

# **Журнал "Искорка"**

**№08, 1965**

УДК 82-053.2  
ББК 84-4  
Ж92

Ж92 Журнал "Искорка": №08, 1965 / – М.: Книга по Требованию, 2022. – 68 с.

**ISBN 978-5-458-62077-2**

«Искорка» — детский журнал, ежемесячное приложение к газете «Ленинские искры». Выходил в 1957—1992 годах. Первоначально выходил в маленьком объёме и формате и ставил себе скромную задачу, чтобы дети смогли прочитать интересный рассказ, стихи, познакомиться с героями наших дней, а в часы досуга посидеть над разгадыванием кроссвордов, шарад, головоломок». Однако уже к концу 1957 года объём журнала значительно увеличился, стали печататься повести, пьесы.

**ISBN 978-5-458-62077-2**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2022  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



## «Волшебники» водят поезда

### КАК ЛЕВ БЫЛ ПОСРАМЛЕН ЛОШАДЬЮ

Восемь покрытых лаком и украшенных вензелями экипажей катились не по мостовой, а по... рельсам, уложенным на деревянные шпалы. По обеим сторонам насыпи стояли удивлённые петербуржцы, зачарованно глядя на необычный кортеж. Его тянул за собой паровоз с гордым именем «Лев». Впереди на паровозе был установлен музыкальный ящик, предупреждавший пешеходов бравурным вальсом: «Берегись!» Однако люди не боялись попасть под колёса поезда, который еле тащился по рельсам. А тут ещё на беду пышущей жаром «бочки» на шоссе появился лихой седок на орловском рысаке и обогнал паровоз.

Так в один из октябрьских дней 1837 года, в день открытия первой в России железной дороги Петербург—Царское Село, «Лев» был посрамлён лошадью. Но ненадолго. Паровоз жестоко отомстил своему сопернику. Прошло немного лет, и огнедышащая

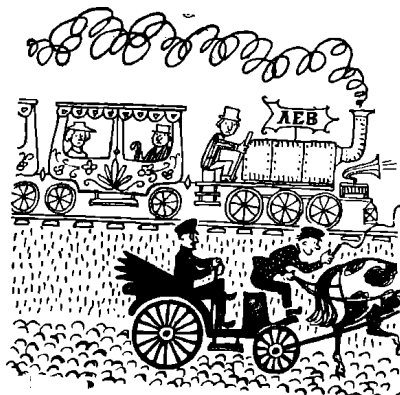
«бочка на колёсах», изменившая свой облик и накопившая новые силы, навсегда оставила позади себя конскую тягу.

В те далёкие годы на железных дорогах началась битва за скорости. То угасая, то разгораясь с новой силой, она длится по сей день. Но теперь уже не с рысаками сражается локомотив, а с такими могучими соперниками, как быстроходный автомобиль, крылатый водный корабль и даже самолёт.

Конечно, нелегко выдерживать такой поединок. Выстоять железнодорожный транспорт может здесь только при одном условии: если будет непрерывно повышать скорости, вооружаться автоматикой.

### «МИСТРАЛЮ» НАСТУПАЮТ НА ПЯТКИ

«Мистраль» — так зовётся поезд, курсирующий между Парижем и Лионом. Не случайно присвоили ему имя ветра, дующего с большой силой на побережье Средиземного моря: поезд мчится быстрее этого свирепого ветра — его средняя скорость выше 127 километ-



ров в час. Другой «Мистраль» курсирует на линии Париж — Марсель со средней скоростью около 110 километров в час. Английский экспресс Бристоль — Лондон ходит чуть медленнее. С такой же примерно быстротой мчится итальянский «Риальто» на линии Милан — Венеция.

А наши поезда, каковы их скорости?

Помню, я ехал в кабине тепловоза ТЭП-60. Расстояние в 650 километров от Ленинграда до Москвы локомотив преодолел с пассажирским поездом за 5 часов 28 минут, а на обратном пути отвоевал у времени ещё 11 минут. 160 километров в час — вот с какой быстротой мчался поезд! Про него нельзя было даже сказать «летит как птица». Он несся со сверхуреганной скоростью.

Это был опытный рейс. Теперь начинает курсировать дневной экспресс «Аврора», который будет преодолевать пространство между Ленинградом и Москвой за 4 часа 59 минут: позавтракаете, съездите в столицу, а к ужину сможете вернуться домой.

