

6/2001 (56)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

# ЛОКОТРАНС

Выставка «ЛОКОТРАНС-2001»

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



**Железные дороги  
и филателия**

**«Русские идут!»**

**Экспериментальные  
скоростные ЧС-200**

**Коломенский  
паровоз типа 62**

**Бронепоезд  
«Доброволец»**

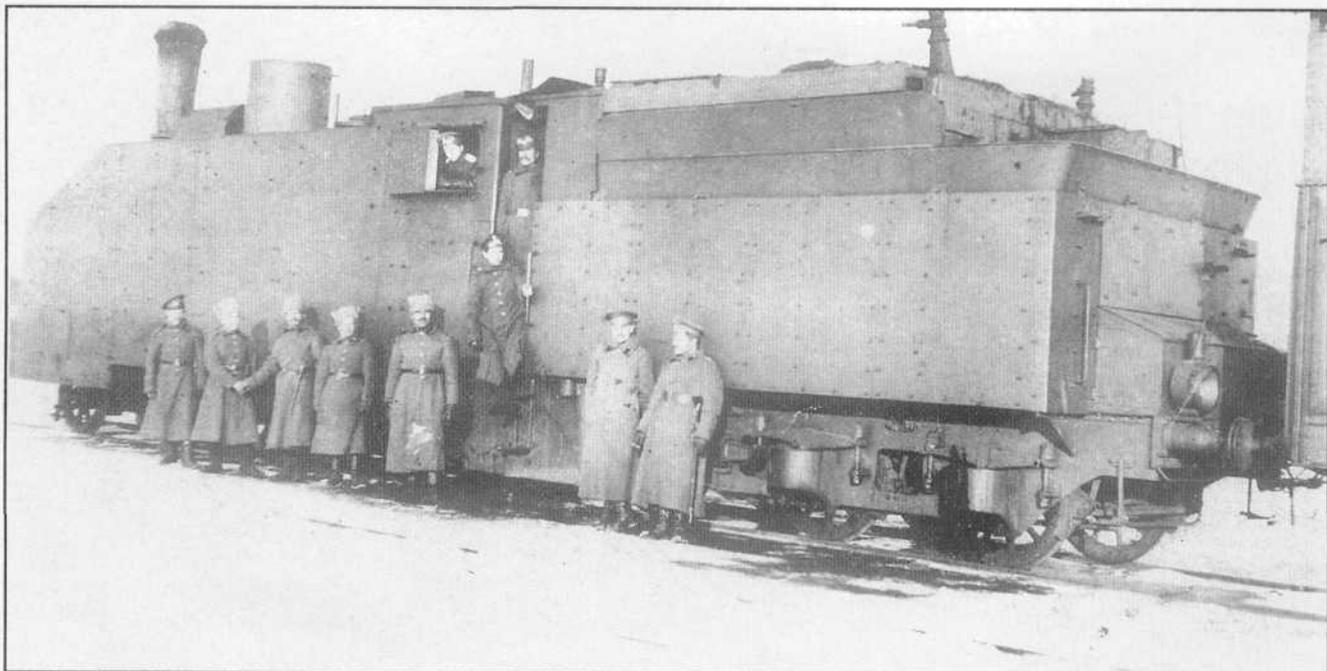
**Испытательный  
стенд для моделей**



Несколько старых архивных фотографий в дополнение материалов о бронепоездах гражданской войны.

Фото сверху.  
Бронепоезд 1918 г.  
Из коллекции Дорожного музея СКЖД. Ростов/Дону.

Фото внизу.  
Из коллекции А.Никольского [Москва]





информационный альманах  
любителей железных дорог,  
истории городского транспорта,  
транспортной техники и  
железнодорожного моделизма

**Редакция:**

**Шеф-редактор:**

Олег Сергеев (Ставрополь)

**355012, Ставрополь, а/я 362**

Т. (865-2) 28-31-59,

E-mail: lokotrans@iskra.stavropol.ru

**Авторский коллектив:**

Е. Абрамов (С.Петербург)  
Ю.Акимов (Москва)  
Р.Бодренко(Калининград)  
В.Власенко (Таганрог)  
Дм.Веревкин (С.-Петербург)  
С.Волков(Ростов/Дону)  
С.Довгвилло (Москва)  
Я.Дорошенко (Москва)  
О.Долматов (Н.Тагил)  
А.Июффе (Москва)  
А.Исаев (С.Петербург)  
П.Кондратьев(С.Петербург)  
М.Кацер (Новочеркасск)  
А.Колесов(Екатеринбург)  
П.Касснер (Гамбург)  
А.Никольский (Москва)  
А.Ольшевский (Москва)  
Дм.Мамин (Саратов)  
М.Максимов (Саратов)  
Г.Мауэр (Берлин)  
А.Шустов (Москва.)  
Ю.Филатов (Омск)

**Подписка и распространение:**

а/я 362, Ставрополь 355012

Т(865-2)28-31-59

E-mail:Lokotrans@iskra.stavropol.ru

Альманах распространяется в Австрии, Беларуси, Великобритании, Германии, Дании, Израиле, Италии, Испании, Казахстане, Латвии, Литве, Норвегии, Нидерландах, Польше, Португалии, России, США, Франции, Финляндии, Чехии, Швейцарии, Украине, Эстонии.

Точка зрения авторов может не совпадать с позицией редакции.  
Ответственность за содержание рекламы несет рекламодатель.  
При использовании материалов ссылка на журнал обязательна.

Альманах зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций  
Свид. №77-1666

Заказ № 1646 Тираж 1100

июнь 2001

**Клуб ТИММ "Локотранс" © Россия**

<http://www.lokotrans.narod.ru>

### **ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:**

**Обложка, 1 стр:** Удивительное паровозное шоу на выставке в Ставрополе 9-12 июня 2001 г.

**В кадре:** премьера четырехосных вагонов от ПК. Фото О.Сергеева

**Обложка, 4 стр:**

участники выставки "Локотранс 2001"



Проходят испытания электропоезда нового поколения ЭД6-0001 на экспериментальном кольце ВНИИЖТа. Фото М.С.Терехина (Орехово-Зуево)

3  
6

10  
13  
14

20

29  
33

38

49

### **ПАНОРАМА**

#### **ИСТОРИЯ ЛОКОМОТИВОВ**

Экспериментальные скоростные

От мастерской до завода

Коломенский 62-й

#### **ПОЧТОВЫЙ ВАГОН**

#### **НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ**

#### **ИЗ АРХИВОВ**

Бронепоезд "Добровolec

#### **КОЛЛЕКЦИОНЕР**

Филателия и железные дороги

Тепловозные таблички Луганского завода

#### **ПАКГАУЗ**

#### **ВИТРИНА**

Выставка "Локотранс 2001"

#### **МОДЕЛИ И ПРОТОТИПЫ**

"Русские идут!"

LSp — легкие бронедризины Вермахта

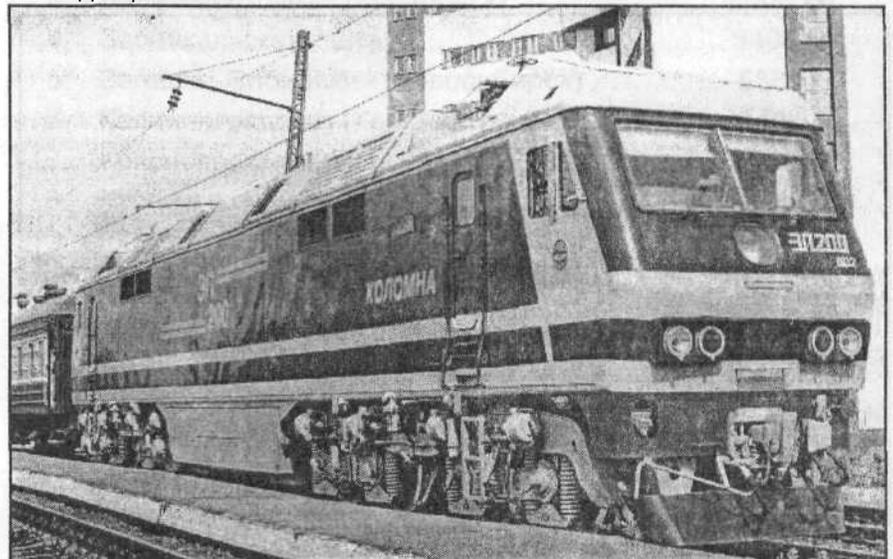
О моделизме и нашем движеии

Рельсочистящая машина

#### **ИЗ-ПОД ОТКОСА**

Родные места

ЭП200-002 прибыл на испытания во ВНИИЖТ на Щербинку в июне 2001 г.  
Фото Дмитрия Мамина





На МОСКОВСКОМ железнодорожном узле поступили в эксплуатацию первые составы электропоездов, прошедших капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы на Московском локомотиво-ремонтном заводе (МЛРЗ).

Первые электропоезда, прошедшие капремонт начали работать на Ярославском направлении в депо Пушкино. Это ЭР2-1081 (в эксплуатации с 1999 г.) (фото внизу) и ЭР2К (с 2000г.). В том же году на линии появился и новый ЭМ1К-1019 с измененной кабиной.

В салоне ЭР2-1081 появились люминесцентные лампы, изменены ручки у форточек. В салоне ЭМ1К (ЭМ- электропоезд московский) исчезли привычные электропечи из-под сидений и появилась возможность локомотивной бригаде наблюдать за порядком в салоне с помощью видеокамер.

В кабине ЭМ1К для этого установлен монитор. Кроме того, форточки на окнах этого электропоезда установлены через одно окно, и имеют замок "трехгранку" для запираения их на зимний сезон. Эти составы в основном эксплуатируются на линии Москва-Пушкино, Москва - Сергиев Посад.

Уже в 2001 году на Павелецком вокзале стал работать электропоезд ЭМ2К (фото вверху), у которого в салоне добавилась бегущая строка. Поезд обслуживает скоростное движение Москва-Ожерелье. На аэропорт Домодедово бегают перекрашенные в синий цвет ЭР2-1145 и ЭР-1262 (с обычными полумягкими диванами и электрическими лампами в салоне).

В.Буракшаев

В ТЧ-9 ПОЯВИЛСЯ в эксплуатации новый тепловоз 2ТЭ116УП-0001. Приобрела его одна нефтяная компания для вождения наливных составов. Тепловоз бросается в глаза своей красной окраской и эмблемой нефтяной фирмы. Но, оказалось, что это инвалид с рождения — тепловоз не имеет системы возбуждения ТГ, и первоначально он провёл несколько поездов на аварийном возбуждении, "сожрав" колоссальное количество топлива. Для него уже заказали в одном из московских НИИ разработку и изготовление аппаратуры управления возбуждением тягового агрегата, напомним, что тепловоз был изготовлен ВЗОРом в 1991 г.

Текст и фото М.Кузнецова

С 26.07.01 в Москве работает выставка железнодорожного подвижного состава, посвященная 100-летию Транссиба. Мне удалось на ней побывать. Экспозиция размещена в главном корпусе знаменитого РЭД, что возле Киевского вокзала. К сожалению, все организовано в лучших традициях МПС последних лет, т.е. получить какую-либо информацию, даже о режиме работы этой выставки и о возможности ее посещения, не удалось, поэтому просто перечислю экспонаты.

Тягово-подвижной состав: электровозы: ЭП1-035, традиционный ЭП200-002, ВЛ10<sup>п</sup>-002 (половина бывшего ВЛЮ-1867, с двумя кабинами "под ЧС7" со скоростью 140 км/ч и новой схемой), одна секция ВЛ10 после капитально-восстановительного ремонта с изменением расположения оборудования, тепловоз ТЭМ21-001 (брянский четырехосный маневровый тепловоз с передачей переменного тока), ТЭМ18Г-001.

Моторвагонный подвижной состав: "Сокол" (неприятно удивило качество окраски — для флагмана РЖД просто непристойно), ЭД6-001, ЭМ2-008.

Вагоны пассажирские: тверской штабной, вагоны "Николаевского экспресса" с новым кузовом и тележками, межобластной вагон.

Грузовые вагоны: цистерна с увеличенным объемом котла ОАО "Рузхиммаш", новый глуходонный полувагон "Уралвагонзавода" на новых тележках, фитинговая 25-метровая брянская платформа на новых тверских тележках.

Представлено также масса разнообразной путевой техники, кранов, восстановительных средств и т.д.

Осталось сказать, что широкой публике посмотреть на все это, вероятнее всего, не удастся.

Ольшевский А. (Москва)



/ мая 2001 года вместе с ЧС200-002 в депо Санкт-Петербург-пассажиры. Московский пришла сплотка из базы запаса со ст. Лебяжье: ЧС1-041, ВЛ41-060, С<sup>п</sup>м-14, Ф<sup>п</sup>-07. На локомотивах восстановлена окраска для демонстрации на выставочной площадке быв. Варшавского вокзала Санкт-Петербурга. Тексти фото А. Венцова

## Железная дорога в цифрах

В начале 2001 года появился небольшой справочник, выпущенный ЦНИИТЭИ МПС содержащий статистические данные о технической оснащенности и перевозочной работе железных дорог Российской Федерации в 2000 г. Приводим лишь некоторые выдержки из этого выпуска.

На 1 января 2000 г. эксплуатационная длина Российских железных дорог составляла 86 тыс. километров.

Всего на территории Российской Федерации насчитывается 17 структурных подразделений МПС:

1. Восточно-Сибирская (Иркутск).....3821 км
2. Горьковская (Нижний Новгород).....5355 км
3. Дальневосточная (Хабаровск).....6003 км
4. Забайкальская (Чита).....3408 км
5. Западно-Сибирская (Новосибирск).....5865 км
6. Калининградская (Калининград).....640км
7. Красноярская (Красноярск).....3160км
8. Куйбышевская (Самара).....4783 км
9. Московская (Москва).....9103 км
10. Октябрьская (Санкт-Петербург).....10143 км
11. Приволжская (Саратов).....4203км
12. Сахалинская (Южно-Сахалинск).....95 7км
13. Свердловская (Екатеринбург).....7128км
14. Северная (Ярославль).....5956 км
15. Северо-Кавказская (Ростов-на-Дону).....6427км
16. Юго-Восточная (Воронеж).....4272км
17. Южно-Уральская (Челябинск).....4807км



ЧС200-002 у цеха ТРЗ локомотивного депо СПб-пас. -Московский  
18.05.2001. Фото автора

А.Венцов (Санкт-Петербург)

## Экспериментальные скоростные

В этой статье я хочу рассказать о двух первых скоростных опытных электровозах ЧС200-001 и 002.

Данные прототипы выпущены заводом "Шкода" в 1974 году. Первоначально электровозы обкатали на кольце в Щербинке. В опытную эксплуатацию электровозы поступили с 1975 года, когда передали в парк локомотивного депо Ленинград-пас.-Московский.

В 1974 году начали выпускать также электровозы ЧС2<sup>Т</sup> с № 945. Позже ЧС2<sup>Т</sup>, как и ЧС200 выпускались на основе первых ЧС2<sup>Т</sup>-875 и 876. При этом в ЧС200 воплотились все самые грандиозные замыслы чехословацких электровозостроителей. Вследствие этого первые "двухсотки" ожидала судьба первых ЧС2<sup>Т</sup> ("двушки" списали через два года, а затем порезали в металлолом).

Начну с конструкции электровозов. Эти два монстра были не похожи на ЧС2<sup>Т</sup>, на основе которых они строились. Внешне они отличались даже от последующих ЧС200-003-012 и ЧС6. Почти плоская передняя лобовая часть, круглый прожектор в крыше, наличие створок жалюзи с обеих сторон локомотива, новые двухсистемные пантографы, новая экипажная часть.

Заглянем под кузов.

Здесь впервые чехи применили люльечное подвешивание и винтовые (пружинные) рессоры во второй ступени. В первой ступени — индивидуальное подвешивание. Новые колесные пары с диаметром 1350 мм позволяют разгонять локомотив до 230 км/ч. Новые

тяговые двигатели с компенсационной обмоткой выдавали бешеную силу тяги: мощность секции ЧС200 4200 кВт. В 1975 г. на выставке в Германии чехи получили премию за то, что им удалось "впихнуть" в двигатель постоянного тока с ограниченными габаритами 1050 кВт. Кстати говоря, эта сила тяги улетала в "трубу" из-за низкого сцепного веса локомотива (вес секции 82 т). Все это обусловило работу локомотива только на высоких скоростях.

В кабине просторно, светло, тепло, а главное — сухо. Здесь при дожде вода не заливает кабину через лобовые стекла, как на ЧС2<sup>Т</sup>. Новый кнопочный контроллер машинистам не понравился — держаться не за что. Непонятно расположение сидения инструктора. Оно привинчено к боковой стенке у помощника. Интересно расположение сигнализаторов режимов работы: они не над лобовыми стеклами, а у помощника машиниста на боковой стенке.

Тамбур же за кабиной отличается от остальных ЧС200. Там вместо распределительного щита находится низковольтный шкаф с некоторыми реле и автоматами. На нем сверху расположены выключатели освещения машинного отделения, тамбура и тележек. Рядом находится блок блинкерных реле.

В машинном отделении гораздо теснее, чем на новых ЧС200, из-за уменьшения габарита по сравнению с ЧС2<sup>Т</sup>, наличия широкой форкамеры вентиляторов обдува шахт пуско-тормозных сопротивлений (ПТС) и форкамер со

стороны продольного прохода.

Все аппараты укомплектованы в блоки, поэтому при капитальном ремонте оборудование снимается очень быстро. Здесь шахты ПТС расположены внутри кузова, а не на крыше, как на ЧС2<sup>Т</sup>, причем расстояние между шахтами ПТС и панелью с контакторами настолько узкое, что в собранном локомотиве здесь пройти практически невозможно. Быстродействующий выключатель (БВ) расположен у второго вентилятора. На мой взгляд, это более удачное расположение БВ, т.к. при этом его можно вынуть через крышу (на новых ЧС200 и ЧС6 БВ выносят вручную через тамбур). Рядом с БВ имеется проход к демпферным сопротивлениям и к двери.

У двери в другую секцию стоит тормозной компрессор. Расположение его также интересно: вдоль оси кузова. Это расположение тоже удобно, т.к. имеется возможность нормально затянуть постаментные болты. Над компрессором расположены главные воздушные резервуары, а змеевик охлаждения вынесен на крышу.

На торцевой стене расположены: с одной стороны - блок РЩ, а с другой - низковольтный шкаф с клеммной рейкой, а над ним - блок отыскания неисправностей в цепях управления "ПУМ-ШКОДА".

Теперь об эксплуатации.

Первоначально машинистам понравилась эксплуатировать эти машины. Большое количество электроники ремонтному персоналу удовольствия не доставляло. К счастью, она работала безотказно, и машинисты с удовольствием пользовались реостатным тормозом и системой "автомашинист". Машинистам также понравился уверенный и быстрый разгон до 160 км/ч. Требовалось всего лишь выйти на первую ходовую позицию (27 позиция) и включить пятую ступень ослабления поля.

Трогание локомотива начинается со второй позиции. Первая является подготовительной. При этом подняты сразу два пантографа. При этом идет повышенный износ вставок полозов из-за большой токовой нагрузки, т.к. разгон начинался с СП-соединения.

Было принято решение трогаться на всех четырех пантографах, а после небольшого разгона опускать два ненужных. Этот недостаток был решен на новых ЧС200. На них был установлен дополнительный пакетник, с помощью которого машинист мог дополнительно поднять любой третий пантограф (четвертый при этом оставался опущенным).

Практически вся опытная эксплуатация проходила совместно с представи-



ЧС200-002 перед покраской в локомотивном депо СПб-пас.-Московский Октябрьской ж.д. 01.05.2001. Фото автора

телями завода "Шкода". Они в основном помогали обучать локомотивные бригады и устраняли мелкие замечания. Все недостатки опытной партии были учтены при изготовлении новых ЧС200.

Из-за чрезвычайно сложной и запутанной схемы любая поломка в пути следования вынуждала вызывать вспомогательный локомотив, а система "ПУМ-ШКОДА" только усугубляла положение. Данный агрегат отказывался выполнять наложенные на него обязан-

ности, более того, если машинист забывал вернуть рукоятку режимного барабана ПУМы в нулевое положение, то у него вообще ничего не хотело включаться (все цепи управления оказывались раздробленными на небольшие кусочки). Переключателем режимов работы вентиляторов "зима-лето" машинисты пользоваться боялись, т.к. в летнем режиме обороты вентиляторов были такими, что возникала опасность "улета" их со своих постаментов.

Для этих машин не было разработано ни одного специального документа или инструкции, поэтому локомотивы эксплуатировались без постановки на плановые ремонты. Весь ремонт выполнялся по необходимости. ТР2 машинам не проводили, а до ТР3 они не успели добежать. Цех подъемки вообще не знал, как устроена эта техника. Первая длинная машина ЧС-001 на ТР3 стояла месяц, пока ее более-менее изучили.

Итак, подведем итог.

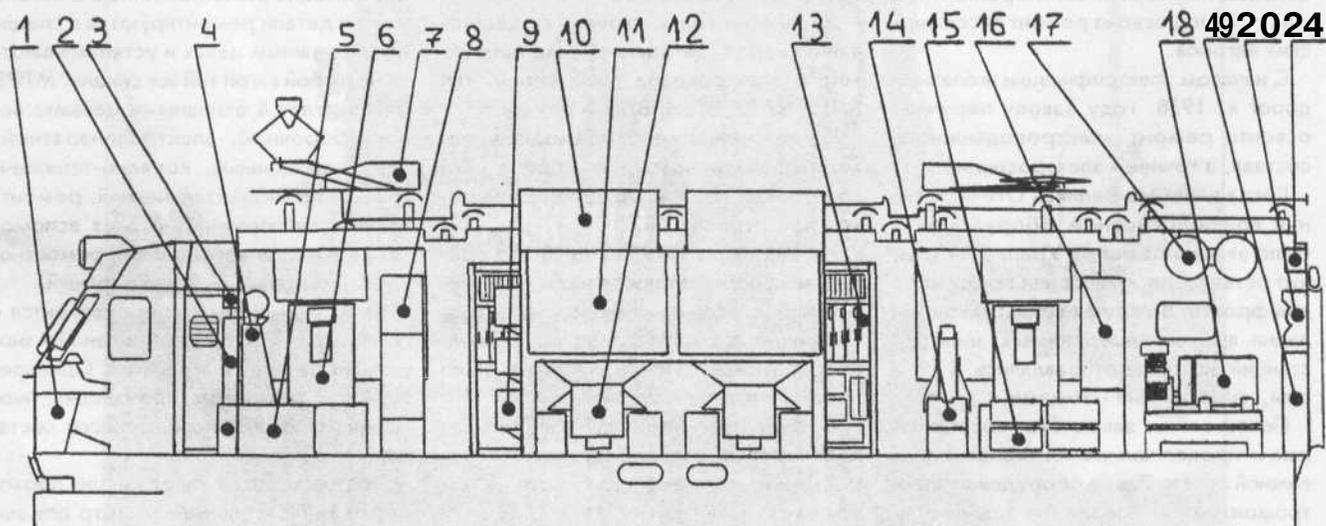
ЧС200-001 и 002 были изготовлены для внедрения скоростного локомотивного движения на главном ходу Октябрьской железной дороги. Назначение локомотивов - изучение работы узлов и агрегатов на высоких скоростях. Эти электровозы являлись первоначальным этапом перед поставкой второй большой партии скоростных электровозов ЧС200-003-012.

Непонятно почему совершенно рабочие локомотивы списали в 1977 году, но, слава Богу, один экземпляр остался цел. Это ЧС200-002. Сейчас его можно увидеть в музее на станции Шушары\*. ЧС200-001, по слухам, сейчас используется как сарай на Запорожском электровозоремонтном заводе.

\* Готовится выставочное место на территории бывшего Варшавского вокзала

- 1 - пульт управления
- 2 - низковольтный шкаф № 1
- 3 - блок блинкерных реле
- 4 - калорифер
- 5 - кондиционер
- 6 - мотор-вентилятор ТЭД
- 7 - токоприемник
- 8 - шкаф управления реостат, тормоза
- 9 - конденсаторы
- 10 - крыши шахт ПТС

- 11 - шахты ПТС
- 12 - вентиляторы ПТС
- 13 - панель реостатных контакторов
- 14 - БВ
- 15 - блоки демпферных сопротивлений
- 16 - блок "автомашинист"
- 17 - главные резервуары
- 18 - мотор-компрессор
- 19 - шкаф № 2
- 20 - ПУМа
- 21 - переключатель "авария батарей"





ЭД2Т-0001 в депо Перерва после КР-1. Фото А.Шитова

А. Белкин (Москва)

## От мастерской до завода

В 1901 году в Перово были созданы вагонные мастерские. Первым управляющим с 1901 до 1917 года был брат владельца Московско-Рязанской железной дороги Николай Карлович фон Мекк. В первое время не хватало оборудования и рабочей силы, а работы было много.

Мастерские ремонтировали грузовые вагоны, но по мере технического оснащения переходили к производству более сложной продукции.

10 мая 1919 года рабочие вышли на первый коммунистический субботник.

В 1930 году на базе мастерских был основан Перовский вагоноремонтный завод. Завод освоил ремонт пассажирских вагонов.

С началом электрификации железных дорог в 1938 году заводу поручили освоить ремонт электроподвижного состава, а точнее - электросекций.

Когда началась Великая Отечественная война, основное оборудование было эвакуировано на Урал, а на том, что осталось, производили продукцию для фронта. Во время войны завод наладил выпуск передвижных электростанций, которые отправлялись в районы, разоренные немцами.

После войны завод был восстановлен и продолжал ремонтировать подвижной состав. Завод оборудовал электромонтажные поезда: на завод при-

ходили пустые вагоны, а уходили мастерские на колесах и вагоны, оборудованные различными механизмами.

Начиная с 1948 года, помимо электросекций завод начал производить ремонт электровозов.

В 1961 году на заводе проходил ремонт первый в Советском Союзе пассажирский электровоз ПБ21-01.

12 апреля 1969 года рабочие завода преподнесли стране свой трудовой подарок - отремонтированный на коммунистическом субботнике электровоз ВЛ8-816, на борту которого было написано "Имени 50-летия коммунистического субботника".

За многие годы своего существования через заводские цеха прошло много электровозов таких серий, как ВЛ19, ВЛ22, ВЛ23, ВЛ8 и других.

Когда отпала необходимость в ремонте электровозов, с апреля 1994 года завод полностью перешел на ремонт электросекций.

Но вернемся в 1955 год. В это время завод получает новое название "Перовский завод по ремонту электроподвижного состава". Одновременно разрабатывается план реконструкции предприятия.

С 1960 года началась капитальная перестройка завода: первым был перестроен колесный цех, потом механический и другие. И с 1963 года

завод переименовывается в "Московский локомотиворемонтный завод" (МЛРЗ).

В настоящее время МЛРЗ имеет огромные ремонтные мощности. Он делает капитальный ремонт электросекций постоянного тока не только Московской дороги, но и многих других, таких как: Октябрьская, Западно-Сибирская, Северо-Кавказская и др.

Территория завода составляет 23,2 га, а площадь застройки 9,17 га.

Предприятие работает по принципу "взаимозаменяемости деталей и агрегатов". Применяется также поточная организация ремонта: снятые с вагона узлы и детали ремонтируются в специализированных цехах и устанавливаются на любой вагон той же секции. МЛРЗ располагает 6 основными цехами: вагоносборочный, электроаппаратный, электромашинный, колесно-тележечный, кузнечно-механический, ремонтно-комплекточный, и 3-мя вспомогательными: энергосиловой, ремонтно-инструментальный, транспортный.

Капитальный ремонт производится с полной разборкой или заменой изношенных деталей и агрегатов. Одновременно с ремонтом производят модернизацию электроподвижного состава.

