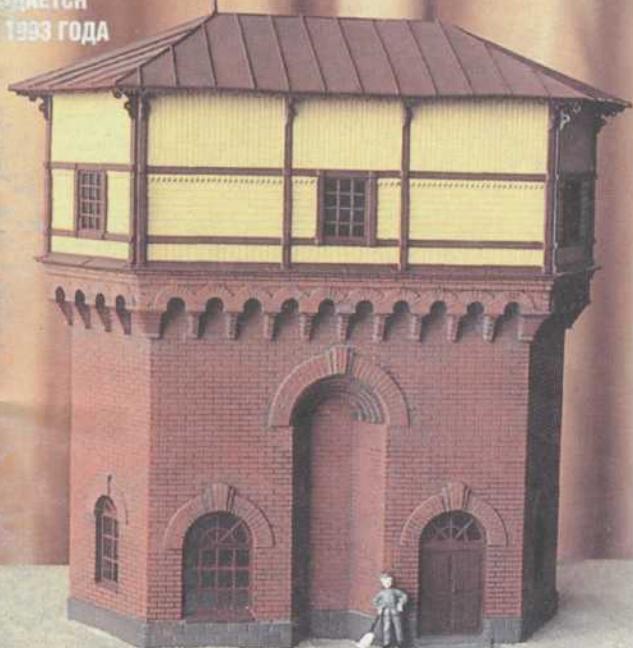


9/2001 (59)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

# ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ  
С 1993 ГОДА



- Музей на Варшавском вокзале (2)
- 52-й «таврический»
- Паровозы в виноделии
- Водонапорные башни: модели и прототипы





Электровоз ЧС2-859 с поездом Москва-Мариуполь на ст.Москва-Пассажирская-Курская в апреле 1999 г.

Фото Ю.Акимова

Электровоз ЧС2-173 в 1966 г. на ст.Новосибирск-главный с пассажирским поездом.

Этот электровоз имеет особенность — буферные фонари выполнены как на электровозах ЧС3.

Фото из коллекции В.Ткаченко.





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)
- В.Власенко (Таганрог)
- Дм.Веревкин (С.-Петербург)
- С.Волков (Ростов/Дону)
- С.Довгвилло (Москва)
- Я.Дорошенко (Москва)
- 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)
- 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 № 2040 Тираж 1100  
 сентябрь 2001

Клуб ТИММ "Локотранс" © Россия  
<http://www.lokotrans.narod.ru>

**ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:**

Обложка: Электровоз ЧС2-481 . Фото В.Шорина.

В кадре: Модель водонапорной башни на макете А.Сачкова

Обложка: 2ТЭ116-1651 Фото М.Ластовка

2ТЭ116-1621 на тракционных путях депо Сургут, июнь 2001 г., фото С.Пальянова



- 3
- 6
- 10
- 12
- 16
- 22
- 26
- 28
- 31
- 36
- 45
- 50

**ПАНОРАМА МУЗЕЙ**

Паровозный музей на Варшавском вокзале (окончание)  
 ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТРАНСПОРТ СЕВЕРНЫХ КЛАДОВЫХ  
**НОВАЯ ИСТОРИЯ**

Новости главного хода

**ИЗ АРХИВОВ**

Неизвестная узкоколейка

**ИСТОРИЯ ЛОКОМОТИВОВ**

52-й "таврический"

**ВАГОННЫЙ ПАРК**

Цельнометаллический почтовый вагон

**ПАКГАУЗ**

**ВИТРИНА**

Новые возможности для российских моделлистов

**МЫ СТРОИМ МАКЕТ**

Что нужно паровозу? (Водоснабжение)

Водонапорные башни на макете (обзор)

**ИЗ-ПОД ОТКОСА**

Паровозы и виноделие

Больше клубов и моделей: хороших и разных!

**КОЛЛЕКЦИОНЕР**

Августовские "Щербинские покатушки" с паровозом ЭУ699-74.

Фото Ю.Акимова.

О перспективах для российских любителей прокатиться "с паром" читайте материал в №10.



Волкова Л.Н.

