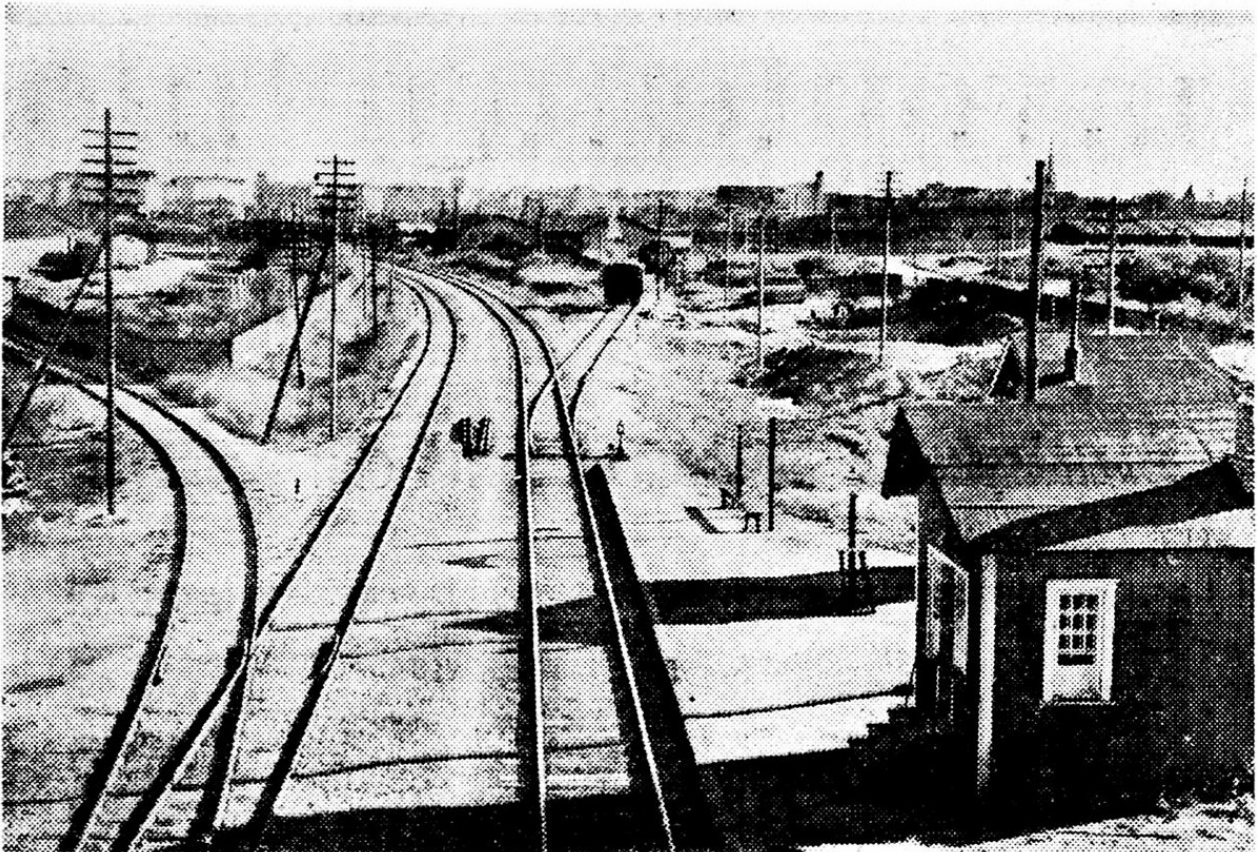


Новая железнодорожная линия Выборг—Тиенхаара удачно обходит застройки

Всего одно ценное здание на её пути. Экскурсия на скоро открывающуюся большую строительную площадку.

Вид на будущее: великолепные мосты, большие насыпи и выемки. Ни одного переезда.



ПЕРЕНОС ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ВЫБОРГ—ТИЕНХААРА

Вид с моста через Хиекка в сторону города. Новая железнодорожная линия будет проложена через складскую площадку, которая видна на заднем плане слева. Напротив, на другой стороне нынешней железной дороги, в настоящее время организуется склад строительной площадки.

Краткие новости уже сообщали, что для города во многих отношениях важнейший перенос железнодорожной линии Выборг—Тиенхаара начнётся в следующем месяце с подготовительных работ. В связи с этим мы обратились к руководителю этой крупной строительной площадки, инженеру-путейцу В. Коийосену, чтобы получить более подробную информацию о уже окончательно готовом плане и предстоящих работах. Во время любезно предоставленного интервью у нас также была возможность совершить короткую поездку на

автомобиле, чтобы ознакомиться с новым направлением железной дороги, которое в подходящих местах проходит вдоль дорог.