Поступившая на завод секция проходит предварительный осмотр для вы-

явления изношенных или поврежденных узлов. После этого вагон попадает на линию разборки, где с него снимают все оборудование, следом производят мойку и уборку кузова. Также кузов при помощи дробеструйной машины очищают от старой краски. После вышеперечисленных работ кузов попадает в вагоносборочный цех. На ремонтную позицию его устанавливают при помощи 50-тонных мостовых кранов. Цех имеет 3 пролета по 7 ремонтных позиций в каждом. На этих ремонтных позициях производят ремонт обшивки кузовов, подготовительные работы по окраске кузова, столярные работы, электромонтажные работы, а также установку отремонтированного оборудования. По окончании всех работ по сборке секцию выставляют в здание "депо сдачи" для проверки и наладки. Проверяют секцию под низким и высоким напряжением. После испытания секцию выводят на обкаточный путь, где проводят ее обкатку под рабочим напряжением. После устранения неисправностей, выявленных при обкатке, секцию снова обкатывают, а затем отправляют в депо приписки.

В 1996 году заводом совместно с ВНИИЖТ разработана новая технология капитального ремонта с продлением срока службы /КРП/. При КРП по кузову предусмотрено усиление несущих конструкций с частичной заменой брони с последующим покрытием защитным коррозионно-стой-

ким составом. Теплоизоляция делается из трудногорючего материала. Облицовка стен, полов, диванов также изготавливается из пожаробезопасных материалов. Кроме того, устанавливаются оконные блоки со стеклопакетами повышенной герметичности. Вагоны оборудуются только колесными парами нового формирования. Устанавливают экономичные полупроводниковые преобразователи. Стоимость КРП первой секции составила 40% стоимости постройки новой.

За долгое время своей работы завод производил не только модернизацию, но и переоборудование секций:

- 1965 г. Переоборудовал ЭР6-001 в ЭР1, который получил обозначение ЭР6/1-01.

- 1962 г. Оборудовал электропоезд ЭР7 кремниевыми выпрямителями.

- 1970 г. Оборудовал поезд ЭР2-559 широтно-импульсными преобразователями.

- С 1971 по 1975 года оборудовал 3 четырехвагонных и 1 восьмивагонный электропоезд ЭР2 для работы на напряжении 6 киловатт, которые получили обозначение ЭР2В.

- С 1972 г. начал переоборудование секций ЭР1 для выхода на низкие платформы.

- В начале 2000 года завод модернизировал ЭР2-996, который прошел КРП и, кроме этого, на нем установили импульсные преобразователи, систему "КЛУБ" и изменили форму каби-

ны машиниста, сделав ее по типу ЭД4М. После такой модернизации электропоезд получил название ЭР2М-996 и поступил для эксплуатации в депо Пушкино.

- В середине 2000 года завод произвел модернизацию электропоезда ЭР2-1019, который получил наименование ЭМ1К-1019, кабину по типу ЭД4М, систему "КЛУБ", импульсные преобразователи, новые окна повышенной герметичности, новое расположение печей отопления, а также в каждом вагоне установлены камеры скрытого наблюдения, при помощи которых локомотивная бригада может наблюдать за тем, что происходит в вагонах электропоезда по монитору, который установлен в кабине управления. Электропоезд также поступил в депо Пушкино.

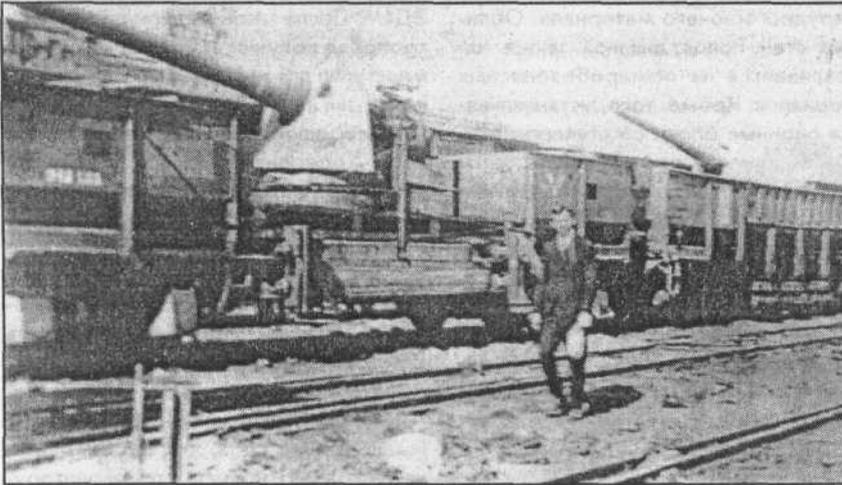
За все эти годы завод ремонтировал многие серии электросекций ЭР1, ЭР2, ЭР2Р, ЭР2Т, ЭД2Т и др.

В 2001 году завод отметит свой 100-й юбилей. Будем надеяться, что завод проработает и до следующего своего такого крупного юбилея, а в новом веке освоит еще более совершенные виды ремонта и модернизации.

Автор благодарит за оказанную помощь работников Московского Локомотиворемонтного завода Гутора Г.В. и Власова В.В.

ЭР2К-1139 после КРП. Ст. Сергиев Посад. Фото А. Шитова





Один из бронепоездов, захваченный красными частями под Новорос-  
сийском (фото из музея СКЖД (Ростов/Дону))

?

\_\_\_В книге "Против Деникина. Сборник воспоминаний" (М., 1969 г.) в одной из статей на стр. 89 прочел: "Уже поговаривали об отправке на фронт, да к счастью вышел приказ генштаба: офицеров и низших чинов, знакомых с техникой, отправить в Киев, где сформировалась тепло-возно-железнодорожная бригада. Меня, как инженера, откомандировали туда, и в августе 1915 года в составе комиссии поехали в Филадельфию (США) для приемки заказанных Россией тепловозов..."

Может, кто из читателей знает о какой бригаде и каких тепловозах идет речь? (Наверняка мотовозы)...

А.Геррей

### Дополнения к статье о бронепоездах Добровольческой армии.

См. ЛТ 11/2000 стр.19.



Схема участков железных  
дорог, упомянутых в дневнике  
7 февраля - 14 марта 1920 г.

...В рассказе о тяжелом бронепоезде "На Москву" правильнее было бы указать вооружение так: две 6-дюймовые пушки системы Кане и 130-мм пушки системы Виккерса. Дело в том, что скорее всего, последние изготавливались англичанами, но по чертежам Обуховского завода. Эти орудия были одинаковы по массе и размерам, очень похожи друг на друга, но имели метрический калибр.

А.Климов



После публикации в ЛТ сообщения о новом изображении ж.д. тематики на почтовом листе "XX век" главный редактор журнала "Филателия" Ю.Г.Бехтерев провел "следствие" — беседовал с редакторами Издатцентра "Марка", готовившими этот выпуск. Разговаривал и с художником Римом Стрельниковым, старым моим, кстати, товарищем. Он много рисовал для журнала "Моделист-конструктор" в ту пору, когда я там работал, неплохо разбирается в транспортной технике, а в марочном деле специализировался в основном на космической тематике.

Есть необходимость пояснить кое-что. К сожалению, уже довольно давно отошли в прошлое времена, когда художник марок был ХУДОЖНИКОМ в изначальном смысле этого слова. Сегодня он только исполнитель в красках мизансцен, продиктованных начальством, редактором и консультантом. И при перерисовке выданных ему изобразительных материалов (чертежи, фотографии) не имеет права на "шаг влево, шаг вправо".

Так получилось и в случае с заинтересовавшим Вас листом "XX век". Еще одно. При всем том, что

сказано выше, почтовая марка ни в коей мере не может претендовать на абсолютную документальность и достоверность. Особенно в деталях фона. Вы, как опытный филателист, прекрасно знаете, как "съедаются" при уменьшении многие детали, как искажаются типографией цвета при воспроизведении живописных полотен etc. Я рассматривал оригинал "железнодорожной" марки: там четко виден паровоз "ФД". На фотографии, которая была положена в основу рисунка, представьте, тендер тоже прицеплен "задом наперед". И никакой "контрбудки". Неудачная фотография? Наверное. Но это скорее вопрос к консультанту из Академии наук, а не к художнику, который добросовестно воспроизвел то, что ему было дано.

Впрочем, поймите меня правильно. Все написанное — вовсе не попытка защитить художника или доказать, что никакой ошибки не было. Просто мне показалось небезопасным обрисовать Вам тот фон, на котором ныне создаются почтовые марки. К сожалению, от предварительной работы над ними полностью отстранены и филателисты, и практики... результат налицо.

(Помог провести расследование А.Матюнин)

## Локомотивное депо Брянск II

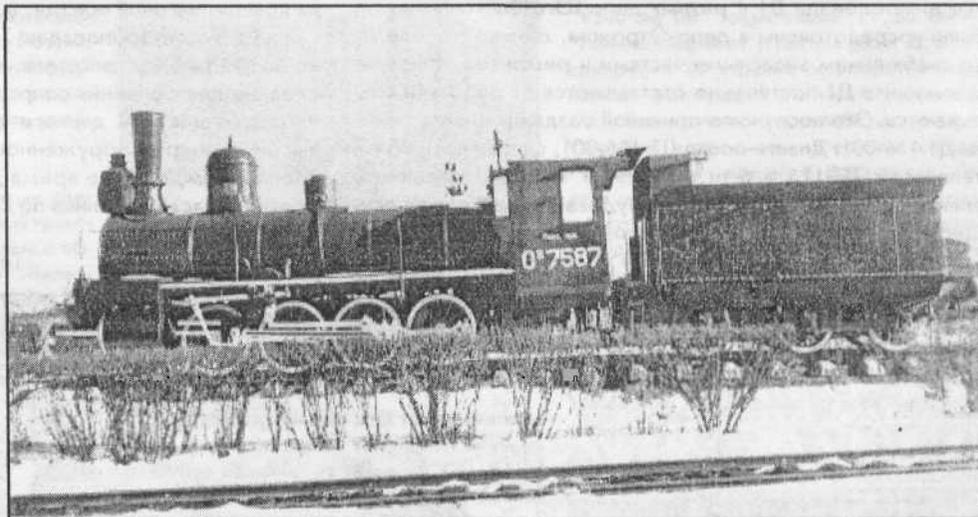
Локомотивное депо Брянск II основано в 1898 году как малые паровозные мастерские в связи с открытием Московско-Брянской железной дороги.

В октябре 1914 года депо рабочие приняли участие в установлении власти большевиков на Льговском поселке (ныне Фокинский р-н г. Брянска).

В годы гражданской войны в депо ремонтировали бронепоезда, многие рабочие из этого депо воевали за советскую власть.

В мирные годы в локомотивном депо Брянск II внедрялась новая техника, приходили новые паровозы. В предвоенные годы ст. Брянск-II (Брянск-Льговский) представляла собой крупный ж.д. узел, составной частью которого было локомотивное депо. Основу локомотивного парка составляли паровозы серии Э разных индексов и ФД, на маневрах работали паровозы серии О'.

С началом Великой Отечественной войны ж.д. узел Брянск II подвергся очень сильным бомбардировкам



Паровоз-памятник О'7587, установленный на территории локомотивного депо Брянск-II. На сухопарнике на заводской табличке надпись — №1690, 1907 г. Общество Путиловских заводов С-Петербург.

немецкой авиации. Большинство работников депо ушли на фронт, в железнодорожные колонны (ОРКП), во время оккупации партизанили в брянских лесах.

За период войны ж.д. узел и депо Брянск II были почти полностью разрушены. После освобождения г. Брянска от немцев все было восстановлено заново.

Паровозы серий ФД были основными грузовыми локомотивами в период 40-50-х годов. В 1959 г. в депо стали переходить на тепловую тягу (тепловозы серии ТЭ-3), а с

1965 г. - на электрическую (электровозы ВЛ60). Первые ВЛ60 были с ртутными выпрямителями, затем появились с полупроводниковыми выпрямительными установками - ВЛ60".

Последний паровоз был потушен в депо Брянск II в 1970 году. Это событие отразили установкой на территории депо памятника — паровоза серии О\*. В 1972 г. в гостях у работников локомотивного депо Брянск II был космонавт Г.С.Титов. Ему были вручены форма и документы почетного машини-

ста электровоза. В 80-х годах с депо стали поступать электровозы серии ВЛ80', а затем и ВЛ80°. ВЛ60" стали передавать на другие дороги.

В настоящее время в депо вся грузовая работа, а частично и пассажирская, ведется электровозами ВЛ80' и ВЛ80°, тепловозами 2ТЭ10М; У (тепловозы ТЭЗ были исключены из инвентаря локомотивного депо в 1990-1991 гг.). На маневрах работают ТЭМ2, ТЭМ3.

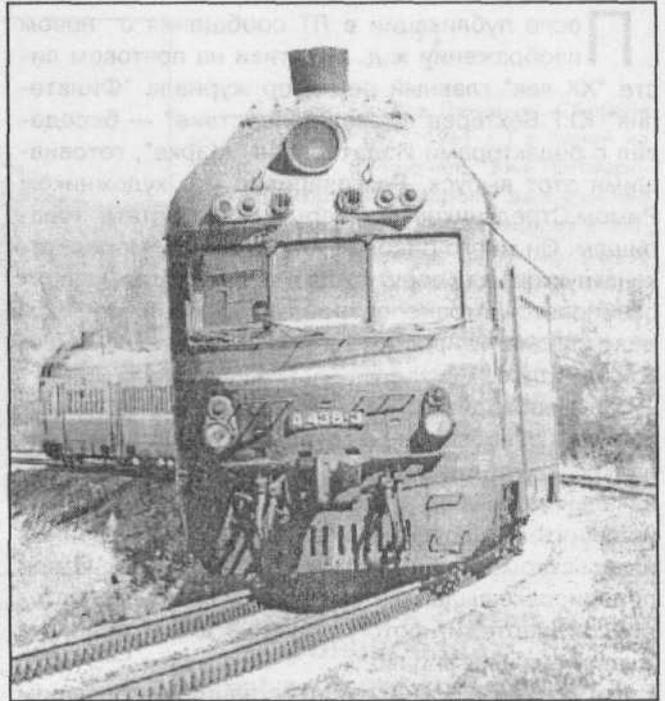
А.Седнев, фото автора

## Моторовагонное депо Отрожка

Моторовагонное депо Отрожка Юго-Восточной ж.д., а точнее Воронежская пригородная компания, стала своеобразным полигоном для испытания новых образцов подвижного состава. По мимо привычных Рижских ЭР9П, ЭР9М, ЭР9Т, Демиховских ЭД9Т и Венгерских Д1 в депо находятся в опытной эксплуатации Мытищинский рельсовый автобус РА 1-0001 и Людиновский дизель-поезд ДЛ2-001. Оба последних отставлены от эксплуатации, автобус главным образом по причине несовершенных тормозов — отсутствие песочниц и противоюзной защиты создает значительные сложности при торможении в сырую погоду. А на дизель-поезде ДЛ2 произошел излом кронштейнов тяговых редукторов гидропередачи одной из тележек. Обе машины ожидают отправки на заводы-изготовители для устранения выявленных дефектов.

Электропоезда работают на участках от Лисок до Мичуринска и Липецка, недавно восстановлена электрификация на ветке Графская-Рамонь, что сделало возможным беспересадочное сообщение между Воронежем и Рамонью. От Графской до Анны сейчас работают ЧМЭЗ депо Воронеж-Курский с пассажирскими вагонами. Часть наиболее старых электропоездов ЭР9П проходят капитально-восстановительный ремонт - КВР- и получают обозначение ЭР9ПК.

Дизель-поезда работают на неэлектрифицированном направлении Воронеж - Касторная. Несколько лет назад все дизельпоезда Д1 с разных депо Юго-Восточной ж.д. были сосредоточены в депо Отрожка, однако проблемы со снабжением запасными частями и ремонтом приводят к тому, что Д1 постепенно отставляются от работы и списываются. Это послужило причиной создания дизель поезда ДТ-116-001. Дизель-поезд ДТ-116-001, сделанный на базе тепловоза 2ТЭ116 и 6-ти прицепных вагонов списанного электропоезда ЭР9П. Переоборудование тепловоза осуществлялось ВНИТИ и Коломенским тепловозостроительным заводом, на этом тепловозе дополнительно установ-



лены приборы управления дверьми и генератор отопления поезда. Ток на отопление подается по шине установленной на крышах вагонов поезда, а в салонах стоят обычные печи, как на всех электропоездах. Тележки тепловоза имеют только по два тяговых двигателя, на крайних колесных парах, это сделано для снижения сопротивления движению на выбеге. К преимуществам данного дизель-поезда можно отнести высокую энерговооруженность поезда, сравнимую с электропоездом, в то же время ДТ-116-001 имеет значительно больший расход топлива по сравнению с обычными дизель-поездами.

Текст и фото Дмитрия Мамина

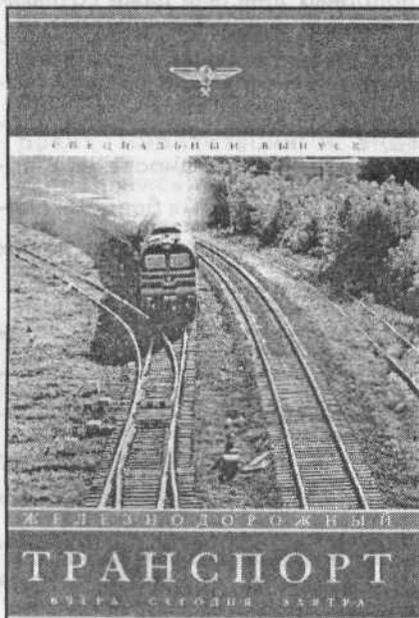




Тверской вагоностроительный завод отметил 100 лет со дня основания, и это событие было отмечено выпуском альбома. Классическое юбилейное служебное издание. Истории и действительно интересных страниц можно найти примерно в половине от 80 страничного объема - как правило в таких изданиях всегда отсутствует ориентация на массового читателя, интересующегося историей машиностроения в России. В тоже время в альбоме попадает информация о текущих и перспективных разработках, альбом вполне может быть полезен для нашего читателя.

Еще одно официальное издание — специальный выпуск "Железнодорожный транспорт", изданный Центром по связям с общественностью МПС и журналом "Железнодорожный транспорт". Почти треть содержания (журнал, кстати, выполнен на высоком полиграфическом уровне) посвящена экспонатам Музея ЦМЖТ, истории Великого Сибирского пути.

Остальная часть выпуска содержит производственный материал о современных железных дорогах России.



В болгарском журнале "Железопътен Транспорт" в 5/2001 мы найдем любопытный материал "Русские железные дороги — сегодня и завтра", авторами которого выступили Виктор Шеманаев и Борис Луков, на семи страницах журнала знакомящих читателей с ситуацией на РЖД. Материал проиллюстрирован статистикой, фотографиями нового ТПС ("Сокол", ЭП200, ЭД4МК), графиками и таблицами. Статья коротко излагает концепцию реформы на железнодорожном транспорте в России, имея при этом вполне понятную цель привлечь внимание зарубежных партнеров по стратегическому сотрудничеству в международных перевозках, в создании транс-сибирского континентального железнодорожного моста. Для интересующихся современной историей РЖД цифровой и аналитический материал представляет интерес.



Во втором квартале 2001 года издательство Eisenbahn-Kurier выпускает запланированное издание из серии MODELLBAHN KURIER, посвященное построению на макете магистральных линий. Выпуск так и называется — "По магистрали". Читатель найдет материал об устройстве контактной сети, расстановке опор, особенностях устройства контактной подвески в модельных тоннелях, мостах. Специальная статья посвящена обзору столбов и опор в типоразмере НО. Любители "энки" не обойдены вниманием — и для них хорошая статья с обзором применяемых материалов.

Понятно, что одним из любимых объектов для моделиста на макете является пост централизации, и, как говорится, — "таких там есть".

Очень основательно дан обзор сигналов (современных и устаревших) с рекомендациями по модельному применению на макете. Учитывая возросший интерес к использованию высококопийных стрелочных переводов, в выпуск включена статья и на эту тему. Надо сказать, что за 90 страниц журнального формата заплатить 19,8 DM вполне приемлемо, учитывая, качество полиграфии, а также ценность материала, к



которому практикующий моделист может постоянно обращаться в своей библиотеке.

Свершилось! Издательский дом Hermann Merker Verlag (в народе известный более журналами Eisenbahn Journal) выпускает специальный выпуск 2/2001 с названием "V200 der DR "Talgatrommel" (V200 DR — "Таежный барабан"). Выпуск стоит 22,8DM, содержит 98 страниц полноцветных шикарных фотографий любимого тепловоза М62. В выпуске использованы редкие фотографии и архивные материалы завода. Первая статья написана Ф. Борхертом. Дается интересный анализ этих машин, распространенных по Европе, Азии, попавших даже на Кубу. Мы увидим М62 в Калининграде и в Одессе, даже есть фотография с белорусским вариантом дизель-позеда ДДБ1.

Стало хорошей традицией сопровождать такой материал модельным обзором, тем более, что М62 попал во всех трех типоразмерах.



И.Гиркин

## Бронепоезд "Доброволец". Бой под Фастовом 12 ноября 1919 года

*С полной самоотверженностью, невзирая на нахождение перед собою во много раз превосходящих числом и технически хорошо оборудованных бронепоездов красных, — наши молодые бронепоезда вступали в неравные бои и почти всегда выходили победителями.*

*Генерал-лейтенант М.Н.Промтов  
(из приказа по 2-му Армейскому Корпусу)<sup>1</sup>*

В середине ноября 1919 года (даты по старому стилю) на главном Московском направлении войска Вооруженных Сил на Юге России с ожесточенными боями откатывались назад. Военный успех отныне безраздельно перешел в руки противника. Но левый фланг Белой Армии сохранял относительную устойчивость, хотя и здесь — на обоих берегах Днепра и в Новороссии — положение белых нельзя было назвать достаточно прочным.

Рейд Махно по тылам ВСЮР был лишь наиболее наглядным симптомом той болезни, против которой были бессильны и доблесть белых полков, и таланты военачальников. В тылу сражавшейся Армии не было Власти. Не было и самого тыла в его военном понимании. За спиной войск лежала пройденная, но совершенно не контролируемая (за исключением городов и железнодорожных линий) территория с населением, озлобленным не только бесчинствами войск, чье "самоснабжение" было в значительной степени вызвано все той же ненадежностью тыла, но и полным отсутствием какого-либо порядка. В силу ряда обстоятельств, население оказалось отданным на произвол любого случайного бан-

дита, что в корне подорвало надежды крестьян (да и горожан) на "твердый порядок". Командир 2-го Армейского Корпуса генерал-лейтенант Промтов в телеграмме на имя Командующего Доброй армией от 17 сентября, сообщая, что своими силами уничтожить банды не может, даже запрашивал разрешения на вооружение крестьянских отрядов самообороны в связи с жалобами крестьян на набеги банд Коцюры из Чигиринских лесов<sup>2</sup>. Правда, не совсем ясно, — верил ли на самом деле генерал Промтов в эффективность подобного, весьма сомнительного, мероприятия или просто стремился таким способом привлечь внимание вышестоящих штабов к бедственному положению своего тыла,

В этом отношении положение на Правобережной Украине было, возможно, хуже, чем где-либо. Пострадавшее от целого ряда сменявших друг друга "атаманских" властей и порядком развращенное ими, с пораженной "самостийностью" сельской интеллигенцией (успех петлюровским и красным агитаторам облегчало отсутствие правительственной Белой пропаганды) и огромными запасами всяческого оружия, крестьянство здесь

оказалось благодатной почвой для целого ряда больших и малых восстаний, ядром которых служили различные банды, и в первую очередь — недобитые остатки красных и "украинских" войск, рассеянные во множестве по селам и местечкам, скрывающиеся в лесах<sup>3</sup>.

Командованию Войск Киевской Области постоянно приходилось отвлекать с фронта войсковые части на борьбу с бандами, терроризирующими тыл. Для этих целей особенно успешно использовались бронепоезда. Они патрулировали железнодорожные линии, несли охрану мостов и узловых станций и непосредственно сражались с нападавшими на них отрядами. Для подобных действий даже создавались специальные железнодорожные отряды, в состав которых включались специально сформированные блиндированные поезда<sup>4</sup> с одной-двумя боевыми площадками и установленными на них орудиями и пулеметами<sup>5</sup>.

Столь ненадежный тыл, естественно, не способствовал устойчивости внешнего фронта. Прикрыть громадную территорию незначительным количеством войск оказалось несравненно труднее, чем захватить ее. Не вдаваясь в

подробности боев под Киевом и Черниговом в сентябре-ноябре 1919 года и, тем более, в критику действий белого командования, отметим лишь, что компактные ударные колонны белых войск генерал-лейтенанта Н.Э.Бредова разошлись в разных направлениях и позволили втянуть себя в бесконечные изматывающие бои без надежды на решительный успех.

Даже пополнения, полученные в таком крупном центре, как Киев, не могли существенно увеличить численного состава Войск Киевской области, боевые части которых таяли в непрерывных оборонительных и наступательных схватках. С недостатком личного состава сталкивались и все новые формирования, а частей, которые все-таки удалось развернуть, никак не могло хватить для создания сплошного устойчивого фронта.

Силы же 12-й Армии красных, сумевших, благодаря благожелательной пассивности польских войск, сохранить в своих руках "Корсуньский выступ" к западу от Киева, непрерывно возрастали. Выйдя из-под удара наступающего противника, их многочисленные части и соединения постепенно приводились в порядок, пополнялись путем широких мобилизаций и вновь направлялись на фронт. Кроме того, советское командование могло игнорировать не только поляков, но и петлюровцев (силы которых были скованы боями с Белой Армией), и усилить "Киевский фронт" войсками, сражавшимися ранее против "украинцев". Ожесточенные бои шли и к северу от Киева — на реке Остер и под Черниговом.



Капитан Разумов-Петропавловский. Рис. Т. Саркисьяна. Тихорецкая, 24 апреля 1919 г.

Не имея возможности одним решительным наступлением покончить с нависшей угрозой, белые применяли тактику "коротких ударов" — отходили под натиском превосходящих сил противника, чтобы вслед за тем перейти в неожиданную контр-атаку, нанося удары по флангам и в тыл большевиков. Но перевес красных, постепенно возрастая, делал подобную тактику все менее и менее успешной, свидетельством чему могут служить трехдневные бои в самом Киеве, куда советские войска ворвались в последних числах сентября, а также то обстоятельство, что белым так и не удалось отбросить их далее, чем на реку Ирпень. На севере, несмотря на большие потери, действия белых войск были

более успешны, но к концу октября обстановка ухудшилась и там.

Таково, в общих чертах, было положение дел в Киевской Области, где суждено было сражаться и стяжать воинскую славу легкому бронепоезду "Доброволец", чей боевой путь довольно хорошо известен по работе подпоручика А.А. Власова "Бронепоезда Добровольческой Армии". (Несмотря на многочисленные "белые пятна" и неточности, объяснимые тем, что Андрей Алексеевич писал "Бронепоезда..." по воспоминаниям соратников уже в послевоенные годы, это до сих пор не только важнейший, но и единственный обобщающий труд по истории бронепоездных частей Добрармии). Именно отсюда, с небольшими



исключениями, и заимствованы приводимые ниже сведения о "Добровольце"<sup>6</sup>.