## Дальневосточная дорога: ИСТОРИЯ С НАМИ

**Мемориал-паровоз**, находящийся в настоящее время возле здания железнодорожного вокзала, относится к серии Е.

Паровозы серии Е спроектированы русскими инженерами и строились в США и Канаде. При футеровке котла следовало соблюдать технологию: целый кирпичный шов, не более 2 мм, заливался каменной солью или жидким стеклом, печникам платили премию, если паровоз без ремонта котла проехал долгое время, за 1 км - 1 руб. (премия мизерная, примечание составителя исторической справки по памятнику). Паровоз серии Е<sup>А</sup> № 3306 был построен на паровозостроительном заводе АЛКО (США) в декабре 1944 года. Заводской номер котла - 72498. Тендер был построен на заводе Балдвина (Канада) в 1944 г.

Самая первая отметка о ремонте паровоза относится к 1946 году, в депо Ишим Омской железной дороги было произведено освидетельствование, последующие отметки сделаны в депо Атбасар Киргизской железной дороги, а затем в депо Алма-Ата и Кушмурун Казахской железной дороги.

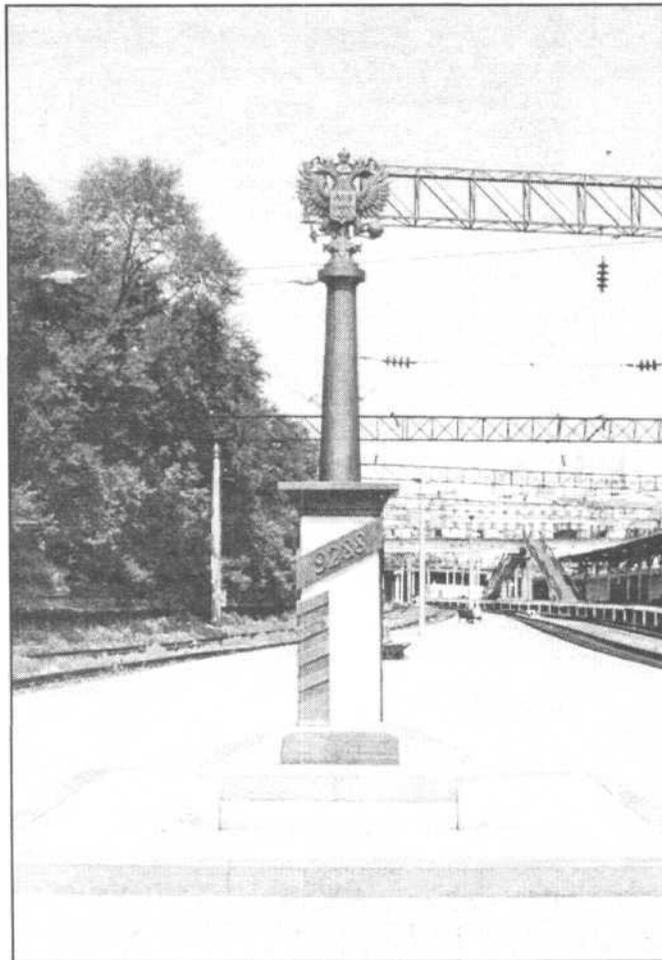
С 1964 года паровоз эксплуатировался в Уссурийском депо, затем на Манзовке и с 1977 г. в депо Сибирцево Дальневосточной железной дороги. Проходил испытания на Красноярском паровозостроительном заводе в 1956 и 1961 годах. В Сибирцево этот паровоз был в строю до 1992 года. Затем его законсервировали, а в 1995 году к 50-летию Побе-

ды по инициативе руководства Владивостокского отделения паровоз был установлен (перенесен с помощью восстановительного поезда) на специальном постаменте между первой и второй посадоч-

сквозного движения пассажирских поездов от Владивостока до Хабаровска и завершению реставрационных работ 2-й очереди Владивостокского вокзала. Инициатива создания нового памятного знака

принадлежит Владивостокскому отделению ДВЖД. Финансирование проекта и изготовление памятного знака также взяло на себя ВО ДВЖД. Материал — природный камень, добыт в Новолиповске в Приморском крае, распилен на горном комбинате в Дальнегорске. Работы выполнялись с участием фирмы "Тегола Канадезе", руководитель работ — В.Г.Маслов. Литые детали из латуни и чугуна изготовлены на Дальзаводе инженером - модельщиком Николаем Жирковым. Состыковку частей памятного знака из камня и металла выполняла строительная организация "Альтаир - К" под руководством Ю.Г.Крыловец. Памятный знак органически сочетает в себе державную символику (увенчан двуглавым орлом) и элементы железнодорожного верстового столба с указанием километража - 9288 километров от Москвы до Владивостока.