Так наши поезда начинают обгонять самых выдающихся рекорсменов стальных дорог, в том числе и прославленный «Мистраль».

Кстати, об ураганных скоростях поездов на линии Ленинград — Москва первыми узнали... птицы. Сколько лет летают они за поездами, как чайки за кораблями, подбирают на полотне железной до-



роги остатки пищи. Из поколения в поколение они привыкли к определённой скорости поездов, и каждая пичуга могла соразмерить свой полёт, проскочить перед самым паровозом. А тут, нежданно-негаданно, понеслись поезда точно вихрь. Как рассчитаешь свой полёт, чтоб не удариться о железные бока вагонов, локомотива? И пришлось пернатым переучиваться.

## В БИТВУ ВСТУПАЮТ АВТОМАТЫ

Но достигнутое — лишь первые ступени на пути к вершинам скоростей. Битва продолжается.

Наши заводы уже выпускают локомотивы, обладающие «вторым дыханием», рвущиеся к новым финишным лентам на дорогах, уложенных серебряными полосами рельсов. Недалёк день, когда поезд за три с половиной часа проглотит расстояние между Ленинградом и столицей стра-

ны! Такой электропоезд создаётся сейчас в Риге.

Но электровозы и тепловозы, как известно, машины земные и ходят не по небесам, а по рельсам. А последние, кстати, имеют прямое отношение к нашему разговору о скоростях.

Высокие скорости требуют, чтобы путь, по которому мчатся поезда, обладал большой прочностью, не боялся любого веса и сверхвысокой быстротходности железнодорожных составов. На Октябрьской магистрали сотни километров пути уложены тяжёлыми рельсами, каждый длиной 800 метров. По этим стальным плетям, заменившим 12,5-метровые коротышки, поезда ходят будто по бархату — плавно, без толчков.

Но «бархатный» путь — это не только длиномерные рельсы. Их укладывают на иную, чем прежде, «подушку» — на железобетонные шпалы. Их жизнь в пять раз продолжительнее деревянных.

Однако и этого мало, чтобы достичь скоростных высот движения поездов. «Железобетонный фундамент» транспорта оборудован автоматическими «глазами» и «ушами» — кодовой автоблокировкой и локомотивной сигнализацией. Машинист может развивать любую скорость и не беспокоиться, в порядке ли путь. Случись какая-нибудь неисправность, и бдительный автомат немедленно сообщит об этом водителю: перед его глазами сразу же замигает красная лампочка.

А если по какой-либо причине машинист не заметит тревожного сигнала, автостоп за несколько десятков метров от опасного места сам остановит поезд.

## РОБОТ ВЕДЕТ ПОЕЗД

Испокон века хозяином локомотива был машинист. Только ему доверялось водить поезда. Смотрел машинист на расстилающуюся перед ним колею, смотрел днём и ночью, в бурю и дождь, в снег и туман, следил за вспыхивающими на пути огнями светофоров, готовый по первому тревожному сигналу остановить мчащийся состав.

Но скорости посягнули на святая святых: потребовали, чтобы локомотивный машинист-человек уступил место машинисту-роботу.

А в силах ли кто создать электронного водителя поездов? Да. Больше того, я давно уже знаком с ним и мы вместе совершили рейс от Москвы до станции Крюково.

Это была «электричка», каких много на столичном и Ле-



нинградском железнодорожных узлах. Никто из пассажиров, конечно, не знал, что состав ведёт робот. Правда, рядом с ним, на своём рабочем месте, сидел машинист, но как он себя вёл!

Я хорошо знал этого машиниста. Если сложить вместе пройденные им на локомотиве километры, то получится расстояние, равное десяти, а может быть, и больше окружностям земного шара. Не было случая, чтобы он во время рейса отнял руку от контроллера либо на секунду оторвал взгляд от полотна железной дороги.

И вот я увидел, как машинист, нарушая вековой закон, сидел в кабине мчащегося со скоростью ста километров в час поезда... сложа руки. Он не обращал внимания ни на контроллер, ни на проносившиеся мимо зеленоглазые светофоры, ни на график движения. Всё это делал за него автомат, созданный советскими учёными и инженерами. Ему, своему электронному коллеге, доверил он управление поездом.