Бронепоезд "Доброволец" был сформирован первоначально как "Бронепоезд № 2, 3-й Кубанской Железнодорожной сотни" при 3-м Конном Корпусе в Екатеринославе, в самом начале июля 1919 года. В его состав тогда поступила одна бронеплощадка, состоящая "из бронекabinки с 4-мя пулеметными гнездами и впереди кабинки - на тумбе вращающегося 3-дюймового орудия". (К сожалению, неизвестно, была ли эта бронеплощадка трофейной, или ее соорудили на заводе Южно-Русского металлургического Общества). Начиная с июля, бронепоезд нес разведывательную службу, участвовал в боях против красных и махновцев у Екатеринослава и по правому берегу Днепра. В середине июля он был переименован в "Генерал Гейман" (по имени командира 2-й Кубанской Пластунской бригады) и впервые под этим именем упомянут в качестве "приспособленного бронепоезда из захваченных" в "Боевом составе ВСЮР" на 5 августа 1919 года<sup>7</sup>. В середине августа группа бронепоездов 3-го Конного Корпуса передается 2-му Армейскому Кор-

пусу генерала Промтова, который своим приказом Инспектору Артиллерии Корпуса генерал-майору Бодиско дает указание сформировать из них бронедивизион под командованием полковника Буркова. В состав этого нештатного Бронподива вошел и "Генерал Гейман"<sup>8</sup>. Бронепоезд был, как и другие, "приписан" этим приказом к 5-й Пехотной дивизии, совместно с которой он и вел боевые операции в августе-сентябре 1919 года. Несколько позже он был передан в подчинение генерал-майора Я.А. Слещова. В начале сентября бронепоезд пополнили еще двумя бронеплощадками "однотипными с имевшейся", с двумя 3-х дюймовыми орудиями во вращающихся полубашнях. В том же сентябре он участвует в боях с петлюровскими бронепоездами "Хортица" и "Сын Вольной Украины".

2-го октября на ремонтирующийся в Кременчуге "Генерал Гейман" был назначен командиром капитан Разумов-Петропавловский (встречается также написание "Разумо-Петропавловский"), уже широко известный своими боевыми подвигами, совершенными на одном из старейших белых "броневиков" — легком бронепоезде "Офицер". Именно под его командой "Офицер", имея в своем составе всего 2 бронеплощадки с единственным орудием, 30 марта 1919 года у станции Волынцево разбил и захватил, как тогда говорили, "на фаркоп" "2-й Сибирский Броневого Поезд" красных, имевший в своем составе 4 бронеплощадки с 4-мя орудиями и 18-ю пулеметами. При этом "Офицер" не понес никаких потерь. К Разумову-Петропавлов-

скому вполне могут быть отнесены слова подпоручика Власова: "...Успех или неуспех бронепоезда в еще большей степени, чем во всякой другой воинской части, зависел от искусства, решительности и доблести его командира", — и это же подтверждается его дальнейшей службой на бронепоезде, получившем новое название — "Доброволец".

По-видимому, переименование произошло во время ремонта или вскоре после него: еще 10 октября бронепоезд упоминается в документах 2-го Армейского Корпуса как "Генерал Гейман", а в "Боевом составе ВСЮР" так и остается "приспособленным бронепоездом" под этим именем вплоть до 5 ноября<sup>10</sup>, хотя название "Доброволец" появляется уже 30 сентября, в приказе Главкома ВСЮР о сформировании 8-го Бронподива. Неясно, продолжали ли именовать его так "по инерции", или новое название прижилось не сразу, как "спущенное сверху".

В начале ноября, когда "Доброволец" после ремонта был направлен в Киев, обстановка приобрела для белых трагический оборот. Разочаровавшись в попытках захватить Киев лобовым ударом, что приводило к огромным потерям, красное командование решило попытаться достигнуть успеха путем маневра. Подобное решение напрашивалось хотя бы потому, что боевые порядки белых войск не создавали сплошной линии фронта, ограничиваясь на второстепенных участках (в стороне от железных и шоссейных дорог) сторожевыми заставами и разъездами. Белые просто физически не

были способны собрать достаточные силы на каждом угрожаемом участке.

В пользу маневра советских войск говорил и тот факт, что в тылу белых не было (опять же по причине катастрофической нехватки войск) ни оперативных резервов, ни сильных гарнизонов, а тыловые коммуникации, как уже указано выше, были истерзаны бандами и надежной опоры обороняющимся дать не могли.

Наступая на юг — в направлении на Бердичев, красные, кроме того, встречали на своем пути не относительно стойкие полки Белой Армии, а уже разбитые ею и выкашиваемые тифом остатки петлюровских войск, воевать с которыми было не в пример легче. С разгромом их красноармейские части обходили белых с фланга и врывались в их тыл. В то же время атаки не прекращались и по кратчайшим направлениям к Киеву — с севера и, особенно, с запада. 22 октября после тяжелых боев белыми был оставлен Чернигов. За четыре дня до этого, 18 октября, 1-я бригада 58-й Стрелковой дивизии красных захватила г. Фастов, перерезав таким образом железную дорогу, связывающую Киев с Новоросси-ей<sup>12</sup>. С 7 ноября "Доброволец", двигаясь к Киеву с юга, вступает в бой с прорвавшейся группой красных. В этот день им был захвачен вспомогательный поезд большевиков. 9-го ноября "Доброволец" прибывает в Казатин со штабом и войсками генерал-майора П.С.Оссовского и идет на разведку к станции Бердичев с десантом от Симферопольского Офицерского полка. 10-го — "снимает" заставу

красных у въезда в город и преследует их бронепоезд "Лейтенант Шмидт" по дороге на Ровно. В оперативной сводке на 11 ноября сообщается, что "Доброволец" "ворвался на ст[анцию] Бердичев, уничтожил эшелоны 86-го Советского п[ол]ка и начальника снабжений 12 советской армии, захватив 8 пулеметов и замки от 2 орудий. Эшелон 86 полка разбит в щепки. Бой шел в упор, причем офицеры расстреляли все револьверные патроны. В Бердичеве на вокзале осталось около 300 трупов большевиков"<sup>13</sup>. Наконец, 12 ноября "Доброволец" вступает в бой с бронепоездами красных у Фастова, донесение о чем капитана Разумова-Петропавловского сохранилось в архивном фонде штаба 2-го Армейского Корпуса<sup>14</sup>:

"Получив задачу помочь Фастовскому отряду, выступил в 5 часов утра 12 ноября. Прошел беспрепятственно до ст[анции] Попельня. За ст[анцией] на 63 версте исправил взорванный путь. Бронепоезд встретил сторожевое охранение противника и далее, перед ст[анцией] Кожанка, 3 неприятельских бронепоезда[:]: "Партизан", "Великий Луг", "Злочив". Бронепоезда открыли интенсивный огонь, старались задерживать продвижение "Добровольца". Одним из первых снарядов моего бронепоезда был подбит головной бронепоезд противника "Великий Луг". Следующими попаданиями был подожжен эшелон штаба отряда, после чего у противника началась паника. Учитывая положение, бронепоезд ["Доброволец"], несмотря на повреждение пути, ворвался на ст[анцию] Кожанка, где открыл интен-

сивный огонь по разбежавшемуся противнику и с боем захватил бронепоезд "Великий Луг" в составе одного паровоза и 2-х приспособленных платформ, вооруженных 2-мя орудиями 1902 года при 6 пулеметах. Здесь же на ст[анции] был захвачен пытавшийся уходить эшелон противника. Обеспечив станцию захваченным бронепоездом, броневик "Доброволец" стал преследовать отходившие на Фастов 2 бронепоезда противника [и] один эшелон, не давая возможности задерживаться, держа[ть] нас все время под своим огнем. Загнав их до разобранного пути, что в 6 верстах от Фастова, вступил с бронепоездами в решительный [бой], ввиду чего первый бронепоезд, стоявший ближе [к] "Добровольцу", был быстро выведен из строя несколькими прямыми попаданиями. Второй бронепоезд; несмотря [на] повреждения пути, держался [около] 2-х часов. Команда его, под огнем моего бронепоезда, несколько раз оставляла бронепоезд и вновь возвращалась на бронепоезд.

И, очевидно, будучи тесним со стороны Фастова, после того, как второй бронепоезд противника замолчал, противник, видя свое безвыходное положение, для того, чтобы выиграть время для ликвидации бронепоездов, пустил на "Добровольца" брандером имеющийся впереди эшелон с паровозом, численностью около 60 вагонов. Заметив этот маневр, я вывел свой бронепоезд на подъем со стороны противника, а когда на подъеме брандер немного задержался, на тормозные вагоны вскочили несколько человек команды и

затормозили брандер, прицепили его к бронепоезду. Благодаря этой большой прицепке, позднему времени, бронепоезд не имел возможности [захватить] подбитые оставленные противником бронепоезда. К тому же, в это время "Доброволец" был обстрелян со стороны Фастова очевидно не разобравшимися в обстановке бронепоездами Фастовского отряда, которые, по моему расчету, должны были вывезти бронепоезда, подбитые "Добровольцем".

Вывезя на ст[анцию] Кожанка эшелон, пущенный брандером, сделал маневры и, снабдив захваченные [у] красных 2 паровоза топливом и водой, брон[епоезд] "Доброволец" [в] 23 ч[аса] 12/XI, после 10-часового непрерывного боя, отошел на ст[анцию] Попельня, вывезя все до одного вагоны, отбитые у противника. На ст[анции] Попельня, ввиду полного отсутствия топлива на всех паровозах, должен был заночевать.

За день боя бронепоездом "Доброволец" было захвачено: один бронепоезд [с] 2 орудиями [и] 6 пулеметами, 2 исправных паровоза, 1 наземное орудие, 1 лафет, 2 зарядных ящика, 6 наземных пулеметов, 100 с лишним винтовок, несколько походных кухонь, обозы с упряжью, несколько лошадей, более 1000 снарядов, более миллиона ружейных патронов, канцелярия штаба отряда. База бронепоездов сгорела. Захвачено 6 классных вагонов, сто с лишним товарных. 32 вагона оставлено мною на ст[анции] Попельня, ввиду невозможности вывезти, и 20 вагонов на ст[анции] Бровки. [В] составах противника захвачено

много телеграфных и телефонных аппаратов, части[ю] которых снабдил ст[анции] Кожанка, Попельня, Бровки и приказал восстановить связь [к] 14 ноября. Имеющиеся значительные документы, захваченные у противника, будут представлены дополнительно. В эшелонах противника при оставлении сожжены огромные суммы денег и особенно важные документы. При обратном следовании бронепоезда на ст[анцию] Бровки, бронепоезд встретил старика крестьянина, посланного разбежавшимися красноармейцами с целью узнать, как поступает "Доброволец" [со] сдающимися и не расстреляют ли их, если они придут сдаваться.

За бой израсходовано 157 снарядов и 8600 пулеметных патронов. Потерь нет. Повреждения бронепоезда незначительны. №155. Комброн "Доброволец" Капитан Разумов-Петропавловский".

Копия этого донесения была передана по телеграфу исполняющим должность начальника штаба 5-й Пехотной дивизии, Генерального Штаба полковником К.З.Ахаткиным в штабы 2-го Армейского Корпуса, Войск Новороссийской и Киевской областей, других частей и соединений. Комкором 2 на донесении была наложена резолюция:

"Капитана Разумова-Петропавловского и его доблестную команду благодарю за энергичную, лихую, богатырскую боевую работу. Представить к наградам достойных", — в свою очередь, сообщенная (14 ноября) в штадив 5 и капитану Разумову-Петропавловскому. Начдив 5 генерал Оссовский объявил ее для сведения войск

приказом дивизии № 94 от 18 ноября<sup>15</sup>. Такое широкое распространение информации о Фастовском бое объясняется в первую очередь тяжестью для белых обстановки под Киевом в ноябре 1919 года. В условиях непрерывных атак красных войск, наступления холодов (к чему армия, с точки зрения обеспечения, была совершенно не готова), эпидемии тифа и враждебности населения, боевой дух заметно падал. Еще в середине октября Командующий Войсками Киевской области генерал-от-кавалерии А.М.Драгомиров отмечал, что "...за месяц своего командования не слышал ни об одном лихом предприятии..."<sup>16</sup>. И когда 12 ноября "Доброволец" одержал действительно блестящий успех (в тот же день, кстати, белые выбили из Фастова остатки красных войск), командование попыталось поднять д/х своих подчиненных столь замечательным примером.

Однако улучшения обстановки не наступало. С 23 ноября отозванный в Киев "Доброволец" несет там охрану железнодорожного моста через Днепр, а далее — отступление, разведывательная и охранная службы, довооружение еще одной бронеплощадкой (с трофейной "Хортицы"). В январе 1920 года он прикрывает, вместе с другими бронепоездами 8-го Бронподива (окончательно сформированного в самом конце октября 1919-го: легкие бронепоезда "Доброволец" и "Генерал Шифнер-Маркевич", тяжелый бронепоезд "Богатырь"<sup>17</sup>), отход бывших Войск Киевской области на линии Помощная — Бирзула и далее Бирзула — Раздель-

ная. И, наконец, разделяет печальную участь практически всех броненосил Киевской и Новороссийской областей: на подъезде к Тирасполю, в ночь с 29 на 30 января 1920

года "Добровolec" был взорван и покинут командой, которая, согласно приказу генерала Бредова от 1 февраля, была влита в 4-ю Пехотную дивизию (второго фор-

мирования)<sup>18</sup>, составив, по-видимому, отдельную роту<sup>19</sup>. Впереди у них был знаменитый Бредовский поход...

(<sup>13</sup> альманаха "Военная быль", № 8, 1996 г.)

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> РГВА. Ф. 39673. оп. 1. д. 12, п. 35. В документе — превосходящие числом и технически хорошо оборудованные бронепоезда

красных.. "

<sup>2</sup> Там же. Д. 6, л. 57.

"Тревожные, если не панические рапорты комендантов тыловых городов и местечек еще в сентябре — октябре 1919 года как нельзя лучше показывали ненадежность достигнутых успехов. См., например, рапорты коменданта г. Звенигородка полковника Теренина в штаб 2-го Армейского Корпуса от 6 сентября и 18 октября (РГВА. Ф. 39673, оп. 1, д. 6. лл. 39-41 и 83-84, соответственно).

<sup>4</sup> Под "блиндированными" понимались поезда, боевые площадки которых были защищены не броней, а какими-либо другими средствами: мешками с песком, деревянным брусом, рельсами и т.д.

<sup>5</sup> РГВА Ф. 39673, оп. 1, д. 6. л. 57.

"Власов А.А. Бронепоезда Добровольческой Армии // Военная Быль. Париж, 1969-1970. №№ 95-115. (Бронепоезд "Добровolec" упоминается в №№ 96-107 и 115).

<sup>7</sup> РГВА. Ф. 39540, оп. 1, д. 35, л. 41.

<sup>8</sup> РГВА Ф. 39673, оп. 1, д. 12. л. 42. Приказ по 2-му Армейскому Корпусу № 94/и от 16 августа 1919 года. Кроме "Геймана", в Бронеподив вошли бронепоезда "Пластун" (впоследствии — "Генерал Шифнер-Маркевич"), бронеплощадка "Полковник Гусев" и трофейные — бронепоезд "Раскольников" и бронеплощадка "Грозный".

"РГВА. Ф. 39673, оп. 1, д. 12, л. 103. Приказ по 2-му Армейскому Корпусу № 151/и от 7 октября 1919 года.

<sup>10</sup> РГВА. Ф. 39540, оп. 1, д. 35, л. 245.

<sup>11</sup> РГВА. Ф. 39457, оп. 1, д. 370, л. 74.

<sup>12</sup> Гражданская война на Украине. Сборник документов Т. II. Киев, 1967, с. 467-468. (Рапорт Начдива 58-й Стрелковой № 15723).

"РГВА. Ф. 39842. оп. 1, д. 17, л. 17.

<sup>14</sup> РГВА. Ф. 39673. оп. 1, д. 2, лл. 129-130.

<sup>15</sup> РГВА. Ф. 39680, оп. 1, д. 1, л. 133.

<sup>16</sup> См.: РГВА. Ф. 39694, оп. 1, д. 2, ч. 2, л. 868-872.

" Приказ по 2-му Армейскому Корпусу № 171 /и от 27 октября 1919 года (РГВА. Ф. 39673, оп. 1, д. 12, л. 129). Тем не менее, и после формирования 8-го Бронеподива, "Бронедивизион 3-го Конного Корпуса" еще упоминается в приказах по 2-му Армейскому Корпусу (см., например, приказ № 184 /и от 5 ноября — там же, л. 142). Неясно, оставались ли в его составе еще какие-то "броневики", или, что вероятнее, так продолжали "по инерции" называть 8-й Бронеподив.

<sup>18</sup> РГВА. Ф. 39676. оп. 1, д. 2, лл. 95-96.

"Штейфон Б.А. Бредовский поход // Белое Дело. Т. III. Берлин, 1927, с. 97. 102.

(Окончание. Начало на стр. 24)

Сократив с 41/46 до 40/45мм диаметр дымогарных труб при одновременном увеличении их длины с 3240 до 3500 мм и сохранении их количества, использовав рессорное подвешивание как на паровозах типа 118, нос расположением рессор над буксами каждого колеса, применив медную топку, Коломенский завод создал первый вариант трехосного танк-паровоза типа 154. Такие паровозы строились с 1926 г. по 1931 г. общим количеством 153 шт. В ходе выпуска локомотивов в конструкцию вносились изменения. Так, в частности, было уменьшено число дымогарных труб до 152 при увеличении их диаметра до 45/50мм, что улучшило работу котла. В отличие от других танк-паровозов и большинства тендерных локомотивов, у паровозов типа 154 буксовые направляющие, буксы и рессоры размещались снаружи рамы, что значительно облегчало их осмотр и уход за ними. Колеса паровозов имели противовесы, залитые свинцом, на паровозах более поздней постройки противовесы изготавливались целиком из стали. Буферные брусья паровозов последних выпусков переконструировались под установку автосцепки. Цилиндры танк-паровозов типа 154 имели круглые золотники и прямые каналы для прохода пара. Поршни на этих па-

ровозах были с контрштоками, крейцкопфы однопараллельны. Запас воды размещался в трех баках суммарным объемом 6,7 м<sup>3</sup>. Два располагались по бокам паровоза, а третий - внутри рамы экипажа, листы которой одновременно служили боковыми стенками этого бака. Угольным ящиком (1,8 м<sup>3</sup>) служило продолжение левого водяного бака. Паровозы первых выпусков имели паровые тормоза, более поздней постройки - воздушные.

Являясь глубокой модернизацией паровозов типа 62, танк-паровозы типа 154 являлись лучшими танк-паровозами средней категории до появления в 30-х годах знаменитого 9П (заводской тип 164).

Но, пожалуй, самое удивительное то, что из немногих паровозов серии "Б", дошедших до наших дней, четыре (!) паровоза являются паровозами Коломенского завода серии 62 первого выпуска (Бк), выпущенных в 1897 году в количестве всего 24 штуки! Первый из них (по номеру) Бк-2012 установлен в качестве памятника в локомотивном депо Рославль Мск. ж.д., Бк-2021 установлен в локомотивном депо Краснодар Сев.-Кав. ж.д., Бк-2034 установлен в локомотивном депо Минеральные Воды Сев.-Кав. ж.д. и Бк-2023 находится в экспозиции ЦМЖТ в Шушарах. Паровозы №2012 и 2023 имеют увеличенные водяные баки, а 2034 и

2021 дошли почти в первозданном виде. Все машины сохранили характерные только для этой серии закругленную книзу заднюю стенку будки машиниста, фасонные отверстия в боковых листах водяных танков и своеобразную схему дышел. Первым стал на вечную стоянку Бк-2034 в депо Мин. Воды в 1975м году, затем встали на постамент машины в Рославле и Краснодаре. Причем Рославльский Бк-2012 проработал хозяйкой в депо аж до 1985года!

Что же явилось причиной долголетия этих машин? Данные паровозы имеют небольшие запасы воды и нефти, небольшой сцепной вес, и уже к концу 20-х годов прошлого века оказались малопригодными для маневровой работы на станциях, но имея небольшую длину, наименьшую среди паровозов типа 0-3-0, оказались идеальными для работы в качестве "хозяек" и "тузиков" в веерных паровозных депо, особенно с приходом на железные дороги мощных магистральных паровозов, так как сцепного веса двухосных "хозяек" стало не достаточно для производства деповских маневров, и Бк успешно заняли освободившуюся нишу и еще долгое время продолжали свою службу. Этим и можно объяснить расширение географии и столь продолжительный срок работы машин типа 62 первой серии (1897 года выпуска).

М.А. Кацер

## Филателия и железные дороги

**Филателия** - коллекционирование и изучение почтовых марок и почтовых документов - интересное и полезное занятие, одно из серьезных средств общения людей, развития их кругозора.

Почтовые марки не знают границ, им не нужны визы и паспорта. Наклеенные на конверт или карточку, они как посланцы страны проникают во все уголки земного шара, рассказывая о многогранной жизни государств.

Коллекционированию марок отдавали свой досуг президент США Т. Рузвельт, известный физик А. Эйнштейн, премьер-министр Индии Дж. Неру, советский дипломат М. Литвинов, акаде-

мики Н. Павлов и Н. Бардин, знаменитый полярник Э. Кренкель, народный артист СССР Д. Кабалевский, экс-чемпион мира по шахматам А. Карпов и многие другие.

Придавая филателии большое значение как одной из форм полезного досуга граждан, в нашей стране в 1966 году было создано Всесоюзное общество филателистов, ныне это Союз филателистов России. Издается ежемесячный журнал "Филателия", устраиваются филателистические выставки, проводятся лекции и беседы по филателии, специальные гашения почтовых марок. Созданы и работают общества и кружки филателистов.

В последнее время, наряду с хронологическими коллекциями одного или нескольких государств, широкое распространение получило тематическое коллекционирование. Учитывая, что читатели альманаха "Локотранс" в большинстве своем любители железных дорог, затрону эту тему.

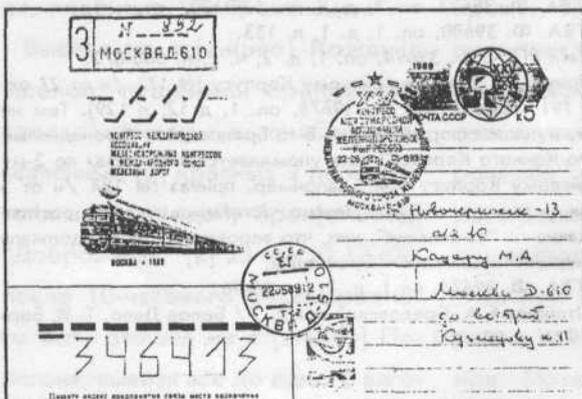
Тема "Железные до-

роги" - весьма обширна. Это подвижной состав: паровозы, тепловозы, электровозы, электропоезда, вагоны, цистерны; техника строительства, обслуживания и ремонта железных дорог: железнодорожные мосты, тоннели и виадуки; управления железных дорог, железнодорожные станции и вокзалы; предприятия, изготавливающие и ремонтирующие подвижной состав; учебные заведения и научно-исследовательские организации: ученые, инженеры и изобретатели, чьи работы посвящены железнодорожному транспорту и т.п.

Кроме того, к теме "Железные дороги" относят городской рельсовый транспорт: трамваи и метро.

Начиная с 1885 года, регулярно проводятся Международные железнодорожные конгрессы (IEC). Замечу, что в 1892 такой конгресс состоялся в С-Петербурге. В 1922 году был создан Международный союз железных дорог (UIC). На илл. 1 - памятный конверт и специальное гашение, посвященные состоявшемуся в Москве в 1989 году XXV Конгрессу международной ассоциации железнодорожных конгрессов и международного союза железных дорог.

С 1961 года работает Международная федерация художественных и ин-



илл. 1



илл. 2

STANLEY GIBBONS

Stanley Gibbons

COLLECT

**RAILWAYS**

ON STAMPS

3rd Edition

илл. 3



илл. 4

теллектуальных обществ железнодорожников (FISAIC). Есть и другие международные организации, объединяющие железнодорожников, в том числе и моделистов железнодорожной техники.

В 1991 году было организовано Всесоюзное (ныне Всероссийское) общество любителей железных дорог (ВОЛЖД), благодаря которому в Центральном доме культуры железнодорожников (г. Москва) была открыта интересная выставка почтовых марок, открыток, значков, железнодорожных документов, литературы, посвященная 100-летию Транссибирской магистрали.

Более 35 лет в ФРГ издается журнал "Коллекционер железнодорожной тематики" - орган Международного общества филателистов, объединяющий коллекционеров железнодорожной тематики разных стран. На илл. 2 приведена обложка такого журнала, изданного в 1995 году. Периодически фирмой "Стэнли Гиббоне" (Англия) издается каталог почтовых марок и блоков железнодорожной тематики всех стран мира. На илл. 3 - обложка последнего издания каталога 1999 года.

Начиная с 1977 года, у нас в стране регулярно проводятся филателистические тематические выставки "желдорфил". На илл. 4 - каталог выставки, проведенной в 1977 году. На илл. 5 - памятный конверт и специальное гашение, посвя-



илл. 8

щенные последней выставке "желдорфил", состоявшейся в Ульяновске в 1998 году.

Способствуют интересу в коллекционировании и почтовые ведомства разных стран, издавая почтовые марки и блоки, маркированные конверты и карточки железнодорожной тематики. Неудивительно, что тема "Железные дороги" издавна привлекает любителей филателии.

Что же относят филателисты к коллекционным материалам?

**Почтовые марки.** Издаются разных размеров и конфигурации (прямоугольные, квадратные, треугольные, без зубцов и с различной зубцовкой по размерам и технологии перфорирования (рамочной, линейной, гребенчатой), на различной по качеству бумаге и с разными способами печати. На марках указывают страну и номинал в денежных единицах.

Почтовые марки могут издаваться в серии (например, серия из 5 марок СССР 1986 года "Паровозы-памятники"), в виде отдельных марок, сценок из двух и более марок, марок с купонами, малых листов, почтовых блоков.

На марке Испании 1930 года, посвященной XI Международному конгрессу, впервые в мире представлен электро-



илл. 5



илл. 9



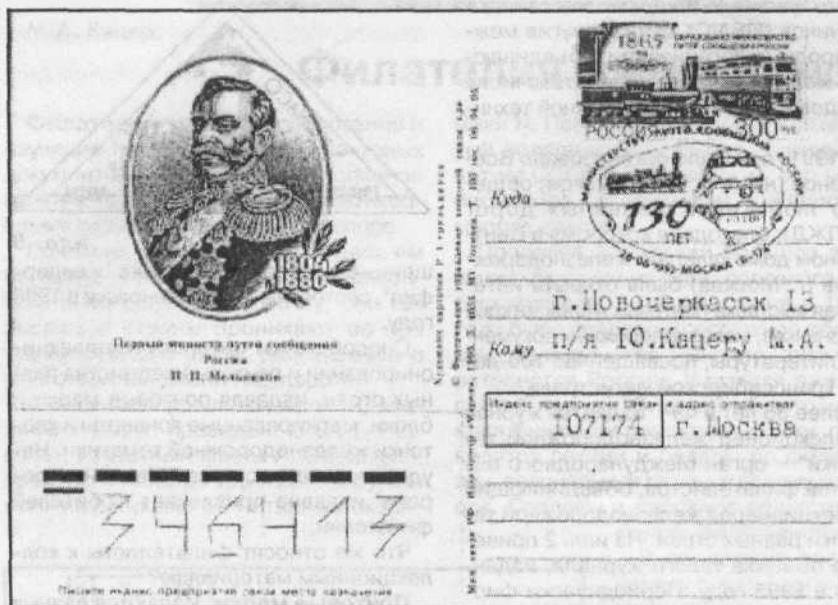
илл. 6



илл. 7



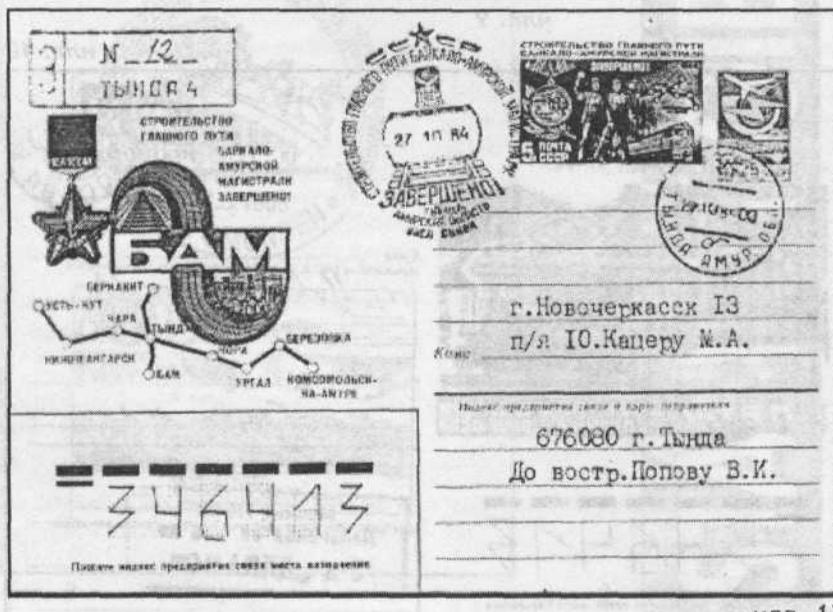
илл. 10



илл. 11



илл. 12



илл. 13

воз (илл. 6). На марке Барбуды и Антигуа 1992 года, посвященной 100-летию Транссибирской магистрали, паровоз П36 (илл. 7). На треугольной марке Монако 1953 года - исторический паровоз (илл.8). На илл. 9 - сцепка марок Японии 1982 года с изображением электровоза и электропоезда. Известны издаваемые ранее в Баварии (Германия) и в Бельгии железнодорожные марки для франкировки посылки и бандеролей. На них буквы "E" или "B".