Железные дороги в большинстве случаев прокладывались к экономическим центрам страны, проникая в уже сложившуюся планировочную структуру городов и поселков. В начале XX века наибольшее распространение получил стиль модерн, причем не только в каменном, но и в деревянном исполнении. Общие черты этого стиля характерны и для большинства значительных сооружений на Транссибирской магистрали.



Станция Владивосток.  
Километровый столб 9288 км. 25.04.2001 г.  
Фото К.Игнатов

ными платформами возле железнодорожного вокзала станции Владивосток. Мемориал-паровоз был открыт 8 мая 1995 года.

Недалеко от этого памятника находится памятный **знак "Конец Транссиба"**, созданный из гранита приморским архитектором А.И.Мельником и установленный 8 мая 1996 года у здания. Официальное открытие памятного знака было приурочено к 100-летию

Вокзалы и здания различных служб выполняли не только основные функции, но и становились архитектурной доминантой населенного пункта, придавая ему определенный стиль. Интересно, что с началом строительства железных дорог в штат управления вводились должности старшего архитектора и архитектора. В их обязанности входили проектирование и надзор за возведением технических и гражданских сооружений. По типовым проектам строились не только пристанционные павильоны и здания, но и придорожные церкви.

К этой работе привлекались как инженеры-строители, так и опытные архитекторы, такие как: П.Е.Базилевский, В.А.Плансон, Н.В.Коновалов. Многие железнодорожные станции носят имена инженеров-строителей: Вяземская, Кипарисово, Надеждинская, Кнорринг, Дроздов, Свягино, Эбергард, Дормидонтовка, Кругликово и другие (газета "Приамурские ведомости", № 392, 1902 г.).

В 1896 году на Путиловском заводе на средства царской семьи был построен **вагон-церковь** для Сибирской железной дороги. Вагон-церковь, отличающийся изысканной отделкой и тонкой резьбой иконостаса, был приписан к железнодорожной станции Никольск-Усуйский. Время и люди, к сожалению, не пощадили этот железнодорожный храм.

В октябре 1998 года по заявке Хабаровской епархии пассажирское вагонное депо приступило к переоборудованию двух купейных вагонов под вагон-храм Святителя Иннокентия епископа Иркутского. Переоборудование было завершено к Святой Пасхе в апреле 1999 г. И снова на рубеже веков по восточной окраине России курсирует вагон-храм.



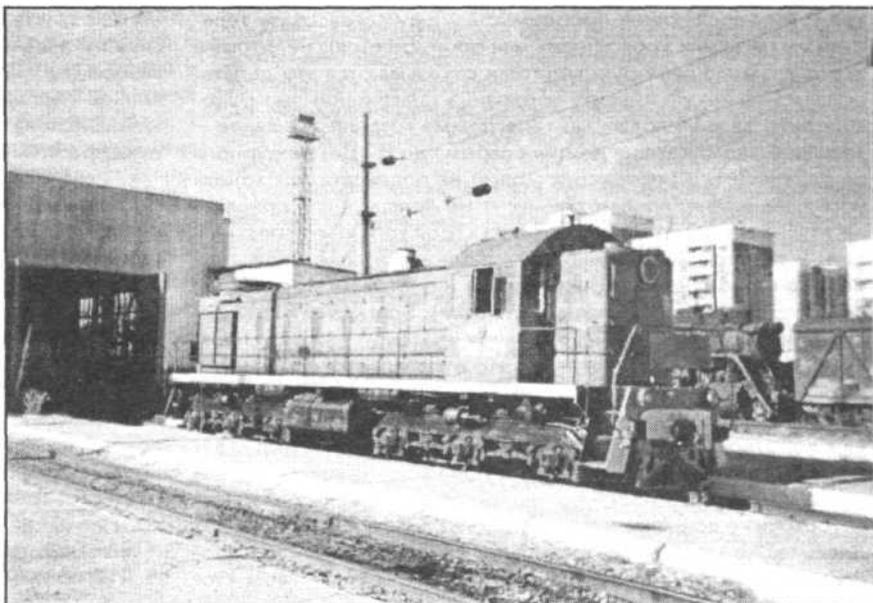
Станция Владивосток.  
Мемориал паровоза E³3306. Платформа I - II пути.  
25.04.2001 г. Фото К.Игнатов

А.Хохлов

## Неизвестный ТЭМ 1

В прошлом году в различных изданиях попадалась информация о тепловозах ТЭМ1, что с кабиной нового типа эти тепловозы выпускались с № 270. Как видно из фотографии кабина уже вполне современная, но номер на тепловозе 224. Этот тепловоз 1960 года постройки в 90-х годах прошлого века был "хозяйкой" локомотивного депо Улан-Удэ. В 1999-2000 гг. из-за нехватки локомотивов он даже использовался за пределами депо. После аварии дизеля в январе 2001 г., произошедшей по причине снижения давления масла, тепловоз был списан и разрезан на металл. Может быть, этот локомотив был первым в серии ТЭМ1 с новой кабиной?