Вот на перегоне вспыхнул багровый глазок: «Опасность, смотри в оба!» Машинист заметил тревожный сигнал, но не схватил ручку контроллера, не привёл в действие тормоза, а продолжал спокойно сидеть в прежней позе. В эти доли секунды, показавшиеся мне часами, электронный машинист «на всём скаку» притормозил мчащийся поезд, резко сбросил скорость, а затем остано-

вил его в нескольких десятках метров от угрожавшего аварией места.

### КАК «ВЫГЛЯДИТ» ЭЛЕКТРОННЫЙ МАШИНИСТ

Вас, конечно, интересует, как выглядит автомат-машинист? В кабине его трудно увидеть. Только небольшой узкий щит с непрерывно мигающими разноцветными лампочками выдаёт его присутствие.

Зато рядом с кабиной машинист-автомат занимает отдельный кабинет, от пола до потолка уставленный стальными кассетами, напоминающими соты в пчелином улье. Это — электронный мозг автомашиниста, по сотням проводов отдающий распоряжения армии своих помощников.

Один из испытателей автомашиниста показал мне плоский коричневый коробок. На широкой ладони инженера он казался совсем маленьким. Он был буквально набит так называемыми импульсными трансформаторами, крошечными — четыре миллиметра в объёме.

— Это кладовая клеток электронного мозга автомашиниста — пояснил испытатель, — так называемые логические элементы. Подобно человеческому мозгу, они запоминают, раздумывают, принимают решения.

Что же этот электронный мозг мыслит лучше человека? Нет, не лучше. Зато — быст-

рее. В миллион раз. А при ураганных скоростях быстрота принимаемых решений — это главное.

## КОСМИЧЕСКИЕ И ЗЕМНЫЕ ВОДИТЕЛИ

Вспомните, что вы читали про ракеты, в которых совершили путешествия по Вселенной Юрий Гагарин, Герман Титов и другие наши герои-космонавты. Что бы они делали без сотен умнейших приборов-автоматов, окружавших их в кабине межпланетного корабля? То же происходит с машинистом, ведущим современный электровоз либо тепловоз.

Несколько лет назад один из водителей дневного экспресса Ленинград — Москва рассказал мне, как трудно ему при скорости 120 километров в час одновременно следить за приборами управления, подавать сигналы, включать тормоза и принимать решения. А теперь поезда мчатся между Ленинградом и Москвой со скоростью 160 километров в час. Какому же машинисту по силам такая нагрузка?! Машинисту-автомату. Ему не страшны никакие скорости, он не боится ни бессонной ночи, ни тумана, ни пурги.

Стальные магистрали, как и улицы, полны неожиданностей. Накрапывает дождик — плохо: рельсы покрываются мельчайшими бусинками воды — и колёса локомотива буксуют, скользят. В «лоб» машине дует ветер — тоже пло-

хо: поезд снижает скорость. Идёт снег, крутит пурга — и опять машинисту тяжело вести поезд. Да и машинисты-то не все одинаковые: одни — умелые и опытные, другие только начинают «шагать» по железнодорожному полотну.

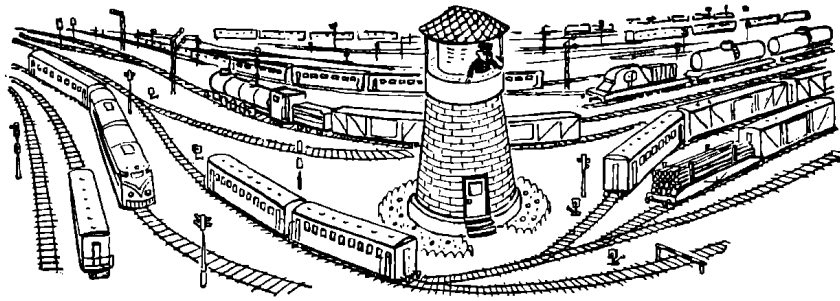
А машинисту-автомату ни знания, ни опыт не нужны. Ему счётно-решающее устройство даёт задание: пройти, скажем, с локомотивом от Ленинграда до Москвы за пять часов, по пути остановиться в Бологом, прождать там пять минут и следовать дальше. Получив такую путёвку, электронный водитель сам, автоматически выберет наивыгоднейший режим вождения поезда и с точностью до секунды выдержит график.

Недалёк тот день, когда автомашинисты поведут тысячи грузовых и пассажирских поездов.

Тысячи поездов летят по стальным путям страны! Но, прежде чем вручить составы машинистам, поезда обрабатывают в вагонных парках и на сортировочных горках. Это делают стрелочники и сцепщики, дежурные по станциям и диспетчеры.