**Художественные маркированные конверты (ХМК).**

ХМК имеют иллюстрацию, напечатанный знак почтовой оплаты (марку) и адресные указатели. На илл. 10 - ХМК СССР, изданный в 1976 году, посвящен 50-летию электрификации железных дорог СССР. На иллюстрации конверта - первый советский электровоз ВЛ19-01, изготовленный на московском заводе "Динамо" в 1932 году.

**Маркированные художественные почтовые карточки (МХПК).**

В зависимости от оформления и расположения иллюстрации МХПК делятся на односторонние и двухсторонние. На односторонних МХПК марка, адресные указатели и иллюстрация печатаются на одной стороне, а другая сторона остается свободной и предназначена для письменного сообщения. На илл. 11 - односторонняя МХПК России, посвященная 130-летию Министерства путей сообщения.

У двухсторонних МХПК марку и адресные указатели печатают на одной, а иллюстрацию - на другой стороне. Для письменного сообщения оставляют свободное поле на стороне напечатанной марки. На илл. 12-двухсторонняя МХПК СССР 1981 года "Волгоград. Железнодорожный вокзал".

**Специальное гашение (СГ).**

СГ - почтовое гашение марок, специально организуемое ведомством связи в честь выдающегося события или памятной даты.

На илл. 13 - ХМК, марка и СГ 1984 года, посвященные завершению строительства главного пути Байкало-Амурской магистрали.

**Конверты первого дня (КПД).**

КПД имеет почтовую марку, погашенную календарным или специальным штемпелем в первый день выпуска марки в почтовое обращение.

На илл. 14 - КПД СССР с серией марок "Паровозы-памятники", поступивших в обращение 15.10.1986 г.

На илл. 15 - КПД Австрии с почтовым блоком, посвященным 150-летию железных дорог, поступившими в обращение 29.08.1964 г.

**Карт-максимум (КМ).**

КМ - художественная открытка, на лицевой стороне которой наклеивается почтовая марка с рисунком, повторяющим изображение на открытке. Марка должна быть погашена штемпелем, имеющим непосредственную связь с рисунком. На илл. 17 --КМ Франции с изображением скоростного электропоезда ТЖВ и СГ, посвященном XVI Международному конгрессу филателистов-железнодорожников, проведенному в Париже в 1987 году.

**Аэрограммы (А).**

А - специальный бланк для писем, как правило маркированный, с иллюстрациями железнодорожной тематики. Известны такие А, изданные в Англии и Китае.

Календарные почтовые штемпеля (КПШ).

КПШ, имеющие наименования железных дорог, вокзалов, станций и почтовых вагонов.

На илл. 18 - КПШ 1916 года с наименованием Николаевского вокзала г. Москвы и почтового вагона поезда № 1 С-Петербург - Москва (1913 год).

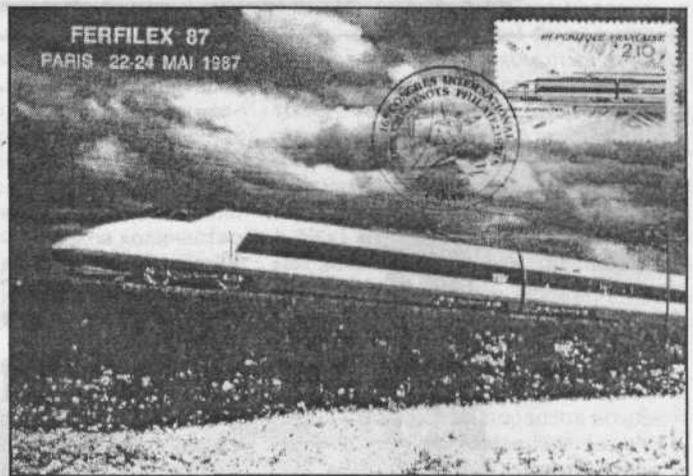
**Машинные почтовые штемпеля (МПШ).**

МПШ выполняются с помощью франкировальных машин, наносящих знак почтовой оплаты (вместо марки), календарный штемпель и почтовый адрес отправителя, связанного с железными дорогами.

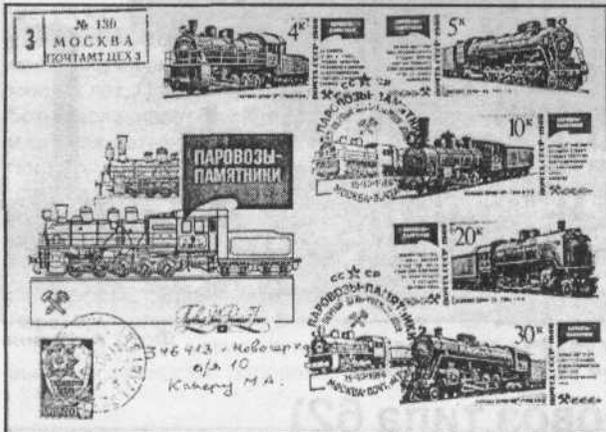
На илл. 19 - МПШ г. Москвы 2000 года - Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ).

На илл. 20 - МПШ г. Пльзень (Чехословакия) 1963 года - заводы им. В.И. Ленина фирмы "Шкода", изготавливающие магистральные и промышленные электровозы.

**Желаю успеха в коллекционировании! Читателям альманаха "Локотранс", занимающихся филателией, приложение: 20 иллюстраций.**



илл. 17



илл. 14



илл. 18



илл. 15



илл. 19

илл. 20



илл. 16



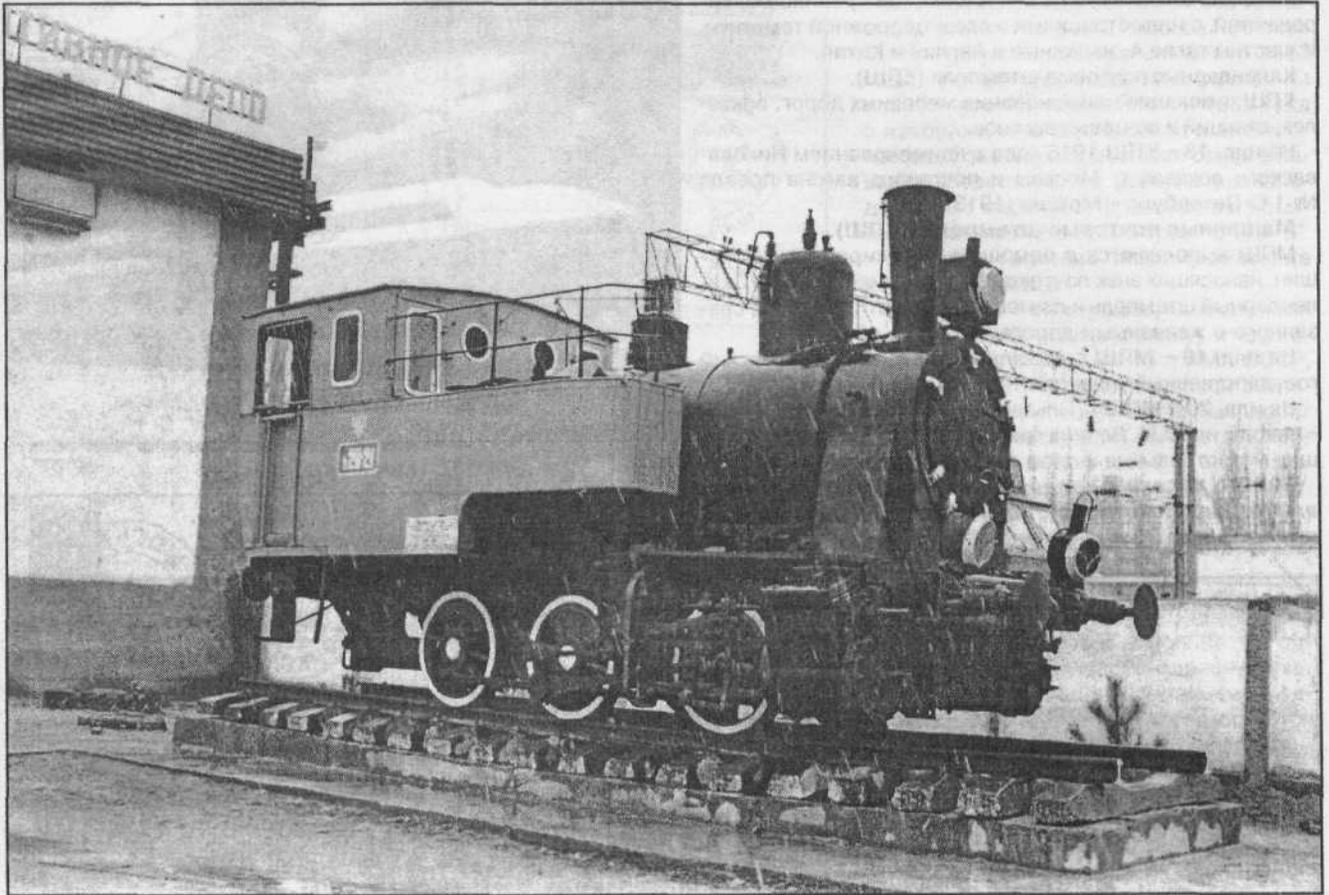


ФОТО А. Ишина

## ПРИЯТНОЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ (Коломенский паровоз типа 62)

Российские любители железных дорог, и, прежде всего, паровозники, часто сетуют на недостаточное внимание в нашей стране к сохранению истории железных дорог. Прежде всего, к сохранению натуральных образцов локомотивов, вагонов, и во многом они правы. Безвозвратно утеряны многие серии локомотивов, дойдя до нас лишь в виде немногих блеклых фотографий и скудных упоминаний в старых книгах. Не дошли до нашего времени, оказавшись безвозвратно утерянными, многие даже широко известные в прошлом локомотивы. Так, не дошло до нас ни одного паровоза серии Ш, а их было выпущено в период с 1906 по 1924 год 2029 штук. Не дошли М<sup>р</sup>, Л<sup>н</sup>, К и другие менее известные локомотивы, массово ставшие в первой половине XX века. Буквально чудом остались живы У-127 и С-68. Даже достаточно "молодой" ИС, произведенный в 1932-1942 годах общим количеством 649 локомотивов, едва не разделил ту же участь, из этой серии уцелел один единственный, да и тот теперь оказался в другом государстве. И печальный список продолжает пополняться: не так давно был уничтожен последний электровоз переменного тока серии К.

Но, в то же время, техническая история знает немало примеров использования техники со значительным пре-

вышением первоначально планировавшихся сроков службы, знает и рекорды по продолжительности производства или его массовости. Таких примеров предостаточно в каждой отрасли транспорта, что же касается локомотивостроения, то позвольте привести несколько весьма ярких примеров.

Паровозы серии Э различных модификаций выпускались с 1912 по 1957 год включительно, т.е. 45 лет, их общее

количество превысило 11000 шт. Мировая история паровозостроения не знает подобного примера и по продолжительности и по массовости выпуска.

Опытный тепловоз Э<sup>н</sup>2 по праву можно считать первым магистральным тепловозом в мире. Он проработал до конца 50-х годов, т.е. около 35-ти лет, учитывая отсутствие изначального опыта тепловозостроения, единичность постройки и тяжелейшую эксплуатацию

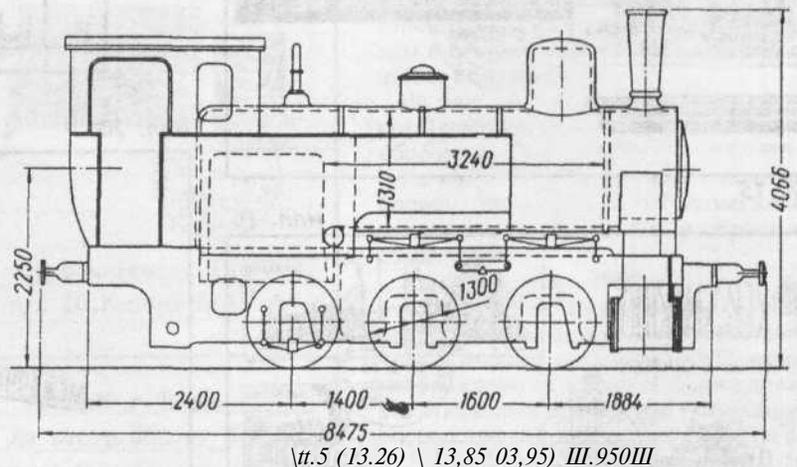


Рис. 15.47. Основные размеры-танк-паровоза типа 62 (цифры в скобках — нагрузка от колесных пар на рельсы, тс, при угольном отоплении; рядом без скобок — при нефтяном)

в условиях Средней Азии. В дальнейшем на его основе строились уже серийные тепловозы серии Э<sup>м</sup>.

Электровозы ГЭТ работали на первой электрифицированной промышленной железной дороге от станции Черкизово Московской окружной ж.д. до Московского электролампового завода с середины 20-х до конца 80-х годов, т.е. более 60 лет, а электровозы ПКП4, выпущенные в конце 40-х, до сих пор несут свою службу на плотинах ГЭС.

Электровозы ВЛ22<sup>м</sup> до сих пор продолжают еще кое-где трудиться, пережив и ВЛ23, и в России, пожалуй, даже ВЛ8, хотя их возраст уже приближается к 50 годам. ТЭЗ, ТЭП10, ВЛ60, ЧС2, ЧС4 уже 4-й десяток лет водят поезда по стальным магистралям России и каждый из этих локомотивов вполне достоин сохранения.

Каждый из этих примеров свидетельствует о том, что независимо от отношения к сохранению истории, техника сама заботится о своем сохранении, исправно служа людям на протяжении многих лет. Причем за долгие годы работы заслуживает всеобщее признание, и шансы остаться на постаменте или попасть в музейную коллекцию повышаются прямо пропорционально.

Паровозы, о которых пойдет речь далее, тоже являются рекордсменами в своем классе, прежде всего по благосклонности судьбы. Это маневровые паровозы коломенского завода.

В отличие от магистральных грузовых и пассажирских паровозов, манев-

ровые локомотивы, как правило, строились небольшими партиями под конкретного заказчика. Кроме крупных паровозостроительных заводов маневровые паровозы строились мелкими заводами и, мастерскими, поэтому к началу 1880-х годов в России существовало большое количество типов и разновидностей маневровых локомотивов. Но на рубеже XIX-XX веков количество разновидностей танк-паровозов типа 0-3-0 стало резко сокращаться. Они выпускались в основном отечественными заводами.

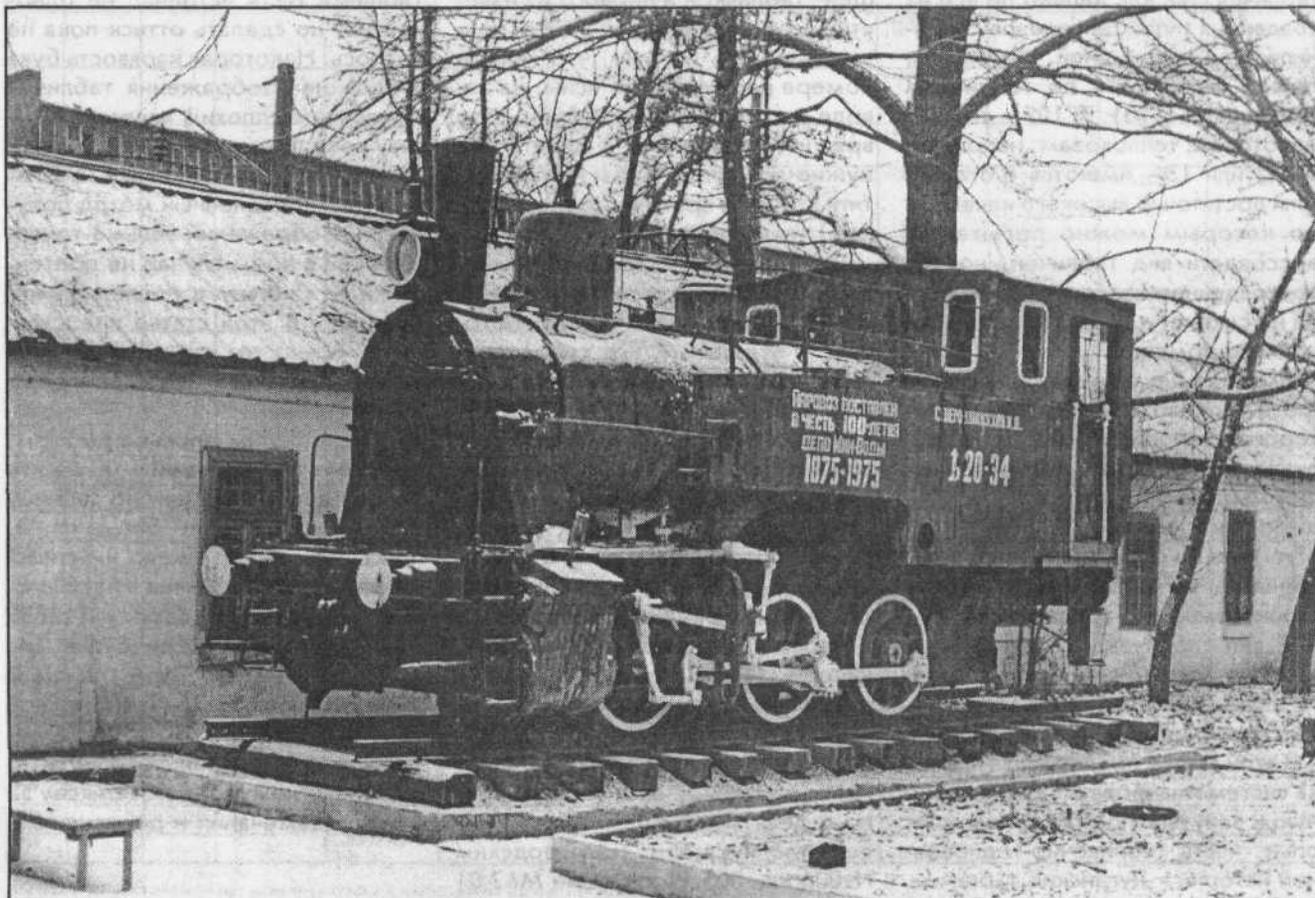
В рассматриваемый период времени ряд русских паровозостроительных заводов разработал несколько очень удачных конструкций танк-паровозов типа 0-3-0, которые затем строились вплоть до начала индустриализации СССР и даже дольше. Такими локомотивами являлись в частности танк-паровозы типа 62 Коломенского завода. Они оборудовались котлом со 164 дымогарными трубами диаметром 41/46 мм, парораспределительным механизмом Вальсхарта. Рессорное подвешивание их было статически определенным, трехточечным: рессоры над буксами первой и второй колесных пар соединялись с каждой стороны экипажа продольными балансирами, а рессоры под буксами третьей колесной пары в целях создания более спокойного хода локомотива соединялись поперечным балансиром. Паровозы типа 62 имели запасы нефти 3 м<sup>3</sup> или угля 1,45 м<sup>3</sup> и запасы воды соответственно 6 или 7 м<sup>3</sup>.

В 1897 г. первые такие паровозы с нефтяным отоплением были выпущены в количестве 24 локомотива для Владикавказской ж.д. (серия Т №1011-1034; с 1900 г. ТН<sup>м</sup> 2011-2034, а с 1912 г. Ык № 2011 -2034), а с угольным отоплением 4 машины для Новороссийского порта массой 41,3 т. В дальнейшем танк-паровозы серии 62 строились с 1900 по 1912 год. Всего Коломенский завод выпустил 94 танк паровоза серии 62. Начиная с 1900 г. в конструкцию этих паровозов вносились изменения: были установлены паровоздушные насосы для тормозной системы, увеличены до 8 м<sup>3</sup> водяные баки. В результате масса паровозов возросла до 44-45 т. Часть паровозов была оборудована тормозами Вестингауза, а часть имела паровые тормоза.

Несколько изменив конструкцию паровоза типа 62, в частности, увеличив до 180 число дымогарных труб при сохранении их параметров, сократив диаметр котла с 1310 до 1284 мм, применив то же рессорное подвешивание, но с рессорами, расположенными под буксами каждого колеса, Коломенский завод создал танк-паровоз типа 118. На паровозах этого типа применялись парораспределительный механизм Вальсхарта, инжекторы Фридмана, тормоза Вестингауза. Запасы воды и угля равнялись соответственно 7 и 1,8 м<sup>3</sup>. Всего было построено 34 паровоза типа 118 в период с 1910 по 1915 год.

(Окончание на стр. 19)

Фото А. Ишина



Бычков Д.А.  
Иванцов М.Ю.

## Тепловозные таблички Луганского завода

В настоящее время идет постепенное осмысление, изучение и систематизация заводских табличек отечественного подвижного состава. Разными людьми ведется постепенная работа в этом направлении. Например по систематизации вагонных табличек очень серьезную работу проводит Я.И. Дорошенко и возможно в обозримом будущем мы увидим каталог вагонных табличек. Но некоторые направления оказались вне сегодняшней моды - например тепловозные таблички. История тепловозостроения в нашей стране имеет уже достаточно солидный возраст, но в плане систематизации фирменных знаков заводов изготовителей до сих пор мало что сделано.

Подобные работы, по якобы, "современному" подвижному составу, надо было начинать уже давно. На сегодня по некоторым типам тепловозов, видимо, уже никогда не удастся точно установить форму, текст и т.п. заводских табличек, так как далеко не все из созданных типов тепловозов сохранились до наших дней. Например, полная не ясность по табличкам тепловозов ТГ101, ТГ105 и т.п. По некоторым тепловозам, например ТГМ2 или ТЭ", имеются фотографии достаточно высокого качества, по которым можно попытаться воссоздать вид табличек, но это воссозданное изображение никогда не сможет дать достаточно полной информации.

Имеется не плохое заводское фото тепловоза ТГ100-001, из которого становится ясно, что табличка этого тепловоза овальной формы, по пропорциям как таблички тепловозов ТЭЗ ("1963-67гг.), но по размерам несколько меньше. Судя по совокупности строк и размеру, это самостоятельный тип табличек. К сожалению, из-за не достаточной четкости этого участка фото, пока воссоздать изображение её так и не удалось.

В этой статье предпринята попытка систематизировать самую сложную и запутанную, как показывает опыт, часть табличечно-тепловозной истории - Луганские таблички.

Есть информация по тепловозным табличкам и других заводов, но о достаточно полной систематизации говорить очень рано, хотя "там" видимо всё гораздо проще. Период времени выбран от начала тепловозостроения на Луганском заводе до 1991 г., т.е. до распада СССР, как наиболее логичный по историческим обстоятельствам.

Представленная таблица не "абсолютный документ" и имеет ряд моментов, которые можно отнести к разряду личных домыслов, но домыслов очень осторожных и обоснованных.

В приведенной таблице, в ячейках сначала указан номер типа таблички (эта нумерация введена авторами исключительно для удобства пользования) а затем номера тепловозов, на которых точно известно что была именно такая заводская табличка. В тех местах, когда происходила смена типов табличек, дано приблизительное время постройки локомотива, последнего из известных с "предыдущей" табличкой и первого из известных со "следующей". Это пришлось делать потому, что точные номера переходов не ясны, на заводе-изготовителе установить это вряд ли возможно, а делать это нужно для того, чтобы не пропустить какие то временные (переходные) типы табличек.

Таблички 7\* и 9\* это скорее всего соответственно таблички №7 и №9, но возможно что это похожий, и отдельный, вид табличек.

Видимо не имеет смысла разделять таблички №11 и №11\* в отдельные типы, т.к. они отличаются только наличием знака качества. Государственный знак качества присваивался каждый год (или не присваивался). Этот знак отливался отдельно и крепился на два винта. Часто встречаются тепловозы с отверстиями в табличках под знак качества и все это вносит полную неразбериху по этому поводу.

Есть некоторая не ясность с табличками первых тепловозов М62. По идее М62-02 построен в 64 г., но в действительности на нем висела табличка 65 г. и с заводским №006 или 005. У таблички М62-01

(табл. 64 г.) заводской номер выбит на специальном поле, а у табличек М62-02 и ТЭП10Л (табл. 65 г.) отлит отдельными цифрами.

Тепловоз ТЭ125-001 заводской таблички точно не имел.

Сейчас имеются изображения табличек: №1, №2, №3, №4, №6, №7, №8, №9, №10, №11, №11\*, №12, №16, №18. Таблички №1 и №2 получены путем сканирования с фотографий тепловозов и последующей обработки изображения на компьютере в Photoshop 5.0. К сожалению прочитать надписи на фото так и не удалось, но восстановить сам внешний вид таблички оказалось вполне реальным. Остальные изображения получены выдавливанием на листе бумаги изображения натуральной таблички, обводкой чернилами, сканированием и компьютерной обработкой изображения. К сожалению табличка №15 была выдавлена не качественно (тогда технология еще только отработывалась) и пока полноценного ее изображения нет. Таблички №14 встречал не однократно, но сделать оттиск пока не удалось. Некоторая карявость букв и слов на изображениях табличек объясняется плохим качеством лифты, возрастом, наличием толстого слоя краски и прочими изъянами, т.к. примененный метод получения изображений весьма точен.

Мы ни в коем случае не претендуем на "истину в последней инстанции". В этой статье представлено только то, что пока удалось установить что имеется на сегодняшний день.

В связи с этим просьба ко всем, кого интересует данная тема, кто может дополнить данную таблицу и помочь "замазать" белые пятна, присылать информацию и отписки (или их копии) табличек в натуральную величину по адресу 113639 Москва, Черноморский бульв. 7А, 102. Бычкову или E-mail: teplovoz@rricc.tsi.ru (с пометкой "для Бычкова").

P.S. Авторы выражают глубокую признательность Л.С. Сватикову за ценные замечания и дополнения.