Сначала мы проехали по ведущему к нынешней железной дороге мосту через Хиекка, откуда открывался хороший вид на наш вокзал и в противоположном направлении, и, изучая карту, можно было получить довольно наглядное представление о направлении новой железной дороги с самого начала. От станции Выборг она сначала пересекает пролив Кирккосаари севернее нынешнего моста, примерно в 20 метрах от него, по новому мосту. Этот железнодорожный мост, построенный на каменных опорах, будет значительно выше нынешнего моста, с пролётом для судоходства около 6 метров над уровнем воды. Длина двухпутного моста составит 220 метров, и на нём будет 11 пролётов между опорами, в то время как в нынешнем мосту их 19.

Таким образом, достигнув берега Хиекка, новая железнодорожная линия направляется севернее нынешней, сначала следуя довольно близко к ней, через складскую территорию, находящуюся сейчас в ведении военного учреждения, а затем по пологой дуге в сторону между Сауналахти и Монрепо. Она пересекает дорогу, ведущую в Хиекка, примерно в 30 метрах от нынешнего моста. Однако дорога будет перенесена в другое место, примерно в 100 метрах от упомянутого моста в сторону вокзала, под железнодорожной линией через подземный переход.

На этом участке железная дорога будет построена значительно выше нынешней, примерно на уровне насыпи старой дороги Хиекка. Она продолжается через поле Хиекка по высокой насыпи, достигающей даже 9 метров в высоту, и проходит севернее Белого дома Монрепо, после чего пересекает дорогу, ведущую в Монрепо, которая также будет проложена под железной дорогой. Затем она направляется в 700-метровую выемку в скале между парком Монрепо и жилой зоной Сауналахти. В самом узком месте скальной стены, примерно в 700 метрах к северу от нынешних мостов.

С моста через Хиекка можно было также заметить начало первого «видимого» этапа крупного строительства. На некотором расстоянии от остановки Хиекка в сторону города группа рабочих уже занималась обустройством складской площадки на территории между железной дорогой и близлежащей дорогой.

На автомобиле мы остановились на дороге в Монрепо, вдоль которой уже была размечена линия будущей железной дороги. Точно так же она была обозначена на лесной дороге, ведущей к Саммонсаари, где будет организован один из центральных пунктов строительной площадки для различных целей, с временными постройками.

Наконец, мы проехали к старой батарее, расположенной на высоком берегу Кивисалми, которая до сих пор используется военным учреждением, и куда можно попасть только по официальным делам. Вехи указывали на то, что линия железной дороги здесь пройдёт через саму батарею, и одно из зданий на её пути будет снесено. Однако это единственное более или менее значительное здание, которое оказалось на пути новой железнодорожной линии, так как она «удачно» обходит всю застройку между центром города и Тинхаарой.

Через густой лес мы проехали к скалистому берегу пролива. Пейзаж здесь был прекрасен. Но времени любоваться им не было, так как воображение скорее привлекали будущие величественные железнодорожные мосты. Железная дорога будет проложена через пролив, который станет частью Сайменского канала, по двум железнодорожным мостам, расположенным на расстоянии 40 метров друг от друга. Каждый из двух путей получит свой мост. И насыпи на берегах здесь тоже не будут простыми, их высота достигнет 14 метров над уровнем воды. Пролёты мостов будут шириной 15 метров и высотой 12 метров над уровнем воды.

После пересечения Кивисалми железная дорога проходит через 150-метровую выемку в скальном хребте, максимальная глубина которой составит 15 метров. На этом участке не потребуются больше крупных выемок или насыпей, и новая железнодорожная линия соединится со старой примерно в 1300 метрах до станции Тиенхаара.

Наш собеседник сообщил, что при реализации проекта потребуется удалить около 120 000 кубометров скалы. Насыпей же потребуется около 400 000 кубометров.

Стоит также упомянуть, что от новой железнодорожной линии будет проложена ветка к восточному берегу Кивисалми, где, возможно, со временем будет построен порт. Эта ветка отделится от основной линии в районе Сауналаhti, пересекая шоссе, ведущее на запад из Выборга, недалеко от нынешнего переезда Сорвали. Особенно радует то, что на перенесённой основной линии не будет ни одного переезда, все дороги будут проходить под ней через подземные переходы.

Как можно вспомнить, сметная стоимость крупного проекта переноса железной дороги составляет около 45 миллионов марок. Даже при благоприятных условиях и достаточном финансировании работа займёт не менее 4 лет. Однако окончательный срок завершения, естественно, полностью зависит от того, в каком объёме будут выделяться средства на этот проект ежегодно. Сейчас на эти цели доступно 2 200 000 марок.

Как уже упоминалось, работы начнутся с подготовительных этапов в начале октября. Сначала будут проводиться расчистка линии, а также работы по осушению и насыпи. Сейчас уже организуются складские помещения и различные необходимые временные постройки, такие как столовые, мастерские и т.д. В заключение мы спросили инженера Колийосена, сколько рабочих можно будет задействовать на начальном этапе работ, но он не смог назвать точное количество, сказав, что рабочая сила будет привлекаться на строительную площадку по мере расширения работ.