## ФАБРИКА МАРШРУТОВ

Станцию Ленинград-Сортировочный-Московский называют фабрикой маршрутов — тысячи вагонов перерабатывает она ежедневно. На её путях ежедневно берут старт поезда во все концы страны — с минеральными удобрениями и турбинами,



станками и торфом, лесом и металлом. На сортировочных горках станции перерабатывают каждый состав: выбирают вагоны одинаковых направлений, присоединяют их к вагонам-попутчикам и отправляют целыми маршрутами в один адрес.

Когда смотришь с вершины сортировочной горки на исчерченную полосами рельсов станцию, невольно возникает вопрос: где люди — стрелочники, тормозильщики? Их не видно. А между тем вокруг кипит работа. Цепочкой спускаются с горки и разбегаются по путям группы вагонов, выстраиваются в затылок друг другу, образуя новый состав, готовый по первому сигналу отправиться в далёкий рейс. Вспыхивают, гаснут и вновь зажигаются огни светофоров. Непрерывно снуют по станционным путям электровозы и тепловозы, движутся километровой длины, загруженные до отказа поезда. И всё это совершается словно по волшебству.

И действительно, на станции есть «волшебники». Один из них сидит в стеклянной башне, сквозь стены которой видна сортировочная горка — меха-

низированная, оснащённая замечательными электронными автоматами. «Волшебник» — дежурный по горке — одет совсем не сказочно — в форменный железнодорожный китель со знаками различия. Перед дежурным — пульт, густо уставленный рычажками, кнопками, измерительными приборами, сигнальными лампочками. Вот он нажал на одну из кнопок, повернул рычажок. Где-то щёлкнуло, зажужжало. Вспыхнул на пульте зелёный глазок.

А за несколько секунд до этого тяжёлый отцеп из четырёх вагонов, отделённый от распускаемого на горке состава, помчался вниз. Никто не поджидал его у подножья горки — ни стрелочник, ни тормозильщик. А отцеп всё ускорял свой бег и пора уже было придержать его, чтобы он не проскочил заказанного ему места на подгорочном пути. Но вот раздалось шипение, словно из гигантской футбольной камеры выпустили воздух, потом послышались щёлкающие звуки, лязг металла. Задвигались стальные балки-руки, могучими ладонями прижали они с двух сторон ободья колёс вагона и отцеп замедлил своё

движение. Всё это сделало одно только нажатие кнопки на пульте у «волшебника».

Ну, а стрелочники, их ведь тоже не стало на Ленинградской «сортировке». Кто же указывает путь вагонам, выпускает и впускает на станцию поезда?

В 400 метрах от дежурного по горке, тоже в башне, находится ещё один «волшебник» — дежурный по станции. Он сидит перед пультом-табло, на котором электричеством вычерчены все станционные пути. Чтобы приготовить маршрут поезду, надо нажать на две кнопки. В тот же миг во многих местах станции срабатывают десятки электрических стрелочных переводов и доста-

точно одной секунды, чтобы образовалась «стрелочная улица», по которой пойдёт поезд. Прежде это делала целая армия стрелочников.

**ДОБРЫЕ** «волшебники» живут и работают на стальных дорогах нашей Родины. Их становится всё больше и больше. Замечательные автоматы, чудесные механизмы командуют движением поездов, заменяют машинистов у контроллеров локомотивов, формируют составы, выполняют самые тяжёлые работы на железнодорожных путях. Они созданы советскими инженерами, учёными, рабочими.

Н. Егоров

### Я перила сделаю...

*Петя палочки шкурил*

*Ничего не говорил.*

*Ошкурил*

*Заговорил:*

*— Нет у мостика перил.*

*Я перила сделаю,*

*И на берег тот*

*Бабушка несмелая*

*Смело*

*Перейдёт.*



Щенок с Котёнком обнюхались и стали друзьями. Потом Котёнок говорит:

- А ты мяукать умеешь?
- Умею, — сказал Щенок.
- А лазить по деревьям?
- Умею, я всё умею.

Котёнок взял и залез на дерево.

— Теперь ты, — говорит он Щенку.

Щенок походил вокруг дерева, потявкал и говорит:

— А я когда вырасту — летать буду.

Котёнок даже зашипел от удивления.

— Как ты будешь летать?

— На ушах, — сказал Щенок и, закрутив головой так, что его развесистые уши замахали, как крылья бабочки, стал с громким лаем бегать по траве.