Серия/ год	ТГМ2	ТЭ» <ТЭ»	ТЭЗ, ТЭЗЗ, ТЭЗЛ, ТЭ7	2ТЭ10Л, В, М, У, У', С, ТЭП10Л	ТГ100, ТГ101, ТГ02, ТГ105, ТГ106	ТЭМ2	М62, 2М62, 2М62У	ТЭ109, 2ТЭЮ9, ТЭ114	2ТЭ116, 2ТЭ116М, 2ТЭ116А, 2ТЭ116Г,	2ТЭ121	ТЭ120, ТЭ125, ТЭ127, ТЭ129, 4ТЭ130	ТЭ126, ТЭ136, 2ТЭ136
956	таб.ЧН.01	—	!	—	—	—	—	—	—	—	—	—
957	таб№1.02	таб1й2. 04	?	—	—	—	—	—	—	—	—	—
958	—	табЯ-2	таб№3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
959	—	—	таблеЗ	—	таб№5 ТП00-01. кни года ТГ102-01	—	—	—	—	—	—	—
960	—	—	Т'6,УЗ3,2735	—	ТГ101-01	—	—	—	—	—	—	—
961	—	—	таб№3	—	ТГ105-01 ?ТГ106.01 - табл овалный	—	—	—	—	—	—	—
962	—	—	ТЮ6'3 3786. 3ТЭЗ-025	?	—	—	—	—	—	—	—	—
963	—	—	табЛ'З ТЭ7-037 серел loft половины года, таб: *4 4124 нач. 2ой декады	табЛН 2ТЭ10Л-003	7ТП06-02.03	—	—	—	—	—	—	—
964	—	—	табЛН ТЭЗМ- 03ТЭ7-081	таб.ЯИ	—	—	таб№4М 62-01	—	—	—	—	—
965	—	—	таб№4, 5652 середина года	тлб №4 ТЭП10Л-025. 034, 035JM2	—	—	таб№4 М 62-02	—	—	—	—	—
966	—	—	табЛ6б 6124 середина года таб: *6(б') 6140 тоже серел года табЛ-7 6391 последние дни гола	таб№-4 ТОП ЮЛ-062. 077 1ая декада	—	—	—	—	—	—	—	
967	—	—	табЛ6б(б-) 6652 начало второй половины года но должна быть таб№7 !	таб№6 ТОП ЮЛ-091 предварительный выпуск ТЭП10Л	—	—	—	—	—	—	—	
968	—	—	таб№7 6832 первая четверть года. 6827	таб№7	—	—	таб№7 ТЭ109.00!	—	—	—	—	—
969	—	—	таб№7 7100 середина первой половины года	таб.ь7-	—	таб№14 :070. 2НП последние дни года	—	таб.ч-7 002. 2Т'Ю9-01.02. 03. 109-0Н1?но вы- шннн из первых	—	—	—	—
970	—	—	таб. *7' 7302 вторая декада	табJ'?? 1310 (большин) nt' 1351 (смени в серели, 2ой половины г.	—	табJ'15 2180- середина года. 2227	табЛ-7 №яВ- 0942 алюминий	—	—	—	—	—
971	—	—	таб№8 7550, 7561 начало 4ой декады гола	таб№8 1444 начало гола	—	таб№15 2320, 2329, 2366, 2379, 2417 - конец гола	таб№8 или №9? №1169 первая половина года	? ТЭ114-001, 002.003. (большинн на раме!	таб№8?	—	—	—
972	—	—	таб-9ВЗОР 7676. 7710 кои гола	таб№9?	—	—	таб'9 1343  №1641>-нач4 декады 1356	—	—	табЛ-8006. 004н 01н • табЛ-2ромб табЛ9 049. ялк. J'69'?	—	—
973	—	—	таб. *а?.	таб№9?	—	таб *   6 2728- конец гола	таб'9? —	—	—	—	—	—
974	—	—	таб№9 2567. 2573, 3739	таб№9 2567. 2573, 3739	—	таб№16 2791	таб'9 1475 (№>:0222),	таб. *9 109, 114. 119.	—	—	таб№9 129-001 (или 76 г.)	—
975	—	—	таб *9 294., 2943, 3036, 3161, 3264	таб *9 294., 2943, 3036, 3161, 3264	—	таб№16 2994	таб№9 1552. 156?: 1579 (J'зав 16411, №яВ2226	—	таб *97	—	таб№9ТЭ120- 001	—
976	—	—	таб.М-9 3744 середина loft половины гола	табЛ910В- 3824 таб№10 1011- 3894 нач втор половины, 3903	—	таб * 16 3024. 3064	тай>9 1699	таб.ч? 4 ел. 114 для СССР	таб№9?	—	—	—
977	—	—	—	—	—	таб. *16 3204	?	таб№18 114- 066. (10 ел. ТЧ109 с 03 по 012 и 10 сд. ТЭ114)	таб№9 306, 320	? видимо таб * П (по дтайму следнн под 2ТЭ121  таб: *11?	—	—
978	—	—	—	—	—	табДв16 3241 середина?гола	?	табЛь18ТЭЮ9. 015, 020, 022, 026, 033	таб.ч-9?	—	—	—
979	—	—	—	—	—	таб№16?	!	—	таб№9 40.- 474. 483	табКП?	—	—
980	—	—	—	таб.чП 4869. 4874	—	—	?	—	таб№9 582нач 3ой декады г., таб. в 11 543, 555	табЛ&11 004	—	—
981	—	—	—	табЯНИ* 4285. 5089 табЛ-11 5075 10М-303, 313, 329, 336	—	—	?	1.	таб№11 678. 2ТЭ1 16Л-001	таб*П?	—	—
982	—	—	—	таб. *11* ЮМ- 529	—	—	?	?	—	ТЭМ11 1Н>Л- 003	таб-л'л'?	—
983	—	—	—	тай- *11?	—	—	?	?	—	табЛМ?	таб№П?	—
984	—	—	—	табММ 928. таб. *И* 2132	—	—	?	?	таб. * 11?	таб№   1* 008	—	ТЭ136
985	—	—	—	табЛМ11?	—	—	—	—	таб№11?	таб№11?	ТЭ127	—
986	—	—	—	таб-№11 2700	—	—	таб№11 - 2М62.1058. 1068 сеп гола.	—	таб№11 1145 (цвет. мет?). 1179, 1131, 1101, У43, 1180.	таб. \И1016	—	—
987	—	—	—	таб.чП 10М- 2772(цветной металл?), 2784, 2797	—	—	таб * П 2М62- 1181	—	табМ П 1218, 1231, 1249, 1371, 1308	таб * 11 023	—	—
988	—	—	—	табЛ-11 10М- 3297, 3354, 3355	—	—	таб-11	—	Т-6Н-11 1340. 1363, 1339, 1389, 1362, 1435, 1444 2ТЭ116Г(87?г)	табЛМИ?	—	—
989	—	—	—	табJ' II? или III	—	—	—	—	таб * 11 ДМ62- 1805 (№'3563)	таб>М>П?нлн №122	—	—
990	—	—	—	—	—	—	таб-12 1828 (№167691	?	?	?	—	—
991	—	—	—	таб№13 10У- 355	—	—	—	?	?	?	—	—

Затененные поля обозначают наличие оттиска и изображения данного типа табличек.



Табл. №1 (250x200 размеры  
приблизительные)



Табл. №2 (200x110 размеры  
приблизительные)



Табл. №3 (385x240)



Табл. №4 (400x255)



Табл. №6 (400x255)



Табл. №7 (395x250)



Табл. №8 (395x240)



Табл. №9 (395x240)

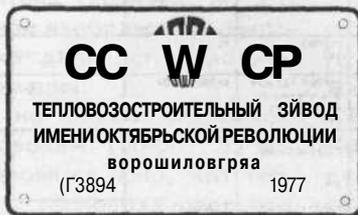


Табл. №9



Табл. №10

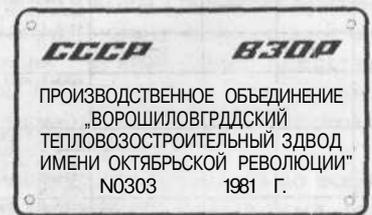


Табл. №11

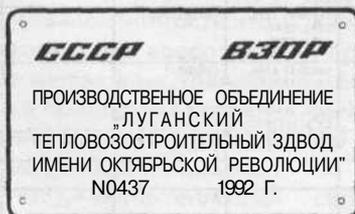


Табл. №12

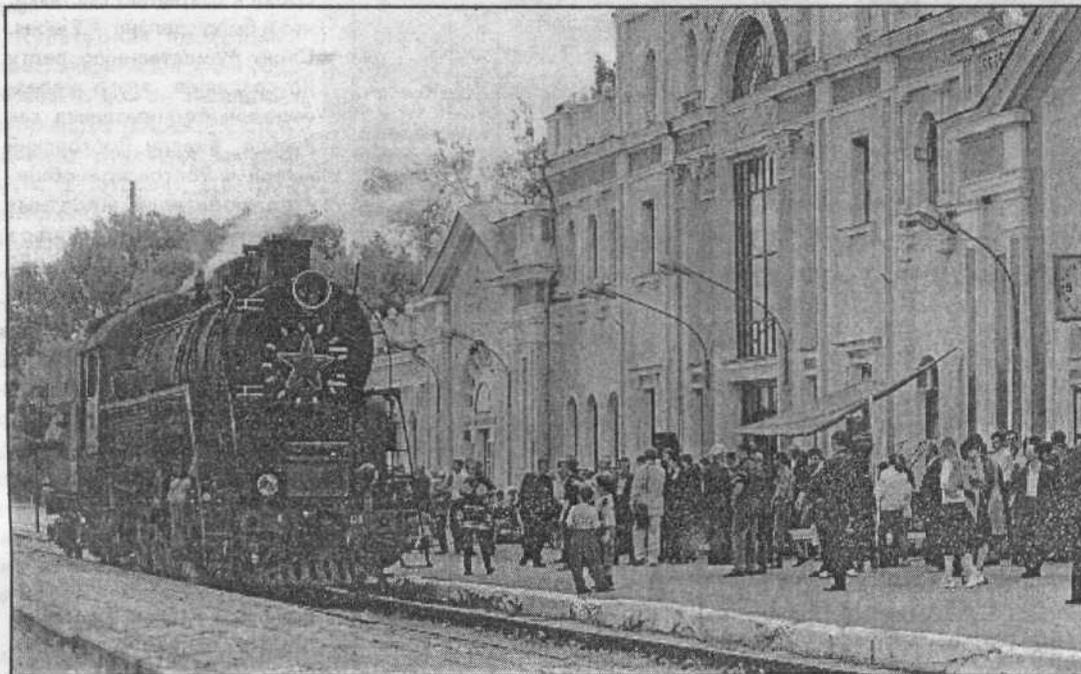


Табл. №17



Табл. №18

## Почему паровозы едут в Ставрополь, или игра для детей от 5 до 50



*Открытие выставки "Локотранс 2001" было сделано паровозом Л-0029, разорвавшим символическую ленточку на первом пути станции. И далее три дня паровоз был доступен для всех желающих, катал малышей и взрослых ко всеобщей радости*

Снова в Ставрополь съехались любители миниатюрных железных дорог России — с 9 июня по 12 июня прошла выставка "Локотранс 2001" на железнодорожном вокзале в Ставрополе.

Волшебство игрушечных паровозов, тепловозов и вагонов, миниатюрных станций и стрелок в нашей стране, скажем откровенно, не всегда вызывает адекватное восприятие со стороны массового обывателя, но противостоять этому волшебству очень трудно. Свидетельство тому — очередная третья Южно-Российская выставка железнодорожных моделистов в Ставрополе "Локотранс 2001" и почти десять тысяч посетителей за 4 дня работы.

Открытие 9 июня в 14 часов началось праздничным шоу для любителей железных дорог с настоящим паровозом. Далее целых три дня с 10 до 18 часов играли духовые оркестры, выступали танцевальные коллективы, шумели детские конкурсы железнодорожного рисунка и красочные спектакли по од-

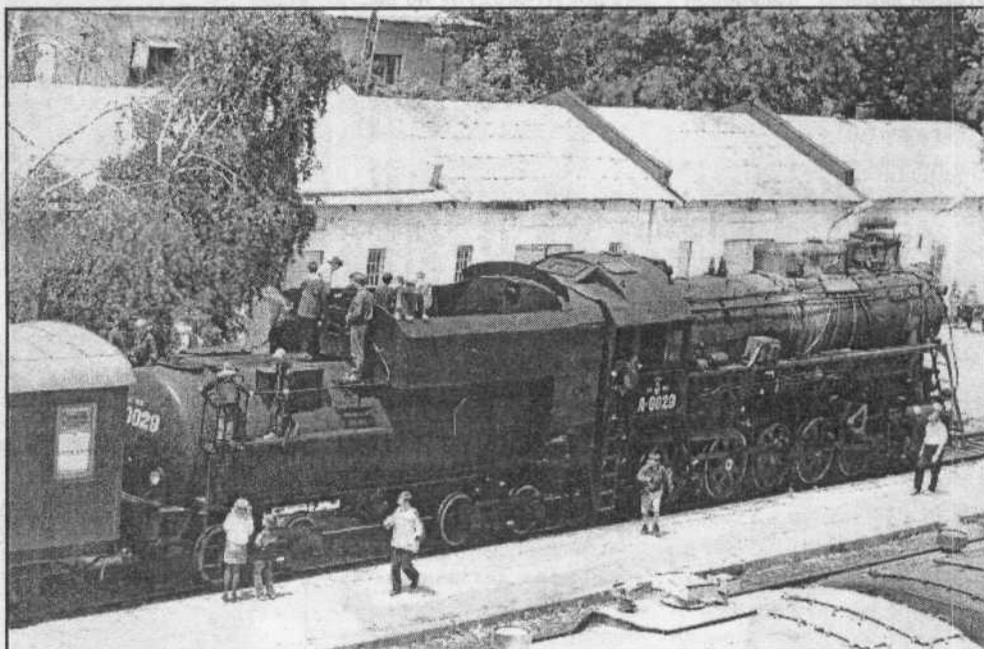
ному простому поводу — в Ставрополь прибыли железнодорожные моделисты на свой ежегодный слет. Но это все ничуть не отвлекло участников выставки из многих городов России и Украины от сборки модульного НО-макета железной дороги, обсуждения проблем моделизма и собственных достижений.

В программе было все: демонстрация макета из ЛТ-

модулей, представление коллекций, презентация моделей российских железных дорог от питерской фирмы ПК, конкурсы для детей, катания на горячем паровозе, настоящая музыка и духовые оркестры!

В этом году расширилась не только география участников, но и представительство от организаций. Среди участников выставки:

Ставропольский клуб любителей железных дорог и моделизма "Локотранс", Ростовский музей СКЖД, Ростовский клуб моделистов, Ростовское общество любителей железных дорог РОЛЖД, Московский клуб НОЛЖМ, Северо-Кавказская детская железная дорога, Свердловская Малая детская железная дорога, Лаборатория ж.д. моделизма





*Паровозы, модели, музыка — теперь есть все компоненты праздника!*

Московского городского дворца детского творчества на Воробьевых горах (Москва), Лаборатория транспортного моделизма Дворца детского творчества Ставрополя, моделисты из Ставрополя, городов края (О.Нуйкин, В.Меркулов, П.Гува, О.Сергеев, В.Наумов, Р.Хубиев), Смоленска (Р.Дубограев), Москвы (А.Загребельский, А.Листов, Ю.Третьяков), Пушкино (А.Шустов), Ростова (О.Хачатурян, С.Ливенцев, С.Ермоленко, В.Тер-Мануилов,

Б.Решетняк, В.Прокопенко, В.Бедина), Новочеркаска (А.Коробкин, Д.Новиков, Е.Кобзев, В.Иудин), Ростовской области (А.Пономарев), Екатеринбурга (А.Терентьев), заочно участвовали модели Петра Кондратьева (Санкт-Петербург), С.Стальцева (Курск) и Александра Задко из Киева.

Предвыставочный период в Ставрополе прошел относительно спокойно. Подготовка шла по плану, и к выставке были сделаны новые мобильные застекленные витри-

ны, общей выставочной длиной для подвижного состава 35 метров.

Для доставки ростовской делегации начальник вагонного участка Э.В.Войтеховский выделил специальный вагон, поскольку коллектив детской железной дороги, моделисты Ростова и Новочеркаска, Ростовского дорожного музея, уже в свой обычный СКВ7 не помещались. Инициативу выставки серьезно поддержала Минераловодская дирекция по обслуживанию пассажиров —

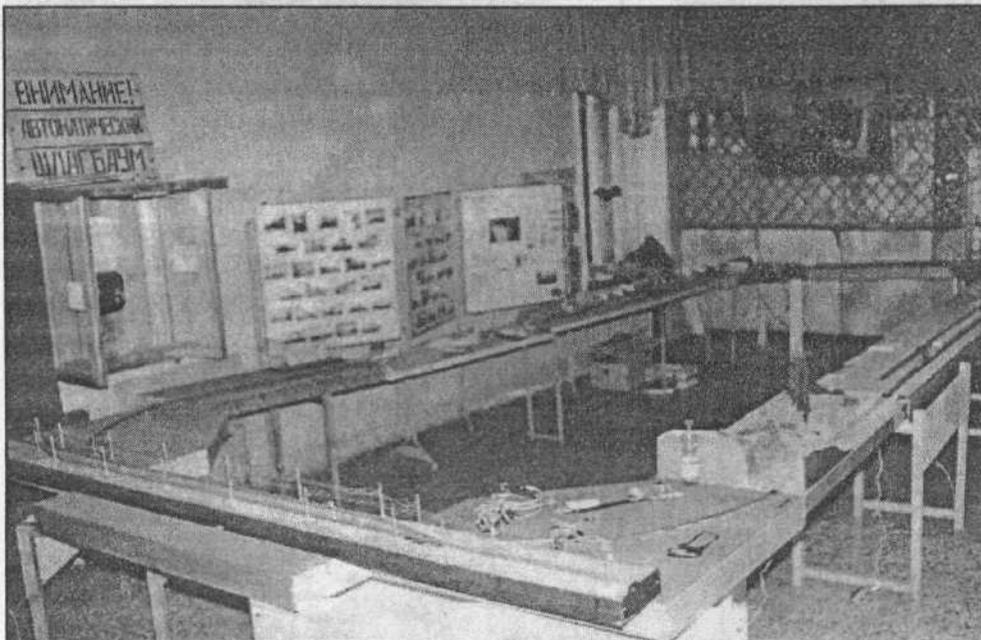
Готван Ю.А. распорядился провести ремонтные работы на вокзале специально в сроки к открытию выставки, что и было сделано к 9 июня. Свою существенную лепту по созданию этого железнодорожного праздника, как всегда, внесли Ростовский музей и Ростовское общество любителей железных дорог — горячий паровоз Л-0029 в течение трех дней был в центре внимания посетителей всех возрастов. Полюбоваться на горячую машину, посмотреть выставку приехали многие ветераны дороги даже из других городов — Армавира, Минеральных Вод, Тихорецка.

Еще в мае, оргкомитет выставки обратился через ВОЛЖД к руководству Свердловской Малой железной дороги, начальник которой Гоголев А.П. считает крайне важным участие и поддержку таких любительских мероприятий моделистов России. Во многом, благодаря его инициативе, на Малой Свердловской ж.д. силами кружковцев началось производство столь необходимой для практикующих моделистов продукции, как тележки грузовых вагонов в НО ЦНИИ-ХЗ-0, колесных пар для вагонов и коврики "травяное покрытие" для макетов. Вся эта продукция была представлена на выставке и получила должную оценку.

Традиционно, начальник вокзала Ставрополя Шулепова Н.А. выступила в роли радушной хозяйки всего мероприятия, приняв в первый день открытия выставки представительную делегацию своих коллег по Минераловодской дирекции.

Наши надежные партнеры — Ставропольский выставочный центр "Прогресс", фирма ДВМ (журналы научно-популярного содержания в Ставрополе и крае) оказали существенную поддержку событиям выставки. Серьезной и весомой стала поддержка генерального спонсора всего мероприятия фирма ОНЛИ (директор Ярослав

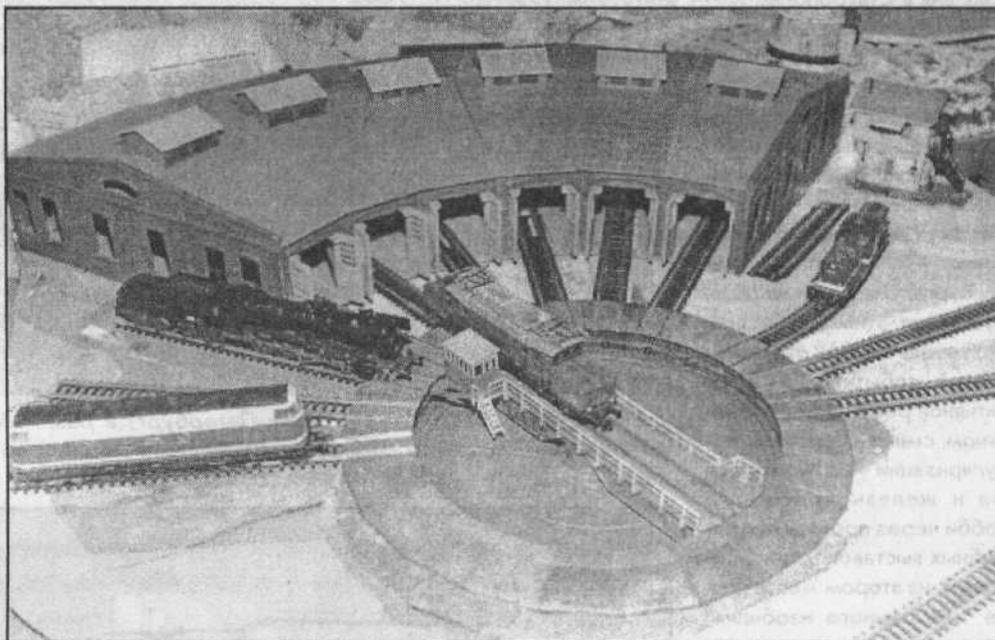
*Второй вариант кольцевой стыковки ЛТ-модуля на выставке*



Дмитриев), представляющая в Ставрополе и крае современные отделочные материалы.

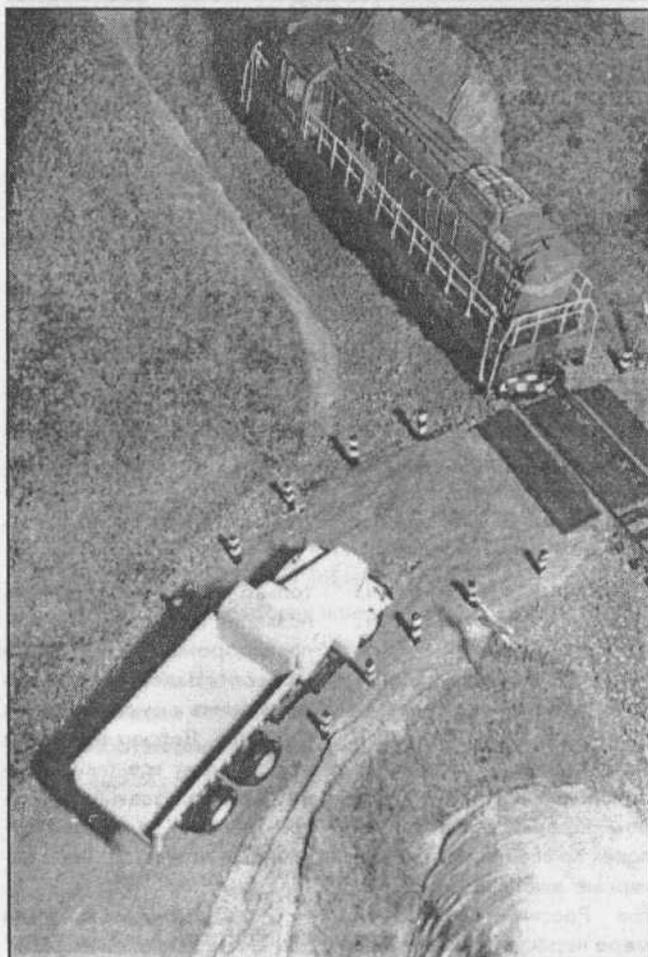
Культурная программа обеспечивалась в этом году Краевым домом народного творчества (директор В.Кощиенко, руководитель проекта Н.Петрова), Центром детского творчества Промышленного района. Постановка шоу была произведена Александром Семеновым (художник, моделист, шоу-мен). К слову сказать, на выставке состоялась еще одна презентация — на этот раз хрестоматийная картина В.Бродского была мастерски дополнена А.Семеновым, а после выставки это полотно заняло свое место в клубном помещении.

Первоначально ЛТ-модульный макет был соединен продольно, но на следующий день конфигурацию изменили на замкнутую (кольцевую). Забегая вперед, сообщу, что непрерывность движения на макете первоначально



*Посетители и гости выставки смогли проверить ход работ на большом клубном ЛТ-макете. Есть уверенность, что на следующий год по этому 12-метровому сооружению ЛТЖД начнется рабочее движение. На макете широко используются детали и сооружения фирмы Auhagen. Очень многие сооружения сходны с российскими прототипами, и что немаловажно, достаточно они доступны по цене*

*Прекрасное дополнение своего ЛТ-модуля привез О.Хачатурьян — модуль с переездом. На фото модель П.Гува и Краз из Киева. Фото А.Загребельского*



не была обеспечена, хотя именно некольцевая схема наиболее интересна для участников модульного макета. На следующую выставку поставлена задача создания специального трехстороннего стыковочного узла (пункт примыкания), чтобы получить возможность стыковки модульной схемы по типу "звезды". Просто продольная стыковка вызвала трудности компоновки поворотных модулей.

Кроме демонстрации макетов и моделей (перечень приведен в таблице участников) надо отметить еще несколько событий. На выставке состоялась презентация новых грузовых 4-х осных вагонов с различными вариантами тележек грузового вагона питерского производителя ж.д. моделей Петра Кондратьева. Это вагоны могут стать добротным наполнением модельного парка моделистов российской тематики. Тем более, что

сторонних вариантов тележек грузовых вагонов с подшипниками качения и скольжения, моделисты получили тележки грузового вагона типа "даймонд".

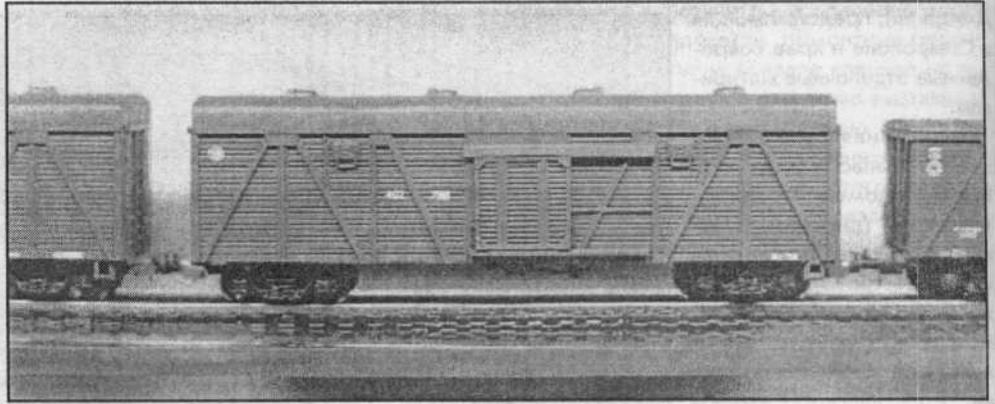
В один из дней состоялись модельные "покатушки" двух 130-х тепловозов (один, правда от старого ПИКО, а второй от фирмы BRAWA), вызвавшие особенный интерес всех присутствующих.

Впервые публично демонстрировалась в России уникальная коллекция американских локомотивов различных зарубежных производителей: Big Boy 4-8-8-4 U.P. 4004 (RIVAROSS), Cab Forward 4-8-8-2 S.P.L. 4274 (RIVAROSS), Mallet 2-8-8-2 N.&W 2174 (RIVAROSS), Berkshire 2-8-4 R.F.&P. 574 (RIVAROSS), Hudson 4-6-4 N.Y. Central (RIVAROSS) и другие.

