёт отчасти по караванной дороге, частью же по узкой тропинке, высеченной в склоне горы, и поезд по пути следования делает массу изгибов, поворотов и зигзагов. По словам очевидца — корреспондента газеты «Neue Freie Presse», путешествие по этой дороге доставляет любителю природы невыразимое наслаждение («Правит. Вестн.», № 250, от 17-го ноября 1907 г.).

Колея в 2 фута ширины в действительности не представляет какого-либо нововведения для англичан. Достаточно вспомнить о Фестиньогской ж. дороге, построенной в 1832 году и описанной в «Железнодорожном Деле» в 1886 году, стр. 256 и 277. Она построена главным образом для перевозки плиты. Англичане богаче нас, но не брезгают и облегчёнными типами железных дорог, когда это представляется необходимым и достаточным.

(Железнодорожное дело. — 1908. — № 7. — С. 63). ●