Казалось, ещё немного, и Щенок поднимется в воздух.

Потом Щенок вдруг остановился и сказал:

— На этот раз не вышло.

— А у меня глаза светятся! — сказал Котёнок.

— А у меня... А у меня... — начал Щенок, — а у меня ошейник!

Котёнок с завистью посмотрел на ошейник.

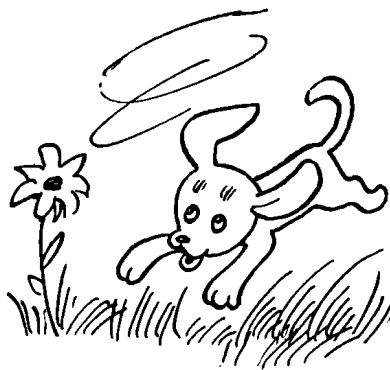
— А я мурлыкать умею, — сказал Котёнок.

— А у меня ошейник! — сказал Щенок.

Котёнок хотел похвастаться усами, но, увидев гордо поднятый нос Щенка, подумал, что ошейник, наверное, лучше, а больше он ничего не знал.

— Теперь ты со мной и дружить не будешь, — сказал грустно Котёнок, — у тебя ошейник...

Щенок молчал, яростно вращая хвостом.



Делать нечего, Котёнок заковылял прочь по тропинке. Иногда он оглядывался.

«Может быть, Щенок ещё согласится дружить, может быть, он пошутил?»

Но Щенок стоял на бугре, задрал нос, и даже не смотрел в его сторону.



## Кто я?

Когда Медвежонок был совсем маленький, мама первый раз взяла его на прогулку.

Увидел Медвежонок ромашку и побежал к ней. Бежит, а навстречу ему Жаба:

— Ты кто?

— Я ещё не знаю, — сказал Мишка.

— Какой ужас! А кто твои папа и мама?

— Медведи.

Жаба с минуту подумала, а потом сказала:

— Ты, наверное, Медведь.

— А кто вы?

— Я — Жаба.

— А что вы делаете?

— Я ловлю Мух.

Мишка фыркнул и побежал дальше. Бежит, а навстречу Зайчонок.

— Ты кто, Жаба? — спрашивает Мишка.

— Нет, я Заяц, а ты кто?

— Жаба мне сказала, что я, наверное, Медведь.

— Нет, ты, наверное, Белка или Барсук, — сказал Зайчонок, — но я точно не знаю.

Мишка чуть не заплакал:

— Вот ты Заяц, а я кто?

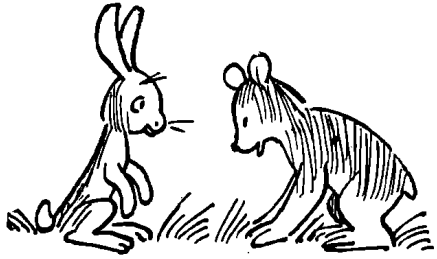
— А может быть, ты Лиса? Тогда мне надо убежать, — сказал Зайчонок.

— Не убегай, — сказал Мишка, — давай сперва узнаем, кто я, а если я Лиса, ты убежишь потом.

И Мишка с Зайцем побежали дальше.

Бегут и встречают Лосёнка.





— Кто вы?

— Я — Заяц, — сказал Заяц.

— А я ещё не знаю, — сказал Мишка, — Жаба сказала, что я, наверное, Медведь, а Заяц говорит, что я, наверное, или Белка или Барсук.

— Я сейчас позову маму, — сказал Лосёнок и скрылся в лесу.

— Бежим скорее! Наверное его мама Лиса, — крикнул Зайчик, и они побежали.

— Куда это вы так быстро бежите? — вышла навстречу Лиса.

— Мы бежим от Лисы, — сказал Заяц, — а вы кто будете?

— Я... Белка. Разве вы не видите, какой у меня пушистый хвост.

— А вы не можете сказать, кто я? — спросил Мишка.

— Отчего же не могу, могу! Ты Лиса — хитрая Лиса!

Бедный Зайчишка, услышав такое, бросился наутёк, Лиса — за ним.

— Куда же вы? — закричал Мишка.

В этот момент из леса вышла мама и взяла Мишку за шиворот.

— Мама, кто я? — спросил Мишка, когда мама принесла его домой.

— Ты непослушный ребёнок, — сказала мама и лизнула Мишку в нос.