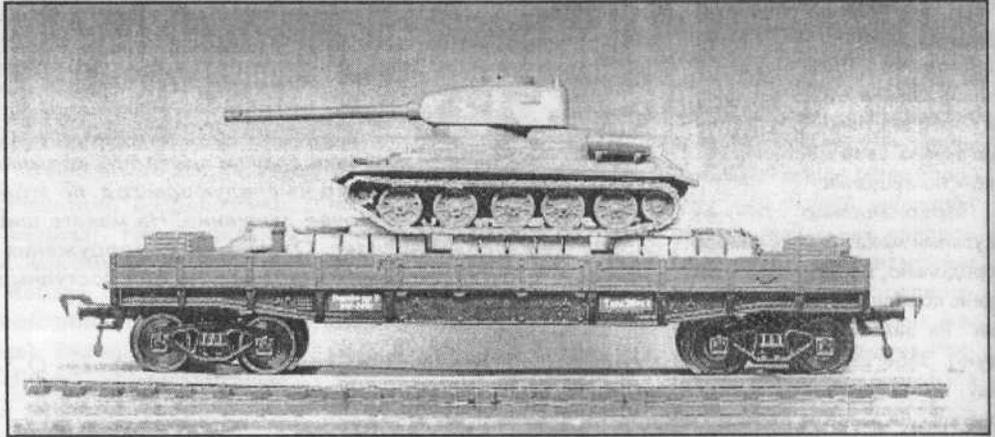
Участники выставки награждались дипломами, получили небольшие сувениры и подарки, но самое главное, провели четыре незабывае-

мых дня в Ставрополе.

Быстро пролетела выставка, которая в очередной раз показала, что мероприятие нужное и полезное. Одной из особенностью этого события являлось появление и активнейшее участие делегаций двух детских железных дорог — из Ростова и Екатеринбурга. Очень важно (если руководят этим процессом разумные люди) отнестись к этим событиям как к позитивной реальности. В известном смысле, уровень популяризации ж.д. моделизма и железнодорожного хобби через проведения подобных выставок стоит, пожалуй, на втором месте после "магазинного изобилия" по доступным ценам. Но первый пункт в наших условиях не работает, остается второй — т.е. выставки, где не только популяризируется хобби как таковое, но и активно предлагаются и отрабатываются альтернативные (и зачастую более дешевые) технологии моделизма.

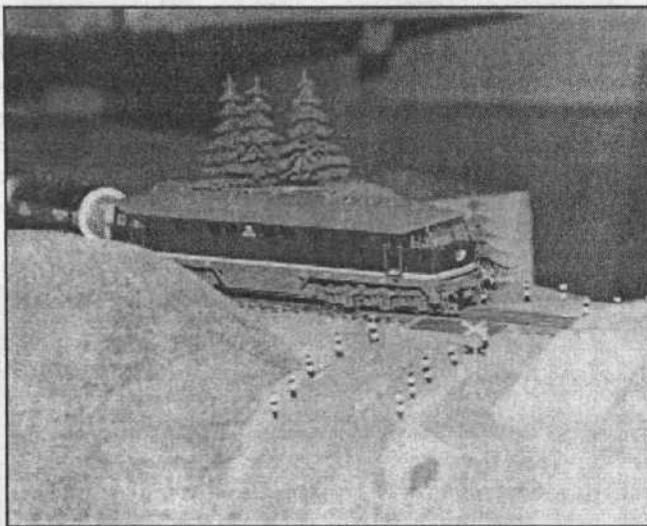


*Вагоны типа 11-066 от ПК (Санкт-Петербург) в различных вариантах надписей и различными конструктивными особенностями были широко представлены на выставке*



*Модель платформы с танком Т-34 (С. Стальцев, Курск), Ураз-375 (НО, Киев),*

*Тепловоз ВР130 "Людмила" фирмы Вrawa со сборным поездом на ЛТ макете*



В завершение статьи, можно привести мнение Андрея Терентьева из Екатеринбурга, высказавшего несколько слов о будущей выставке 2002 года в Ставрополе. Есть все возможности превратить будущую выставку в представительный Южно-Российский слет-конкурс моделистов, с работой жюри, проведением соревнований моделей на стендах.

Для преподавателя кружка ж.д. моделизма каждая выставка является своеобразным отчетом о проделанной работе, т.е. представляются экспонаты на выставку, сделанные им самим, или его учениками. И ему нужно увести с выставки документ, подтверждающий его участие — это диплом, приз и т.д.

На фоне слабого финан-

сирования официальных программ дорожных СЮТ, не использовать уже жизненные и хорошо зарекомендовавшие мероприятия (журнал ж.д. любителей и моделистов "Локотранс", одноименный клуб (в котором, кстати, свыше 100 человек по всей России, регулярные выставки моделистов России) по крайней мере нерасчетливо. Сейчас

только объединение усилий позволит поднять планку железнодорожного моделизма в России. Надеемся, что это обращение к руководителям ДорСЮТ, Детских железных дорог будет все-таки услышано и использовано для благого дела! Ждем Ваших откликов и мнений.

Оргкомитет выставки  
"Локотранс 2001"

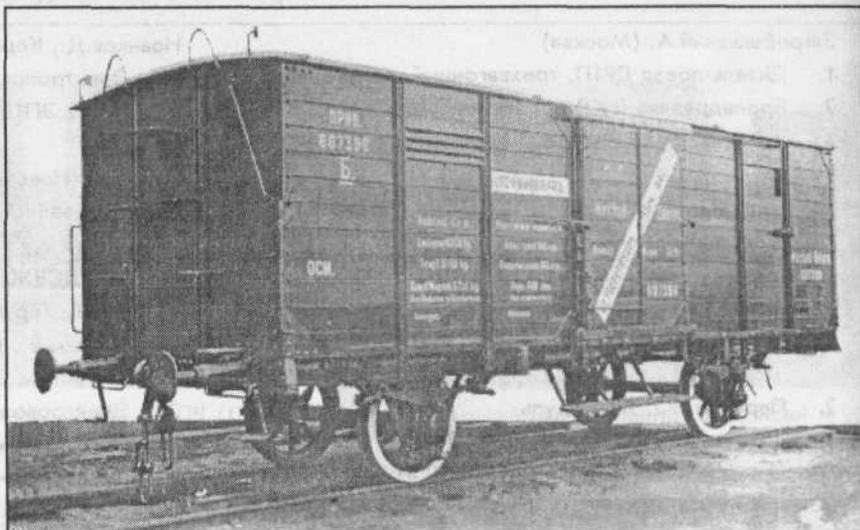
Я.Дорошенко

## "MARKLIN" - снова "Русские идут !" (Новинка от "Мэрклин")

Недавно, в конце 2000 года, фирма "Мэрклин", Германия, выпустила интересную новинку - крытый безперегрузочный вагон системы Брейдшпрехера с немецкими и русскими надписями (артикул по каталогу 48785), о котором уже вкратце рассказывал ЛТ.

Робкие, а точнее сказать, — легкомысленные попытки выпустить свои модели с русскими надписями на этой фирме уже были. Достаточно вспомнить сносшибательный набор из трех вагонов, выпущенный фирмой в конце 1998 года, состоявший из цистерны, низкобортной американской гондолы и транспортёра с неопознанным грузовиком, смутно напоминающим КраЗ. Прототип цистерны был полностью американский, и она выпускалась фирмой уже около 20 лет. На ней были примитивные надписи советской эпохи, хотя я бы это назвал скорее просто набором русских букв. По торцам цистерны красовались большие красные звёзды!

Что касается вагона-транспортёра, то он, насколько помнится, надписей вообще не имел, а его принадлежность к советским ж.д., по замыслу авто-

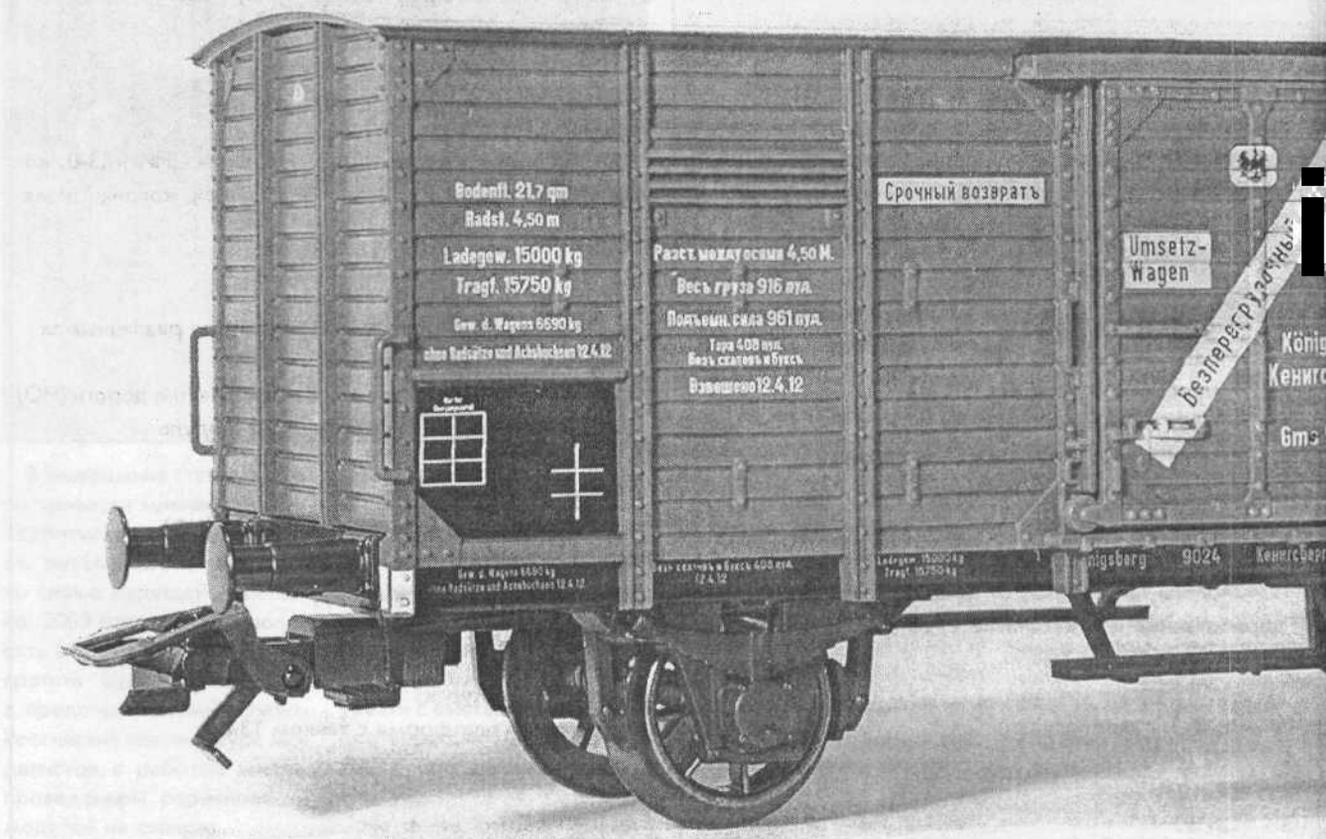


ров, должна была передаваться с помощью груза, который он перевозил: на кабине грузовика значилось по-русски: "БРЕСТ-ЛУКОЙЛ", на этом сходство заканчивалось. Про гондолу вспомнить вообще нечего. При всём напряжении воображения эти вагоны никак не соответствовали заявленному в каталоге статусу моделей вагонов советских железных дорог.

Наверное, тот зловещий наборчик создавался в сотрудничестве с американскими киношниками, чьи храбрые герои всегда охাপками били бессловесных человекоподобных существ в се-

рых шинелях с огромными звездами на шапках-ушанках...

"Смягчающим вину" фирмой обстоятельством было появление тогда же моделей трофейных паровозов 52-й серии в трех вариантах советской окраски и надписей: как "ТЭ", так и с номером базы запаса. Эти модели были более близки к исторической действительности, и, хотя в нескольких мелочах неточности "вылезали", все же такая модель способна была "согреть душу" нашего брата-любителя. Нежной, так звездой на фронтоне и ажурным цветным гербом с ковысьями и



лентами, ну а на худой конец, - отличными ходовыми качествами и наличием версии "TRIX" для постоянного тока...

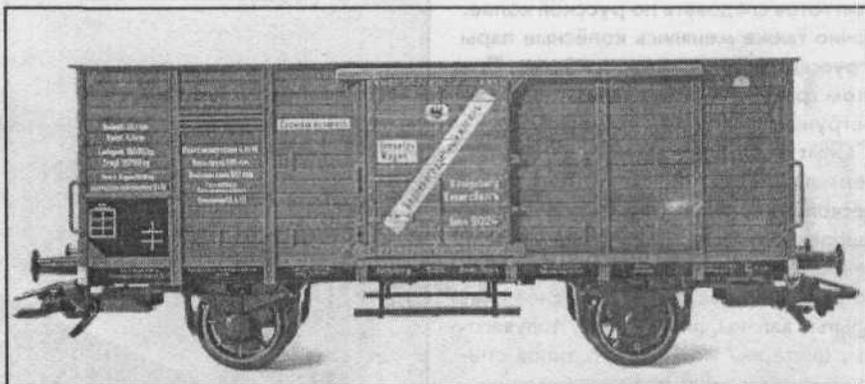
И вот теперь в новинках 2000 года появилась новая модель от "Мэрклин" - безперегрузочный крытый вагон. Как часто бывает у "Мэрклин", - приятным сюрпризом оказалось то, что сначала модель появилась в продаже, а уже затем о ней заговорили среди российских любителей. Обычно бывает наоборот: анонс фирмы на год вперед, а затем томительное ожидание того, что из этого получится. Тем горше разочарование, если результат не оправдал ожиданий...

#### ПРОТОТИП

Русская ж.д. колея, как сложилось исторически, составляла 1524 мм (теперь 1520 мм), что отличается от европейской "нормальной" колеи (1435 мм). Поэтому с самого начала железнодорожной истории русские и европейские вагоны не могли свободно обращаться в международном сообщении. Исключение составляла Варшавско-Венская ж.д. и несколько небольших линий, - на них была европейская колея, хотя находились они на территории Российской империи.

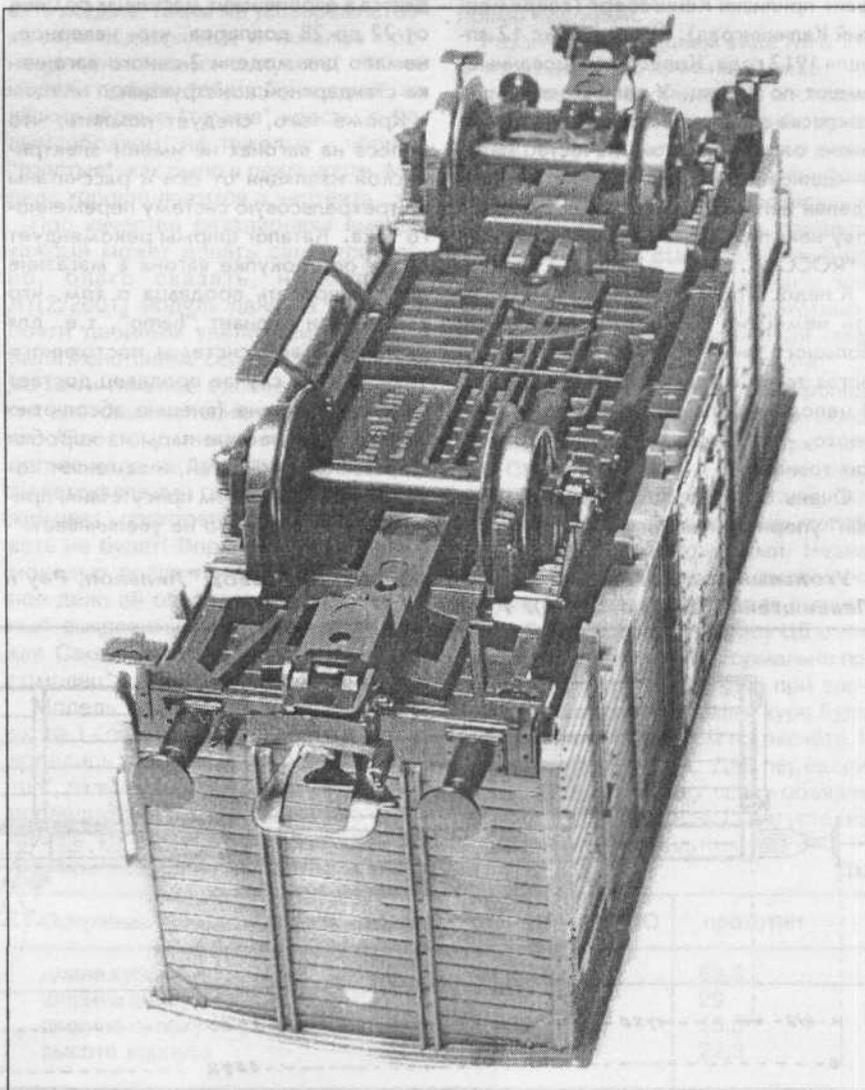
Вагоны из Европы обращались, соответственно, только в пределах "нормальной" колеи и дальше в Россию идти не могли. Многие русские товары: сибирское масло, мясо, и другие продукты и изделия, пользовавшиеся тогда спросом в Европе, при транспортировке каждый раз перегружались из вагона в вагон. При этом затрачивалось время и деньги, повреждалась упаковка, портились продукты, - в результате поставщики несли убытки. В то же время товары из Европы срочно нужны были в России. Разница железнодорожной колеи существенно сдерживала товарооборот.

В связи с этим, с 1902 года в России началось обсуждение введения безперегрузочного сообщения с ближайшими соседями: Австро-Венгрией, Германией и Румынией. Было предложено несколько технических решений проекта. Почему только в 1902 году? Дело в том, что в самой России долгое время товарные вагоны обращались только в пределах своей дороги. Это было обусловлено разными конструкциями подвижного состава, разными системами тормозов, сцепных приборов, дверей и т.д. И только в 1889 году, - после принятия многих мер по стандартизации подвижного состава, - было введено "Общее соглашение о взаимном использовании товарными вагонами".



После всех технических согласований и переговоров с соседними странами, на пограничных станциях в 1907 году были сооружены специальные "Каналы (или ямы) Брейдшпрехера". С этого времени началась постройка русскими заводами и вагонов европейского габарита. Вагоны европейской колеи загонялись на специальные пути, - предварительно перед этим под швеллера с обеих сторон подкатывались специальные тележки, - и кузов вагона частично опирался на них. После этого колёса с буксами снимались с крепления осевых

лап. Рельсы между тем уходили вниз, колёсные пары скатывались, и вагон повисал над рельсами, опираясь только на эти тележки. Осевая лапа имела возможность устанавливаться на колёсную пару с буксами и русской и европейской колеи. Старые колёсные пары по низу укатывались, а вместо них подкатывались колёсные пары с буксами русской колеи. Они захватывались вагоном и катились до поднятия рельс до нормального уровня. Вагон как бы садился на них. После этого колёсные пары с буксами закреплялись, и вагон



был готов следовать по русской колее. Точно также менялись колёсные пары у русских вагонов на европейские. При этом грузы и товары из вагонов не перегружались.

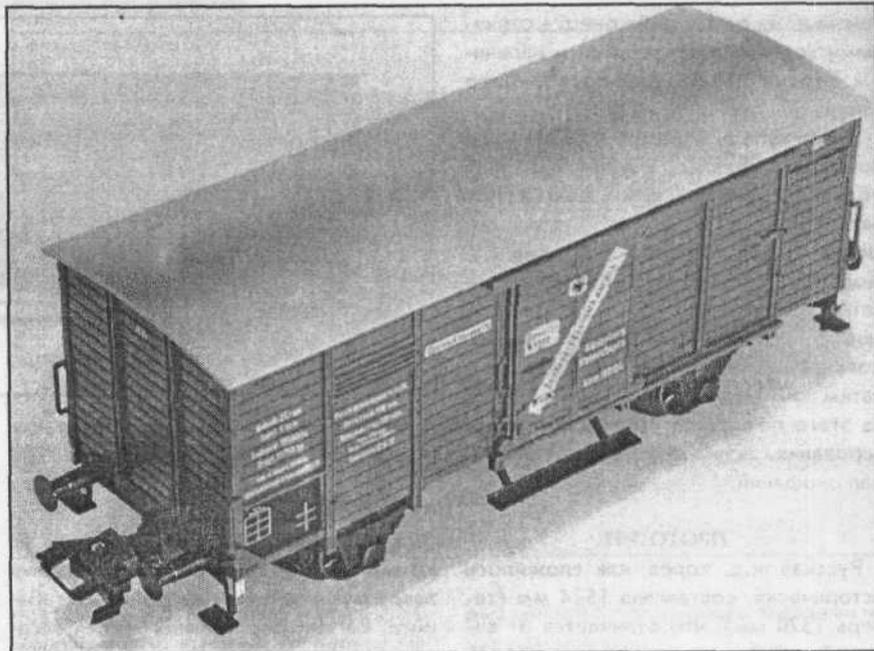
Опыт оказался удачным, и в России, Германии и Австрии было построено несколько тысяч вагонов системы Брейтшпрехера. Эта система действовала какое-то время в 1920-х и даже в 1930е годы. Были построены в основном: крытые вагоны, платформы, полувагоны, цистерны и несколько типов специальных вагонов: для скота, для кислоты и т.д.

## МОДЕЛЬ

Фирма "Мэрклин" для модели использовала свой уже несколько лет выпускавшийся крытый вагон с открывающейся дверью. Однако, он действительно очень близок к прототипу, выпускавшемуся Путиловским заводом в Санкт-Петербурге. Строили такие вагоны и немецкие заводы. Надписи на вагоне все нанесены правильно. Нет даже грамматических ошибок в старой орфографии. Особенно любопытен факт приписки Кенигсберг (современный Калининград). Ревизия букс 12 апреля 1912 года. Колёса - спицованные, имеют по 8 спиц. У вагона на крыше покраска под паровозную копоть, что очень оживляет вагон. Качество литья и надписей высокое. В целом вагон сделан неплохо, но уступает по качеству некоторым вагонам фирм "TRIX" и "ROCO".

К недостаткам модели можно отнести немецкие буфера со стаканами большого диаметра, - на русских дорогах такие встречались очень редко. В целом модель выполнена очень неплохо, - особенно приятна историческая точность.

Очень отраднo, что фирма "Мэрклин" упорно пытается выпускать моде-



ли русских прототипов. Такой вагончик не стыдно поставить на макет отечественной тематики!

Модель продолжает выпускаться фирмой и в настоящее время, и продаётся в европейских магазинах по цене от 22 до 28 долларов, что, наверное, немало для модели 2-осного вагончика стандартной конструкции.

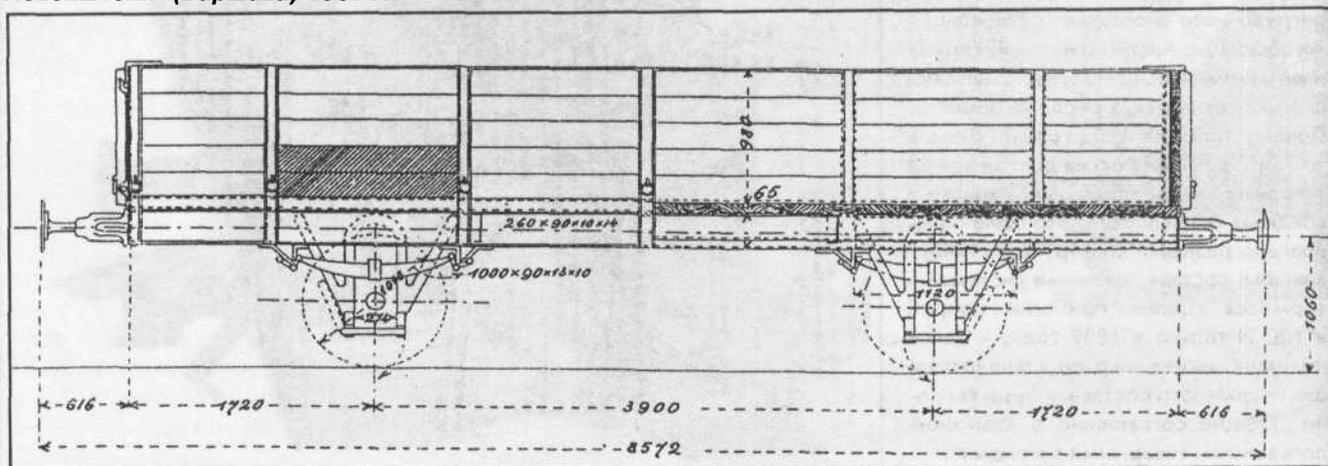
Кроме того, следует помнить, что колёса на вагонах не имеют электрической изоляции от оси и рассчитаны на трёхрельсовую систему переменного тока. Каталог фирмы рекомендует сразу при покупке вагона в магазине информировать продавца о том, что вам нужен вариант "hato", т.е. для двухрельсовой системы постоянного тока. В этом случае продавец достаёт соответствующие (внешне абсолютно такие же) колесные пары из коробки фирменных запчастей, и заменяет колесные пары в вашем присутствии, причём цену вагона это не увеличивает.

И последнее: Если кто-то из вас уже приобрёл вагон с неизолированными колёсами, и отчаялся заполучить колесные пары для системы постоянного тока, а они Вам все-таки нужны, советую обратиться по адресу: <o\_baltazar@hotmail.com> к нашему коллеге в Швейцарии Оливье Бальтазар, который согласился бескорыстно помочь российским любителям в этом деле. Может быть, это будет не самое дешёвое решение в Европе, но нужное количество фирменных, колесных пар вам будет гарантировано наложенным платежом обыкновенной российской бандеролью в течение 1-2 месяцев. Цена за штуку 3.6 швейцарских франков (около 2.2 доллара), плюс почтовые расходы по России. Писать можно по-русски.

Дорошенко Я.

Благодарим Э.Ершова за помощь в подготовке статьи.

**Угольный полувагон системы Брейтшпрехера. Завод "Лильпоп, Рауи Левенштейн" (Варшава) 1907 г.**



## L Sp Легкая бронедрезина вермахта

### О прототипе

История появления аналогична тяжелой бронедрезине (см. ЛТ 3/2000), ходовая та же самая - дрезина "Steyr" базы 2200 мм. По части количества бронепоездов из легких дрезин планы вермахта были скромнее, чем с тяжелыми, и были удовлетворены в полном объеме и значительно быстрее. Было сформировано 4 L Sp ж/д бронепоезда 301-304 по 10 дрезин в каждом, еще около десяти было построено им были для командных бронедрезин штабов бронепоездов и про запас для действующих. Местом несения службы, так же как и № 201-204 были назначены Балканы и север Греции с аналогичными боевыми задачами: охрана коммуникаций от партизан.

№	начало постройки	готовность	потерян
301	16.09.1943	29.2.1944	20.11.194
302	16.09.1943	19.3.1944	12.11.1944
303	16.09.1943	14.6.1944	9.5.1945
304	16.09.1943	22.4.1944	30.8.1944

№ 301 патрулировал дорогу Белград-Скопье, № 303 в Южной Сербии, №№ 302 и 304 первоначально выполняли задачи на севере Греции. В августе 1944 обстановка для немцев резко ухудшилась в результате одного из десяти "сталинских ударов", Яско-Кишиневской операции, следствием которой явился переход Румынии 24.8.1944 в войне на сторону СССР; 27.8.1944 союз с Германией разорвала Болгария и 8 сентября объявила Германии войну. И оказавшийся в тот момент на границе с Турцией № 304 был пленён.

№ 302 начисто разбомбили в Косовом Поле английские бомбардировщики, № 301 был захвачен Армией Освобождения Югославии. До конца войны продержался лишь № 303. Когда запахло капитуляцией, оставшиеся бронепоезда на Балканах были сосредоточены около Цилли, и 8 мая 1945 получили радиоприказание Командующего: "В 1.00 сложить оружие. Желаю счастливого возвращения домой". № 303 уже на следующий день был передан войскам Тито. В книге В.Заводного, по которой в основном и сделана заметка, приводится снимок одной из бронедрезин бронепоезда № 303, находящейся в музее в Триесте /Италия/. На 1995 г. внешний вид его оставял желать лучшего. На снимке 1997 г. Фабио Галимберти /Удине, Италия/ он уже во всей красе.

### О моделях

Как уже отмечалось в ЛТ 2/2001 они



мелкосерийные по типу производства, по аналогии с тяжёлыми сцепки скопированы с прототипа и не действующие, как и подobaет витринной модели. Конструкция усовершенствована: дно крепится к кузову на винтах, расположенных по краям, что позволяет при остром желании моторизовать модель. Таким же усовершенствованиям подверглись и тяжёлые бронедрезины "новых выпусков". Также модели прошли "обряд крещения", на лёгких чёрные "тонкие" кресты с белым ободком, на тяжёлых - чёрные "толстые", как было в реальности. Модель хорошо ложится в чертежи.

Про качество детализировки выводы каждый может делать самостоятельно, благо сказать, на обложке ЛТ(2/2001) модель дана на снимке с почти двойным увеличением. Цвета были монотонные серые и зелёные, так же как и тяжёлые бронедрезины, других цветовых исполнений они не имели. /Просто у многих почему-то есть острое желание придать им для красоты камуфляжную гамму или вовсе рыжий цвет - прототипу такое соответствовать не будет! Впрочем, что делать о моделью после приобретения - личное дело её обладателя, хоть в красный выкрасить и надписать "Советская Саксония" или "Берлинский комсомолец"/.

Модель делается в 5 модификациях: № 1 - самая первая, на которой проводились ходовые испытания, "прототип", дальнейшая судьба её неизвестна, последующие ISp от неё сильно отличались. Из оставшихся выделяется № 4 с "грибовидными защитными кожу-

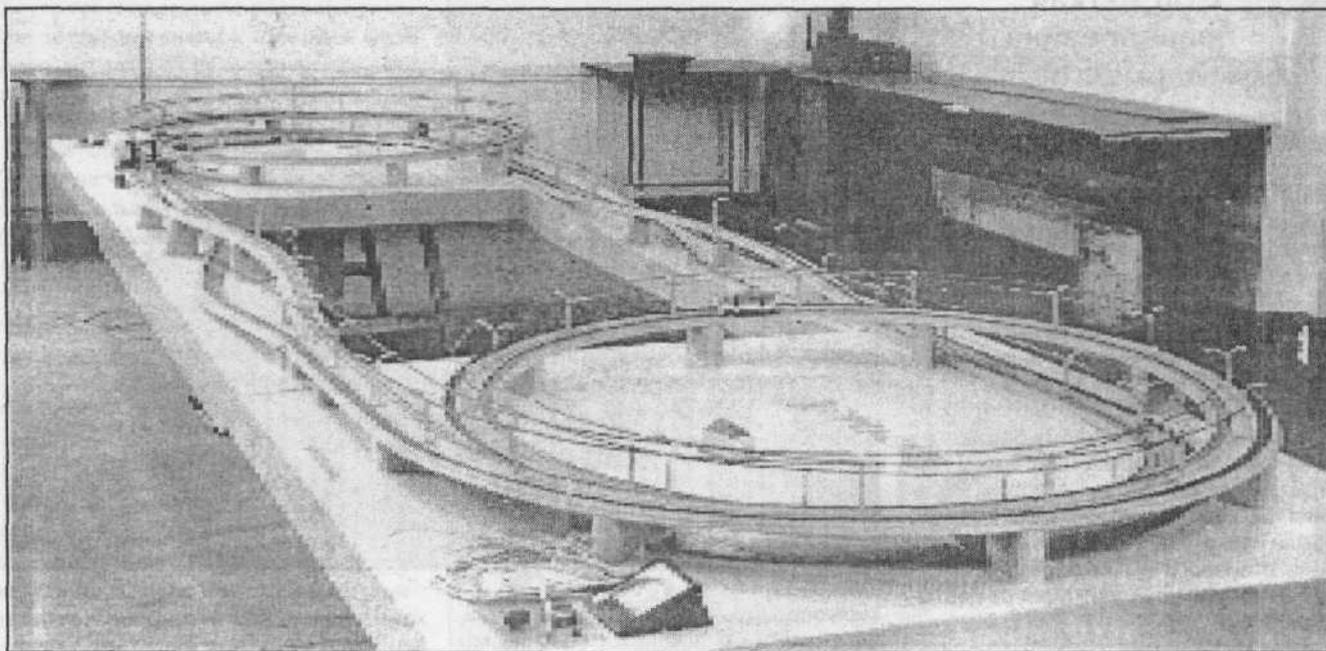
хами", как у всех sSp, она на снимке вторая. Такие дрезины составляли часть бронепоездов №302 и 303. № 5 — во всей красе на обложке ЛТ 2/2001, № 3 от неё отличается лишь отсутствием козырьков над торцевыми лючками. № 2 - плоские пулемётные гнёзд;э, пулемёты "убраны", торцевые лючки прямо над ними.

Различия во внешнем виде №№ 2-5 в немецких источниках никак не обозначались, бронепоезда составлялись из разных модификаций. Нумерацию ввёл я для собственного удобства. Точно так же было и с тяжёлыми бронедрезинами, где обозначения были, но мне показались слишком длинными, вот и стал "рельсовый дозорный бронированный вагон с танковой башней ЗН" - sSp-1, пехотный - sSp-2, с двухствольной зениткой - sSp-3, а с четырехствольной - sSp-4.

Цена любой готовой лёгкой бронедрезины, как и тяжелой, — 25 дм, включая почту для России, 30 + доставка для СНГ и Прибалтики, дальше зарубежье - 45 дм, включая доставку. Напоминаю, что все бронедрезины теперь с тампопечатными крестами. Незначительная корректировка ценовой политики: рассыльная торговля выявила неудобство привязки к курсу ЦБ с точностью до копейки (что нормально при очных сделках - громоздко при заочных), посему для рассылки курс будет округлённым с запасом из расчёта 14 руб./дм. Когда курс ДМ перевалит через отметку - будет сразу объявлено в ЛТ. До осени, или 17 августа, изменений не предвидится.

ПК

Основные габаритные размеры, мм:	модель в НО	прототип
длина кузова	63,6	63,8
ширина снизу	29,2	29
ширина сверху	16	15,8
высота корпуса	21,8	22,3



### СТЕНД ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ ТРАССОВЫХ МОДЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОВЗОВ

Может быть не всем читателям "Локотранса" и моделистам известно о том, что существует целая система внешкольного обучения детей железнодорожному моделизму — это кружки при Малых детских дорогах и Дорожных станциях юных техников (ДОРСЮТ). В советское время их было огромное количество, а сейчас, к сожалению, они есть не при каждой малой дороге или ДОРСЮТ. Ну и, как водится во всех государственных учреждениях, существуют определенные нормативы, правила, учебные планы и т.д. Что касается непосредственно изготовления железнодорожных моделей, также есть соответствующие требования, ну, например, типа "Правила соревнований школьников по железнодорожному моделированию", разработанному и утвержденному еще в 1986 году в отделе кадров и учебных заведений МПС.

Выставки, соревнования, а также сетевые семинары инструкторов и преподавателей проводятся до сих пор в Москве или Санкт-Петербурге.

В г. Екатеринбурге к началу 90-х годов в ДОРСЮТ (сейчас этой организации у нас уже не существует) был построен один из лучших в России стенд для испытания трассовых моделей электровозов в масштабе 1:87. Несколько раз его возили на всероссийские соревнования в Москву. Проводились соревнования и у нас, в Екатеринбурге. После расформирования ДОРСЮТ стенд передали Малой Свердловской железной дороге.

Что же представляет собой этот стенд? Это два независимых круга дли-

ной примерно по 18 метров. Питание для локомотивов до 12 вольт подается на оба рельса (один полюс) и на контактную сеть (другой полюс). Высота контактного провода 75 мм. Стенд имеет электронные регуляторы напряжения, возможность контроля напряжения и потребляемого тока, электронные секундомеры и счетчики пройденных кругов с автоматической отсечкой результатов, фотостарт, фотофиниш. Имеются два выносных пульта управления для каждого из участников заезда с кнопкой вкл./выкл. напряжения питания.

Несколько слов об основных правилах для участников соревнований на подобных стендах, т.е. как должны проходить соревнования и какими должны быть модели. Конечно, имеются ввиду не модели подвижного состава, изготовленные промышленным способом, а трассовые модели, которые изготовлены самими участниками соревнований (дети 11-15 лет), что называется, "с нуля". Здесь учитывается не копияность (модели, в основном, 2-хосные, и, по правилам, ведущих осей должно быть не более 2-х), а ходовые качества. Но все же это не должна быть просто коробочка на колесиках.

Перед стартом модель осматривается комиссией. Модель должна вписываться в следующие габариты — длина не более 130 мм., ширина — не более 40 мм. Потребляемый ток — не более 3-х ампер, допускается установка любого количества двигателей. Колесная пара должна иметь реборду не более 1,5 мм.

Далее, модель ставится на "Старт". Дается три звуковых сигнала, и с началом третьего сигнала включается счетчик, каждый из участников со своего стационарного или выносного пульта осуществляет управление моделью. Допускается два схода модели с трассы, на третьем сходе модель снимается с соревнований.

Проводится два заезда по три круга. Принимается к зачету лучший результат.

Победителем становится участник с наименьшим временем прохождения трех кругов трассы.

Кроме этого, у нас на Малой дороге имеется скоростной стенд. Длина трассы скоростного стенда — 10 метров. Испытания этих же трассовых моделей проводятся на максимальную скорость и на максимальное тяговое усилие — сколько маркированного груза провезет локомотив по всей длине трассы за время не более 15 секунд. При этом дается три попытки с разными заявленными грузами.

Подобные соревнования вызывают огромный интерес у детей. Не каждый ребенок обладает способностями к созданию полноценной модели локомотива, а такая упрощенная модель вполне по силам практически каждому.

Последний раз соревнования на этих стендах проводились в 1998 году. Думается, что в сезоне 2001/2002 или хотя бы 2002/2003 годов обязательно нужно провести подобные всероссийские соревнования в Екатеринбурге.

А.Терентьев, В.Ворожничин,  
инструкторы Малой Свердловской железной дороги, г. Екатеринбург



А.Шустов, президент НОЖЛМ

## О нашем движении или для кого мы это делаем....

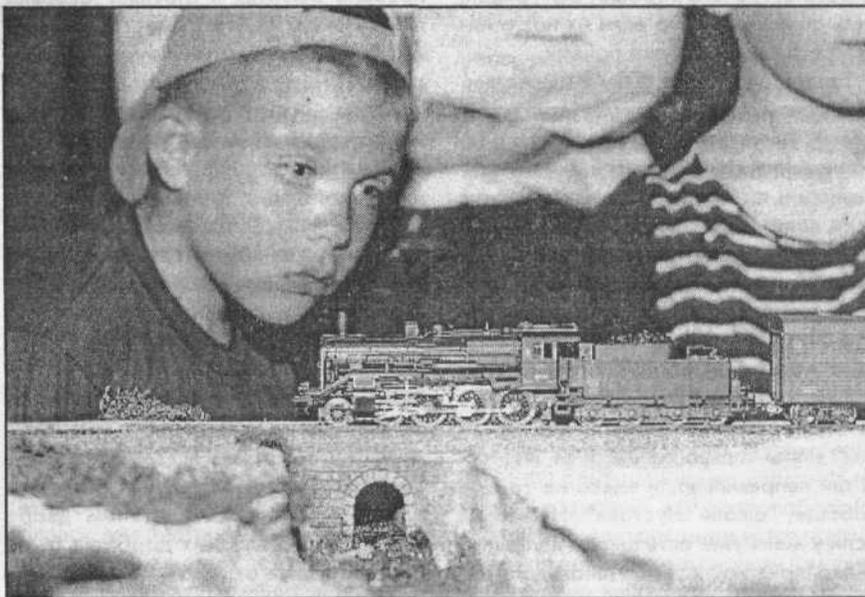
Можно сколь угодно долго обсуждать технологии производства моделей, нормы моделей и электросхемы управления. Но не пора ли задать себе вопрос: "А для кого мы все это делаем? Для кого мы готовим к выставкам новинки собственного изготовления? Кто оценит наши старания? Сколько человек поймут, что вот это тепловоз "РК.О", а рядом - модель, сделанная вручную?"

Отвечаю: поймут те, кто этим занимается, плюс еще человек 20 на тысячу. Итого, не более 50 человек оценят работу моделиста, на которую порой уходят месяцы.

Как показывает практика (а уж выставок я и НОЖЛМ провели немало), публике со стороны абсолютно "по барабану", какой тематики макет, какие вагоны и локомотивы по нему ездят, что стоит в витринах. "Паровозики" - и все. Теперь (последние года 2-3) говорят более упрощенно - "Поезда", подразумевая под этим все, что движется по рельсам. Отношение к любой модели - как к дешевой игрушке. Полное отсутствие элементарных знаний о железной дороге. На моих глазах двое подростков, эдакие "Бивис и Батхед", на полном серьезе обсуждали надпись "По путям не ходить". Оказывается, по их убеждению, "по рельсам ток идет, 220 вольт". А машинист (хорошо, хоть слово это знают) "кнопки нажимает и куда надо стрелки переводит". Смешно? Да, и смешно, и грустно, и страшно. Хотя чему удивляться — ничего о железных дорогах нет ни в книжных магазинах, ни в киосках. На любые темы полно всего, железная дорога - "за семью печатями".

Вот почему НОЖЛМ ставило и ставит своей главной задачей пропаганду ж.д. знаний. А отсюда уже рукой подать до моделизма. Ведь человек, увлекшийся железной дорогой, рано или поздно захочет иметь у себя дома хотя бы малую часть того, о чем он узнал и прочитал, хотя бы простенькое кольцо и локомотив с двумя вагонами.

И вот тут-то и начинаются проблемы. Что приобрести, где и по какой цене? К тому же очень сильно портят картину заявления типа того, что модельная железная дорога - это только та, у которой напряжение подается через рельсы. Все остальное - это не то (Примерно так учит начинающих любителей "ЖД дело"). А между тем, темпам китайских "моделестроителей" можно позавидовать. Новый шедевр от фирмы SMART TOYS - тепловоз F-7 с



промежуточной секцией и батарейным 6 V питанием плюс 2 вагона и рельсы — стоит 400-500 рублей. Полностью содран с "MARKLIN". Остается только поставить металлические колеса и сделать токосъем (Ну и окраска, само собой). Вот это значит "не то". А доморощенный с надписями от руки ТЭП10, с отвратительными ходовыми качествами - самое оно! Для начинающих — особенно! По цене - копейки...

Меня упрекают (особенно Петр Кондратьев), что я кидаюсь из крайности в крайность. Да, я поддерживал нашего производителя, даже красил ТЭПы для Стальцева. Но как известно, любая работа должна быть оплачена. А вот наши горе-производители это и не любят. Они забывают, что иногда нужно вложить деньги, а тогда можно получить гораздо больше. Но нам их не понять, особенно то, что чем дальше выпускается модель, тем ниже цена на нее (ну, это на Западе). А вот у нас наоборот. Чем дальше - тем дороже. Самое интересное, что даже продавцам эти горе-производители не делают скидок. А потом обижаются: "Как же так, почему ты не хочешь торговать моими моделями?"

Да, сейчас я поддерживаю "наших друзей из Китая". Не удивлюсь, если через пару лет смогу купить "Бит-боя" с батарейным питанием за 500 руб. Вот на кого надо равняться, а не на наших производителей. Что выпустить — это тоже хороший вопрос. К примеру, кому нужна стендовая бронедрезина, да еще немецкая, да еще в 1/87, да еще по такой цене. Ну, в 1/72 можно понять - для стендовиков-диорамщи-

ков (кстати, успех был бы очевиден — знаю, т.к. общаюсь постоянно в клубе).

Теперь о НОЖЛМ. Уверен, что есть еще подобные неформальные клубы и общества. И не только в Москве. А вот в Москве, например, есть движение "Москвичи за трамвай", есть "Клуб любителей троллейбусов". "Трамвайщики" печатаются в "Вечерней Москве", собирают подписи за развитие трамвая и против закрытия линий. Имеют сайт в Интернете и много сторонников. Разве это плохо?

Меня упрекают в том, что НОЖЛМ - это один Шустов и все. Да, я создал этот очно-заочный клуб и возглавил его. А вот, например, в политике ЛДПР -- это партия одного человека В.В. Жириновского. Он лидер, остальные в тени вокруг него. Так же и у нас. Да, я -- Шустов. И я достаточно сделал и делаю для развития, для поддержания самого термина "железнодорожный моделизм". Кто сделал больше - заявите о себе! Лично я считаю свои заслуги неоспоримыми. Я работаю с каждым человеком, хоть раз обратившимся ко мне. Ни одну просьбу, заявку, письмо я не оставил без ответа. Мне, конечно, помогают те, кто разделяет мои позиции - это А.Листов, А.Блазнин, Ю.Третьяков, Г.Смирнов, А.Шувиков (член ВОЛЖД) и другие. Но дело в том, что, к примеру, не каждый может целыми днями сидеть на выставке. Да и тем, кто считает, что выставка — это дело "плевое", скажу, что любая выставка - это труд, нелегкий труд и, зачастую, неоплачиваемый (хорошо, если что-то продашь из моделей). Надо и макетом управлять (или макетами!),



и на вопросы отвечать, и торговать. А самое главное — идеи наши пропагандировать. И очень хорошо, если рядом есть помощники. Но если их нет — ничего страшного, я уже привык.

Теперь о расколе в ж/д движении. Ни в одном виде моделизма (авиа, стендовый, танковый и др.) нет такого размежевания, неприкрытой ненависти, зависти и потоков грязи, как в нашем ж/д деле. И каждый старается другого поддеть, окатить помоями и т.п. Каждый считает своим долгом разбить в пух и прах чужую модель, забывая о том, что у самого-то такой модели не сделано. А Загребельский критикует 15-летнего А.Листова за модель ТГМ40, сделанную "с нуля" ("от фирмы" взяты только тележки от BR110). И так неправильно, и здесь не то... И вообще, "школа Шустова". Ну что ж, если у меня уже есть школа и ученики — это приятно. А вот "школы Загребельского" нет, хотя я лично в пионерском возрасте у него 3 года учился неизвестно чему в кружке (ну уж не моделизму точно). Вот придет человек молодой, неопытный к такому "преподавателю по-волждовски", принесет первую свою модель, и сразу желание пропадет моделизмом заниматься. А ведь сейчас, при нынешнем положении вещей, важно не то, как человек делает модель или макет, а то, что он **вообще этим занимается**, а не сидит за компьютером часами или шляется по подвалам.

Стиль официальных любителей-моделистов — точные копии и все! Остальное — растоптать. Интересно, что сказали бы такие люди, увидев макет одиозного московского любителя? Лично я был потрясен решением проблемы. Представьте себе макет 1,5x1 м. Изумительные домики из шпона, картона, бумаги. По стилю и эпохе — где-то 30-50-е годы, запад СССР (Украина, Белоруссия). Жанровые сценки (алкоголики соображают на троих, деревенские парни дерутся "стенка на стенку" и др.). Люди самодельные из зубочерочной пластмассы. Водоемы с эффектом глубины. И многое другое. Казалось, на таком макете должны бегать "овцы", "эушки", "ФД". Ан нет. Моделист не располагал финансами даже на б/у модели от РИКО. И он пустил по пластиковым рельсам простейшие китайские паровозики с батарейным питанием. А тогда (это начало 90-х) еще про модели-игрушки NEWRAY никто не слыхивал, да и не было их у нас еще. Но было у человека желание сделать макет. И он его сделал. И можно ли осуждать и критиковать его за то, что макет не отвечает всяким

БИЕмам и прочей ерунде?

А теперь скажите, сколько выставок провело ВОЛЖД в Москве? Сколько людей знает о его существовании? И как ВОЛЖД пропагандирует ж/д моделизм?

Вопросы остаются без ответов! Хотя чего ожидать от официальной МПСовской структуры? К примеру, объявление о выставке в Бутово провисело на ст. Каланчевская 1 день, на ст. Бутово — 2 дня, на ст. Серпухов — все время работы выставки (24.03-1.04). Создается впечатление, что чем дальше от Москвы и от начальства, тем благосклоннее к любым начинаниям работники ж/д дороги. Что видно на примере Ростова и Ставрополя.

Немного о рынке ж/д моделей. На выставке "Игры и игрушки", проходившей в Московской Гостином дворе (4.04-7.04), железных дорог **не было вообще!** Даже от NEWRAY или SMART TOYS, не говоря уже о моделях. Значит, ассортимент даже этих игрушечных наборов будет только уменьшаться. Да и сейчас уже наступает такой момент, что заходя в магазины игрушек, видишь зачастую только примитивнейшие наборы типа "Western express" — жалкая пародия на колею "О" — худшее из всего, что нам предлагает Китай. Так откуда же появятся новые ж/д любители? Игрушек нет, литературы нет, выставок практически нет. Музеев и ж/д экспозиций — тоже нет. Впору бить в колокола! Однако, всех все устраивает.

Отдельный разговор о наших "коллекционерах". Их пока еще достаточно количество. Но это господа-товарищи сами по себе. Им не нужны выставки (неужели нет желания показать хотя бы часть своей коллекции?), они не имеют макетов (нытье и стоны по поводу отсутствия в квартирах места 3x2 м под макет (!?) уже просто противно слушать (у меня лично на все 2 кв. м, включая рабочий стол — и ничего, работаю). А модели мини-макеты они делать не хотят, считая это все неполноценными макетами, т.е. сами себе создают проблемы. Они не читают "Локотранс", что уже само по себе нонсенс, как будто есть альтернатива "ЛТ"! (ЖД с его "периодичностью" в 2 номера за год — не в счет, так они и его не читают). Они сами не знают, что хотят, глядя на модельный прилавок. Россия их не устраивает, причем переделки от Шустова — "самопал", я этим не занимаюсь, вагоны от "Конки" — "дорого, мне не по карману, я Россию не собираю", ТЭПы — окраска не та (т.е. опять самопал), М62, ТЭ109 (от РИКО) — "у меня они есть в германс-

ком варианте". РИКО — у меня все есть (допустим). BACHMANN — фу, Америка! ROCO — ну-у-у (в смысле денег нет, вот если бы это, да по цене; РИКО б/у, я еще бы подумал). HORNBY — сцепки не те (вот так! Не масштаб, не Англия, а сцепки!). Прав был А.Земсков, когда про таких в ЖД (№3/2000) написал: "Годами собирают подвижной состав, годами собирают путевой материал, годами клеют строения для своего макета". А результат в итоге нулевой.

Так что же делать? Как спасти ж/д моделизм в России, в частности в Московском регионе? Ж/д структуры в любителях не заинтересованы. Представьте себе: пришли, к примеру, фанаты "Спартака" на матч, а тренер и футболисты на весь стадион заявляют: "Уходите, Вы нам не нужны". Абсурд? В футболе — да, представить трудно. А вот в нашем ж/д любительском деле — нормальное явление. Сам термин "любитель ж/д" уже вызывает неприязнь и подозрение (!?) — чего ее любить-то, "железку проклятую" (выражение некоторых работников одного московского ВЧ).

После выставки "Локомотив-9'8", которую посетил руководство Московско-Казанского отделения, нам было предложено провести подобное мероприятие в ... проходном зале ожидания Казанского вокзала. Мы, естественно, отказались. Руководство обещало подумать над выделением помещения, и думает уже 3-й год.

Вот так относится и МПС, и его подразделения к любителям ж/д дорог. Следовательно, у них искать поддержки и рассчитывать на помощь не приходится.

А может быть, мы не там ищем? Может стоит подумать, к кому и куда обратиться? У меня, например, сейчас вырисовывается план проведения выставки ж/д макетов совместно с ... клубом любителей кошек (кстати, в котором я сам состою). Можно заявить о себе, участвуя в каких-нибудь конкурсах народного творчества. Можно попытаться распространять журнал "Локотранс" в пригородных поездах. Может, существуют еще какие-то способы пропаганды нашей идеи. Их необходимо использовать на "все 100", иначе мы все рискуем через несколько лет оказаться в атмосфере полного непонимания и отчуждения. Пока еще время есть. И его надо использовать на то, чтобы хотя бы не дать умереть терминам "ж/д моделизм" и "ж/д любительство", в каких бы формах они ни выражались. Это в наших силах!



Э. Ершов

## Фирма NorthWest Short Line (США)

### Карданные передачи "по-американски"

Возможно, этот небольшой раздел будет представлять интерес не для всех читателей журнала. Наверняка многие сочтут столь простую деталь, как карданный вал, не заслуживающей отдельного рассмотрения, а тем более - покупки. Действительно, эту деталь возможно изготовить самому для каждого частного случая, исходя из наличия материалов, инструментов и, - если повезет, - станков. Один мой знакомый получает карданный вал нужной длины путем разрезания пополам "какого-нибудь готового" кардана (чаще всего - от растерзанного пиковского локомотива) с последующим плотным насаживанием половинок (с клеем) на стальной стержень типа "гвоздь" требуемой длины. С учетом того, что почти все фирменные карданы изготавливаются из "скользких" полимеров (у ПИКО - что-то похожее на капрон, у многих других производителей - так называемый "делрин" (delrin)), то неудивительно, что даже суперклеи на основе цианакрилата почти не имеют адгезии к таким полимерам, и склеивают их довольно плохо. Так что гвоздь подлежит точной подгонке не только по длине, но и по диаметру. Кроме того, такое решение предусматривает применение также и готовых "стаканов", работающих в паре со сферическими головками фирменного кардана. (Предлагаю для простоты использовать для вышеуказанной детали термин "стакан", и далее в тексте буду использовать его уже без кавычек).

Другой знакомый моделист, - лет 20-30 назад, - от недостатка "готового" модельного лома делал карданы еще проще: из гвоздя или латунной проволоки диаметром 2 - 2.5 мм вырезался сам вал нужной длины, а по концам в нем просверливались по одному поперечному сквозному отверстию диаметром 1-1.5 мм, в которые впаивались отрезки стальной проволоки подходящего диаметра. Длина последних позволяла получить "рожки", выступавшие из основного вала примерно на 1.5 мм в

каждую сторону. "Стаканы", правда, вытачивались из латуни на станке, и в них пропиливался узкий паз в диаметральной плоскости, в который и погружались указанные "рожки". То есть практически никаких сферических головок не было вовсе. Справедливости ради отмечу, что, вопреки теории, в ряде случаев такая конструкция оказалась работоспособной, и отдельные такие модели "доехали" из 70-80 годов до наших дней. Однако налицо также и непрактичность и уязвимость такой нехитрой схемы: из-за неизбежного зазора между стенками стакана и валом, и отсутствия центрирования внутри стакана с помощью сферических головок, вал центробежной силой чаще всего сразу же сдвигает по радиусу в одно из крайних положений внутри стакана. После этого, в лучшем случае начинается вибрация и потеря мощности, а в худшем - в первом же повороте кардан заклинивает из-за асимметричности углов "излома" передачи. Кроме того, стальные "рожки" быстро "прогрызают" профиль паза в латунном тонкостенном стакане, что постепенно увеличивает сопротивление вращению.

Нет никаких сомнений, что практики назовут еще немало других доступных способов изготовить эту важную деталь своими силами. Осмелюсь рассказать о том, как такую задачу решают модельеры-любители в Америке, применяя продукцию фирмы NWSL

В каталоге NWSL рассказу о карданах посвящены полторы странички. Вот фрагмент описания:

"Универсальные карданные передачи (кстати, в американской ж.д. литературе их часто называют "U-joints", - прим. авт.) предназначены для соединения валов или для передачи крутящего момента с одного вала на другой приблизительно соосный вал при неизменной частоте вращения. Обычно такие передачи используют там, где точная соосность валов невозможна, или нецелесообразна, или там, где угол между осями валов изменяется в про-

цессе работы механизма (например, в моделях сочлененных локомотивов). Чаще всего шарнирным элементом модельного кардана является сфера или близкое к сферической форме тело, помещенное в цилиндрический стакан, и имеющее две степени свободы. Различают одношарнирные и двухшарнирные передачи. Первые (см. рис. 3) требуют строгого совпадения центра сферы и центра качания собственно сочлененных частей машины, но зато позволяют обойтись единственной комбинацией сферы и стакана, и таким образом - выиграть место. Однако применение одношарнирных карданов не всегда возможно или целесообразно, поэтому обычно рекомендуется применение двухшарнирных передач (см. рис. 4). А вообще, качество работы, допустимая нагрузка, шум при вращении и ресурс шарниров прямо зависят от угла между несоосными или непараллельными валами. Поэтому изготовитель рекомендует модельстам еще на этапе разработки кинематической схемы модели предусмотреть минимально возможную несоосность и непараллельность валов, которые предполагается связать карданами."

Каждый из нас наверняка когда-нибудь заглядывал внутрь какого-либо "пиковского" локомотива с тележками, и представляет себе карданы, отлитые из мутно-белой пластмассы, с двумя сферическими головками диаметром 2.5-3.0 мм. На многих экземплярах моделей на кардане отчетливо виден уступ, возникающий при отливке из-за неточного совмещения половинок формы. По одной из версий, именно недостаточная точность изготовления карданов является причиной сильного воющего шума при движении популярного тепловоза BR-120 (аналога М-62).

В отличие от "ПИКО", фирма "NWSL" предлагает более изящное и универсальное решение всех проблем, связанных с карданным валом. Покупателю предлагается небольшая коробочка, содержащая все необходимое для ре-

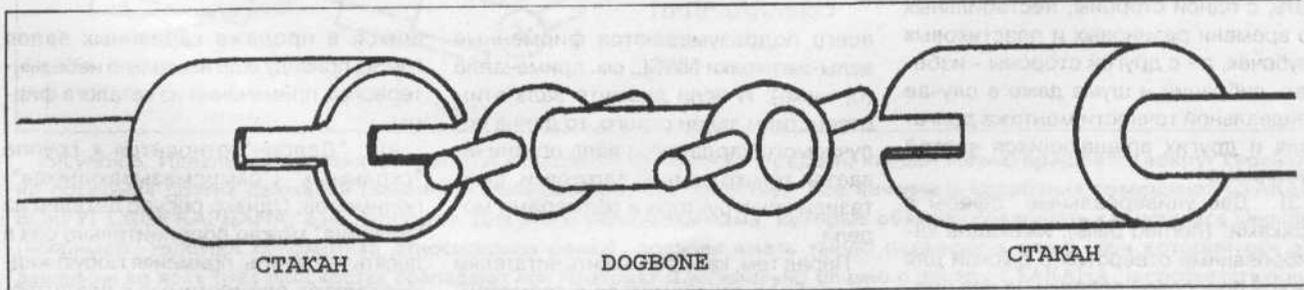


Рисунок 1. Схематическое представление о простейшей модельной карданной передаче.

лизации нужного варианта передачи в зависимости от конкретной задачи и условий конструирования. Оставшиеся неиспользованными детали у наших людей, естественно, тоже не пропадут...

Все детали весьма точно отлиты (никаких швов и нестыковок!) из уже упоминавшегося современного полимера "делрин" (delrin) черного цвета, отличающегося прочностью и низким коэффициентом трения. Естественно, эти изделия могут быть применены в любом миниатюрном механизме, а не только в железнодорожных моделях. Кроме того, имеющийся размерный ряд изделий позволяет выбрать подходящий для разных типоразмеров моделей: вплоть до крупных масштабов типа "ноль" или "единица" (см. таблицу №1).

Стандартный набор содержит следующие детали (см. рис. 2):

1) Два стакана цилиндрической формы. По образующей стаканов сделаны два прямоугольных паза, куда входят "рожки" сферических головок. Дно каждого стакана содержит калиброванное отверстие длиной примерно полтора своего диаметра. Это отверстие не круглое, а имеет лыску примерно на половине радиуса, которая предотвращает проворачивание стакана на валу (подразумевается, что вал также имеет лыску аналогичной геометрии, которую, - даже если делать самостоятельно, - выполнить на валу гораздо проще, чем в отверстии).

2) Карданный вал минимальной длины, называемый "dogbone" ("собачья кость"). Вероятно, он и похож на таковую из-за своей формы (короткий стержень плюс две "сферы с рожками"). Принципиально он предназначен для соединения несоосных валов, оси которых, однако, более или менее параллельны. Последние могут, конечно, и пересекаться, - но только под очень малыми углами (не более 5 - 8 градусов). А вообще эта деталь задумана только для экономии места, так как стаканы в этом случае могут находиться вплотную друг к другу (расстояние между их встречными гранями - не более 1 - 2 мм). Чаще всего такую конструкцию предлагают как *компенсационную муфту* от вала двигателя к входному валу любого редуктора, чтобы избежать, с одной стороны, нестабильных во времени резиновых и пластиковых трубочек, а - с другой стороны - избежать вибраций и шума даже в случае неидеальной точности монтажа двигателя и других вращающихся частей механизма.

3) Две универсальные "сферы с рожками" (horned balls), имеющие калиброванные отверстия с лыской для легкой прессовой посадки на вал подходящего диаметра и длины (прежде

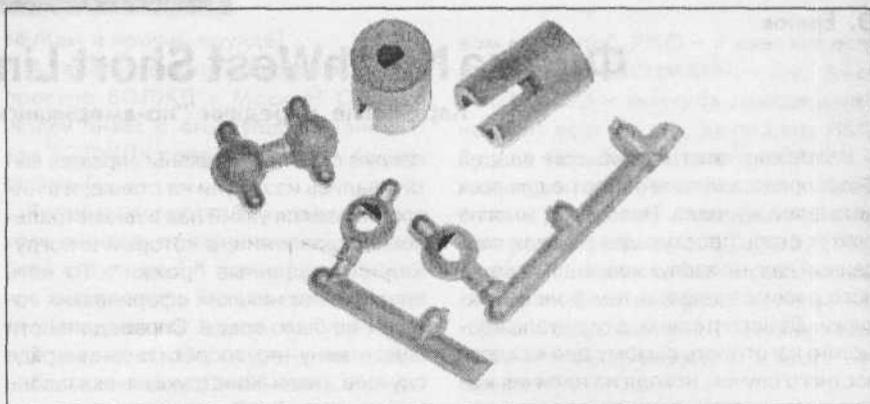


Рисунок 2. Комплектность типового набора NWSL. Отчетливо видны лыски в отверстиях стаканов и сфер. Сферы еще не отрезаны от литников.



Рисунок 3. Вариант одношарнирной передачи. Применяется редко, т.к. почти не имеет продольно-компенсирующих свойств и накладывает серьезные требования к совпадению осей качания механизмов и осей сферы.



Рисунок 4. Вариант двухшарнирной передачи. Применяется часто благодаря менее жестким требованиям к точности и хорошим компенсирующим свойствам.

всего подразумеваются фирменные валы-заготовки NWSL, см. примечание (d) ниже). И если диаметр вала этим отверстием задан строго, то длина получаемого карданного вала ограничивается только длиной заготовки, фантазией конструктора и размерами модели.

Перед тем, как предложить читателям подробнее ознакомиться с геометрическими размерами и ценами имею-

щихся в продаже карданных валов NWSL, приведу еще несколько небезынтересных примечаний из каталога фирмы.

а) "Делрин" относится к группе "скользких" ("самосмазывающихся") полимеров. Однако ресурс деталей из "делрина" можно дополнительно раз в десять увеличить, применяя любую жидкую смазку, совместимую с пластмассами.

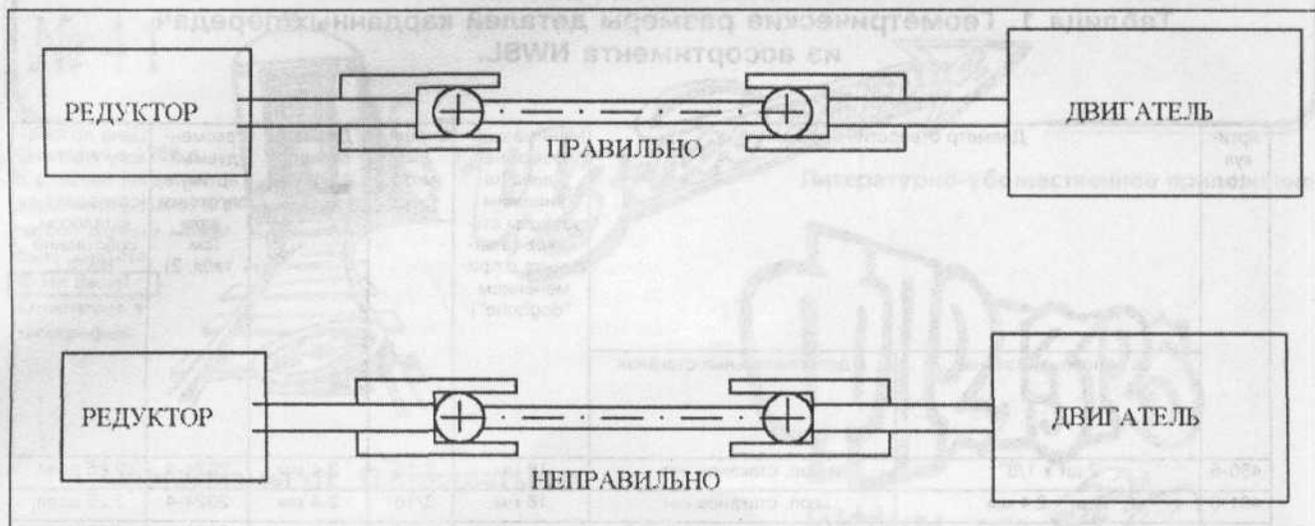


Рисунок 5. Распространенная ошибка при проектировании: отсутствие свободы для продольного перемещения кардана внутри стаканов. Это нарушает компенсирующие свойства передачи.

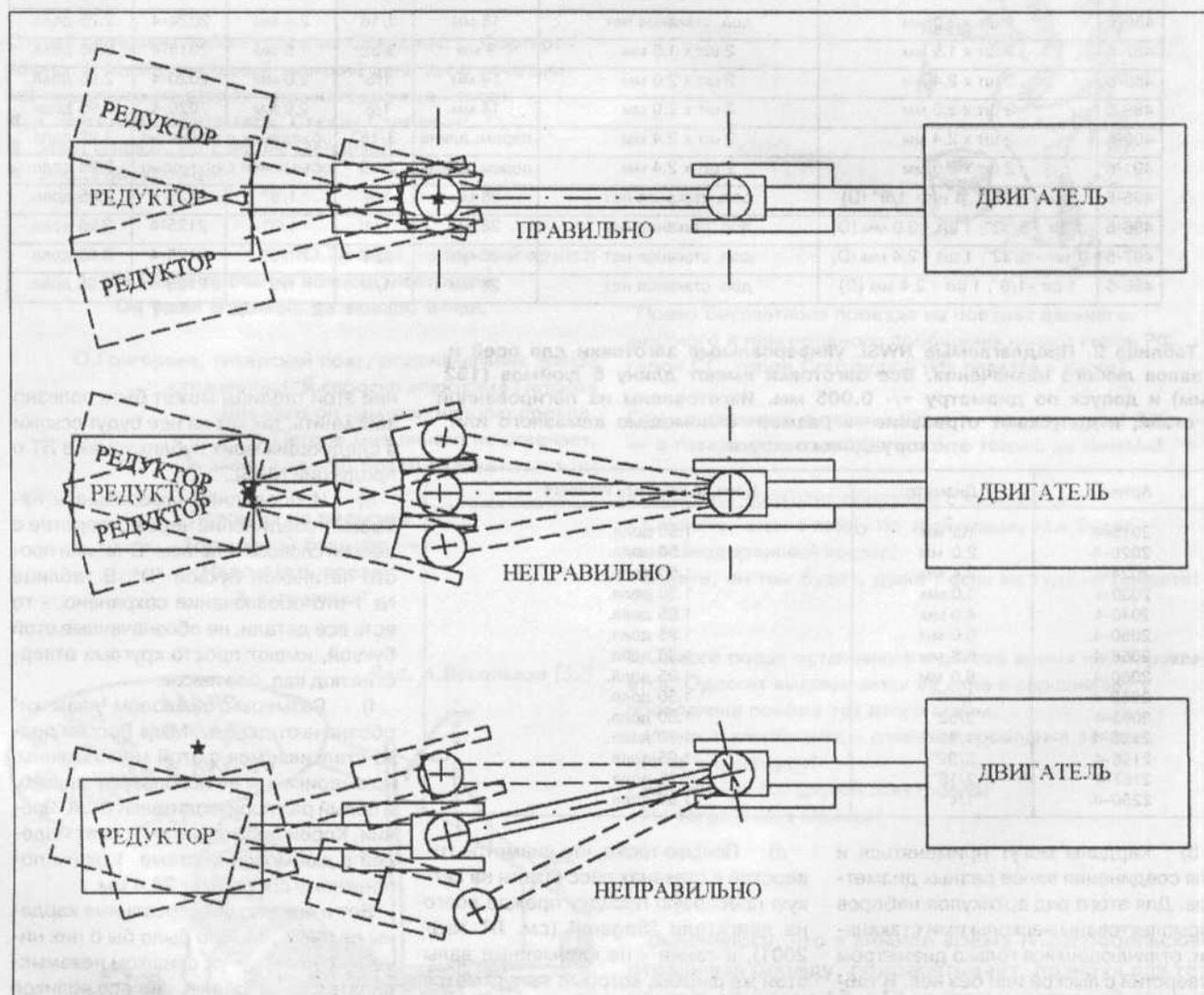


Рисунок 6. Идеальные условия для работы модельной карданной передачи: кардан только вращается вокруг своей оси, не совершая других движений (качаний и колебаний) в пространстве. Все качания и колебания совершают СТАКАНЫ ВОКРУГ СФЕРЫ КАРДАНА, а не наоборот. Для этого узлы механизма, которые обязаны совершать качающиеся движения (например, тележки локомотива относительно рамы), должны иметь такую подвеску в раме, при которой оси этих движений во всех трех плоскостях совпадают или проходят максимально близко с центра СТАКАНА, и соответствующей СФЕРЫ.

Таблица 1. Геометрические размеры деталей карданных передач из ассортимента NWSL.

Артикул №	Диаметр отверстия под вал:		Минимально возможная длина по внешним днищам стаканов (в варианте с применением "dogbone")	Знешн. диаметр сфер	Диаметр отверст. в сферах	Рекомендуемый артикул заготовки вала (см. табл. 2)	Цена по каталогу Walthers. (совпадает с каталогом собственно NWSL).
	в основных стаканах	в дополнительных стаканах					
480-6	2 шт x 1/8"	доп. стаканов нет	18мм	3/16"	2.4мм	2024-4	2.25 долл.
481-6	2 шт x 2.4 мм	доп. стаканов нет	18мм	3/16"	2.4мм	2024-4	2.25 долл.
482-6	2 шт x 2.0 мм	1 шт - 1.5 мм, 1 шт - 2.4 мм	14мм	1/8"	2.0мм	2020-4	2.95 долл.
483-6	2 шт x 1.5 мм	1 шт - 2.0 мм, 1 шт - 2.4 мм	9 мм	3/32"	1.5мм	2015-4	2.95 долл.
484-6	2 шт x 2.4 мм	2 шт x 2.4 мм	14мм	1/8"	2.0мм	2020-4	2.95 долл.
485-6	2 шт x 1.2 мм	1 шт - 1.5 мм, 1 шт - 2.0 мм	9 мм	3/32"	1.5мм	2015-4	2.95 долл.
486-6	2 шт x 3.0 мм	доп. стаканов нет	18мм	3/16"	2.4мм	2024-4	2.25 долл.
487-6	2 шт x 1.5 мм	2 шт x 1.5 мм	9 мм	3/32"	1.5мм	2015-4	2.95 долл.
488-6	2 шт x 2.4 мм	2 шт x 2.0 мм	14мм	1/8"	2.0мм	2020-4	2.95 долл.
489-6	2 шт x 2.0 мм	2 шт x 2.0 мм	14 мм	1/8"	2.0мм	2020-4	2.95 долл.
490-6	2 шт x 2.4 мм	2 шт x 2.4 мм	перем. длина	3/16"	объединен с полуосью		3.95 долл.
491-6	2 шт x 2.0 мм	2 шт x 2.4 мм	перем. длина	3/16"	объединен с полуосью		3.95 долл.
495-6	1 шт - 5/32", 1 шт - 1/8" (D)	доп. стаканов нет	28мм	1/4"	1/8"	2125-4	3.95 долл.
496-6	1 шт - 5/32", 1 шт - 3.0 мм (D)	доп. стаканов нет	28мм	1/4"	1/8"	2125-4	3.95 долл.
497-6	1 шт - 5/32", 1 шт - 2.4 мм (D)	доп. стаканов нет	28мм	1/4"	1/8"	2125-4	3.95 долл.
498-6	1 шт - 1/8", 1 шт - 2.4 мм (D)	доп. стаканов нет	28мм	1/4"	1/8"	2125-4	3.9E долл.

Таблица 2. Предлагаемые NWSL универсальные заготовки для осей и валов любого назначения. Все заготовки имеют длину 6 дюймов (152 мм) и допуск по диаметру +/- 0.005 мм. Изготовлены из легированной стали, и допускают отрезание «в размер» с помощью алмазного или корундового круга.

Артикул	Диаметр	Цена по каталогу Walthers
2015-4	1.5 мм	1.50 долл.
2020-4	2.0 мм	1.50 долл.
2024-4	2.4 мм	1.50 долл.
2030-4	3.0 мм	1.50 долл.
2040-4	4.0 мм	1.95 долл.
2050-4	5.0 мм	1.95 долл.
2058-4	5.8 мм	1.95 долл.
2060-4	6.0 мм	1.95 долл.
2062-4	1/16"	1.50 долл.
2093-4	3/32"	1.50 долл.
2125-4	1/8"	1.50 долл.
2156-4	5/32"	1.95 долл.
2187-4	3/16"	1.95 долл.
2250-4	1/4"	1.95 долл.

b) Карданы могут применяться и для соединения валов разных диаметров. Для этого ряд артикулов наборов укомплектованы несколькими стаканами, отличающимися только диаметром отверстий с лыской или без нее. В таблице такие стаканы обозначены как "основные" и "дополнительные".

с) Материал стаканов и "сфер с рожками" допускает рассверливание этих отверстий и нарезку резьбы или постановку штифтов или шпонок, если такой способ крепления предпочтительнее.

d) Поясню также, что диаметры отверстий в стаканах рассчитаны на легкую прессовую посадку прежде всего на двигателя "Sagami" (см. ЛТ №5/2001), а также - на фирменные валы этой же фирмы, которые выпускаются из легированной стали заготовками длиной около 150 мм, и продаются, - тщательно отбалансированные и шлифованные, - под самостоятельную резку алмазным или корундовым кругом. Подробнее о последних - см. таблицу № 2 ниже. Кстати, местоположе-

ние этой таблицы может быть полезно запомнить, так как на нее будут ссылки в следующих моих публикациях в ЛТ о продукции NWSL.

e) И последнее: американцы называют соединение через отверстие с лыской словосочетанием "D-fit" или просто латинской буквой "D". В таблице № 1 это обозначение сохранено, - то есть все детали, не обозначенные этой буквой, имеют просто круглые отверстия под вал, без лысок.

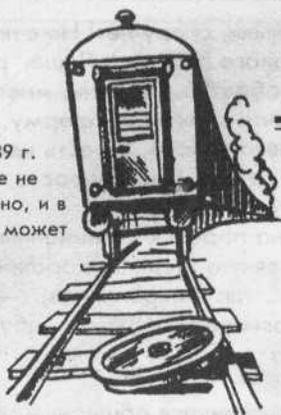
f) Размеры с символом "кавычки" обозначают дюймы. Мы в России редко сталкиваемся с этой мерой длины, но американцы ее используют широко, и целый ряд производителей США, Японии, Кореи делают детали своих моделей в дюймовой системе. 1 дюйм по-прежнему составляет 25.4 мм.

Вот и все про универсальные карданы от NWSL. Можно было бы о них ничего не писать, - уж слишком незамысловатое это изделие, - но все великое начинается с малого, - благодаря унификации в малом, американские любители делают ходовку для своих моделей буднично: не изобретая велосипедов и не жалуясь на отсутствие станков, с минимумом усилий и инструментов.

№ 41

Основано в 1989 г.  
К счастью нигде не  
зарегистрировано, и в  
любой момент может  
быть закрыто.

© Не Ваше!  
Отпечатано в  
типографии.



Уз-под стикера

Литературно-убоженственное приложение

### Афонаризмы от П.Кондратьева

Где "Железнодорожное дело" —  
Я был инородное дело.

Человек человеку — ВОЛЖД

Случай середины 1980-х годов на Свердловск-Сортировочная. В Международный женский день двое начальников переговариваются по громкоговорящей связи:

- С Восьмым Марта тебя, Степан Степаныч!
- Иван Иваныч, но я же не женщина!...
- А б... порядочная!

Ю.Гальцев, питерский артист:

**Он уехал прочь на ночной электричке.  
Он ушел б домой, да зажало яички.**

О.Григорьев, питерский поэт, родоначальник жанра страшилок ("Я спросил электрика Петрова  
Для чего он намотал на шею провод.  
А Петров мне ничего не отвечает,  
Он висит и только ботами качает... и т.п.)

**Наложил на рельсину  
Тормозной башмак: —  
Надо ехать поезду,  
А ему никак!**

Рис. А.Васильева (52)



ФДРЗРЗ

РАФФИТА  
А.НИКОЛЬСКОЕ



"Право бесплатного проезда на поездах дальнего, местного и пригородного сообщения имеют герои РФ, герои СС, герои Соцтруда." (Из плаката в кассе)

Самые дешевые путевки в Крым — только у нас! В Крым\* - в товарных вагонах! Вы платите только за кипяток!

К одесситу подходит приезжий с чемоданом:  
- Скажите, если я пойду по этой улице, там будет железнодорожный вокзал?  
- Знаете, он там будет, даже, если вы туда не пойдете!

В Одессе поезд остановился и долгое время не отправляется. Одессит высовывается из окна и спрашивает у проводника почему так долго стоим.  
- Меняют электровоз, - отвечает проводник вагона.  
- И на что меняют?  
- Как на что? На другой электровоз!  
- Ну тогда я не в Одессе!

Выяснилось, что в зимнее время А.Загребельский, отращивая бороду, подрабатывает, позируя для тетрадных обложек 12 и 18 листовых тетрадей, в качестве Чернышевского, Чехова и Добролюбова. Главной сложностью в работе натурщика Алексей Маратович отметил, что борода постоянно чешется. Так что, когда увидите, что у Чернышевского рука в необычном месте — не удивляйтесь — это реакция на импульс.



А.Васильев

Алексей Волчище сильно загрипповал. Его сразил необычайной мощности штамм вируса ФДП, явившийся к нам без приглашения с островов моря Лаптевых, и больной отправлял в горло лошадиные дозы аэрозоли "Жужа", отчего в голове звенело не переставая. Через пару дней злодей ФДП сгинул в поисках новой жертвы, не вооруженной контрабандным медикаментом, а у Леша звон в голове сменился страшным зудом в пальцах, требовавшим однако не нежного прикосновения к клавишам фортепиано, а схватки со скользкими поручнями паровоза серии Ъ, прошедшего комплексную модернизацию в 1982 году. Ничто не могло удержать дома паровозного волка! Он предпочитал горький кусок "черняшки" в деповской забегаловке, чем приторный домашний эклер, который, кстати, тоже напоминал о железной дороге, а точнее — брикетированный уголь.

И вот, окрепнув, Леша за сутки выгладил рубашку, нацепил галстук-сельдь, собрал выдавший виды министерский портфель, набив его плавлеными сырками "з перцем" и сел в одну из секций моторвагонного подвижного состава, носившую гордое имя "Красный гопник", отправляясь в славный город Ванюшкино, о котором принято говорить — город невест. В самом деле, тамошние мужички всегда были гладкие и довольные, словно сытые клопы.

Долго трясло Лешу на стыках, но он лишь жмурился от блаженства. Даже прикорнул на жесткой лавке, позволив портфелю под его головой молча роптать, а сыркам сбиваться в подобие солидола. Он сладко спал, не ведая, что город невест канул в небытие, будто буква "ять".

На вокзале, украшенном мощным зданием из гнилых бревен, воздвигнутом в стиле "кукареку" русским зодчим Альфредом Штумпфовым, Леша обнаружил отсутствие оживления. (Надо заметить, на плавленом портфеле ему снились сценки почти по Чехову: по перрону, пока не видят папенька с маменькой, в ожидании курьерского "делают променад" местные барышни, лелея тайную надежду: вот с экспресса сойдет Алексей-царевич и увезет счастливую избранницу на сказочный остров моря Лаптевых...)

Барышни были. Были, спору нет! Но с ними дефилировали личности такого вида, что Леша, решил, было повернуть дышла обратно. Причем, многие личности были обряжены почти в такую же форму, как у Леша, но цвета подсохшего навоза, то есть цвета хаки! Мда-а-а... Вот как решен был вопрос с отсутствием мужского контингента.

Леша решительно пересек станционные пути, разметывая по пути всякую железнодорожную шушеру — как вагонников, так и охранников, — и вышел к ориентиру — чудовищной высоты столбу пара, который извергала его любимая по имени Ъм с осевой формулой 0-1-0.

Из окна будки выдвинулся обширный образ Евлампия Порфирьевича Буксова-Стрункина, а с шестиосного тендера приветственно помахал рукой его сын Евграф, щуплый, как машина углеподатчика.

Лешу изрядно помяли в объятиях, после чего сразу поставили к шуровке, сунув в нежные руки музыканта грубую огородную лопату. Когда Леша удивился, почему паровоз не нефтянка, на которой только крути краники, да покуривай, "родственники" ответствовали: случайно, после выдачи жалованья, сожгли мазутный бак, а кирпичную кладку из топки пришлось срочно продать своим людям.

Делать нечего — новый истопник принялся метать в топку древесный уголь.

Наконец, прибыли на станцию Гарюхино. Лешу, превратившегося в плавленый сырок "з перцем", сняли с паровоза родственнички. Когда его вели под ружья в слободку, Леша из речей уразумел: Евлампий женит сына, того, что как углеподатчик. Ура!

У Леша имелась еще одна пламенная страсть, как у Шурика из популярного фильма "Кавказская пленница" — тяга к фольклору.

Свадьбу играли по-старинному: с попом и прочим церковным опиумом и анашой. Самогон носили ведерками, изъясняясь древними словами, которые нельзя заносить в фирменный блокнот по той причине, что и эти слова знают все, но употребляют в неофициальной обстановке. Песни пели похожие на выкрики. Леше, изнуренному поездкой, хлебнуЕшему местного марочного "зинзиберу", они казались отрывками из эстрадных песен. При погружении и сон в душу фольклориста запали слова одной из жемчужин, исполненных невестой Полиной Поликарповной:

Всходит солнце из-за тына,  
Из-за дунькиных ворот.  
Разойдись, не то порежу,  
Несознательный народ!

"При погружении в сон" несколько мягко сказано, поскольку любитель паровозного духа "падал в бездну", зовя Порфирьевича "порфириноносным", а Евграфа — просто "графом".

К утру сон Леша истаял. Доносился грохот помойных ведер, рев голодной скотины, "жемчужины", выкрикиваемые вялыми голосами.

К полудню, уже в столице, Алексей Борисович вошел в помпезное здание, украшенное чугунной доской: "ЦНИИ тромбона-а-пистона имени академика Сыромятникова". Несмотря на вновь возникший в голове гул, он был полностью готов к защите против действия внезапных и враждебных сил нашего прекриасного и яростного мира. Но это уже другая история.



Несколько лет назад все дизель-поезда Д1 из разных депо Юго-Восточной дороги были сосредоточены в депо Отрожка, однако проблемы запасных частей это не решило. Все это приводит к тому, что дизельпоезда отставляются от работ и списываются. Так уходит в небытие еще одна интересная серия тяговоподвижного состава.  
Фото вверху: Д1-670, март 2001 г.  
Фото внизу: Д1-685 и 666. Фото Дмитрия Мамина



# ЛОКОТРАНС

6/2001 (56)



СКВ  
7