Фото автора, 1998 г.



# ПАРОВОЗНЫЙ МУЗЕЙ НА ВАРШАВСКОМ ВОКЗАЛЕ



(Окончание. Начало в 8/2001)

Повествование о ремонтно-реставрационной эпопее оказалось бы далеко не полным, если не упомянуть одну из самых важных составных частей этого процесса: доставка экспонатов к месту ремонта, а затем - оттуда к месту экспозиции. Сама технология процесса такова: составляется телеграмма, согласовывается с представителями причастных служб, затем отправляется, потом «выбивается» отдельный локомотив для доставки экспоната(или чаще всего - сплотки экспонатов). Перед этим, естественно, выполняются манёвры, проверяются тормоза(чаще всего - ремонтируются «с потом и кровью», оформляются Акты холодного следования, потом — перевозочные документы, потом кто-то из сотрудников музея соединяет «воедино» присланный вопреки всему и вся локомотив, маневрового диспетчера или дежурного по станции и себя, как сопровождающего экспонаты. На этих стадиях возможны следующие проблемы: некому согласовать телеграмму (виза или «обходится» или пропускается), некоторые «согласовывающие» руководители отказываются это делать, ссылаясь на некую «оплату провозных платежей»; нет руководителя, за чьей подписью телеграмма готовилась; далее - телеграмма может «не дойти» вовремя до НОДа, дежурного по станции и т. д.; приёмщик может не подписать Акт холодного следования; локомотив могут не прислать или прислать не тот (на всякий случай — выход из строя тормозов сплотки и т. п. — просили мы обычно двухсекционный локомотив типа 2М62 с возможностью расцепления и постановки половинок по обе стороны пересылаемой сплотки); бригада отказывается везти «это»; дежурный по станции не может «найти» сплотку... При удачном раскладе всё это отправляется по назначению.

И это ещё не факт, что операция благополучно завершается в короткое время! Экспонаты-то нужно не просто довести и из одной точки в другую, а подать их на пути того или иного ремонтного предприятия при обеспечении сохранности (бомжи не дремлют и пункты приёма «цветнины» — тоже)... Здесь также возможны варианты: со сплоткой что-нибудь происходит(тормоза, грение буксы и т. п.); с локомотивом что-

нибудь происходит; у бригады кончается рабочее время(или терпение); дежурный по станции подаёт сплотку не туда\_\_ и т. д и т. п. И при всём при этом сопровождающий сплотку человек не может никуда отлучиться, и неизвестно, когда доведётся приехать к месту назначения...

Примерно та же картина, когда сплотка забирается обратно. Словом, всё это «перегоночное» бремя целиком и полностью легло на плечи Алексея Морозова и Игоря Тимофеева (при некотором участии периодически привлекаемых других сотрудников музея). И если бы не помощь и понимание со стороны таких руководителей, как М. А. Голдовский (1-й заместитель начальника службы перевозок), А. Е. Леонова (начальник отдела по ремонту тепловозов и дизель-поездов служб локомотивного хозяйства), В. И. Иванова (и. о. главного инженера службы локомотивного хозяйства), А.В.Новожилова (ревизора СПб Витебского отделения) и многих других - до конкретных машинистов и составителей — процесс доставки экспонатов к месту ремонта вылился бы в огромную проблему...

### Если перейти на личности...

Давать оценки руководителям — дело неблагоприятное и очень необъективное. Поэтому хочу просто поделиться своими наблюдениями. Конечно, наивно было бы думать, что движущей силой этих людей был только интерес к истории железнодорожного транспорта и, в частности, Октябрьской дороги, но мало кто из руководителей недалёкого прошлого сделали то, что удалось нынешним.

**Михаил Владимирович Купрашевич**, начальник ДЦНТИ, под непосредственным руководством которого нам всем довелось поработать в поте лица в это время. Личность неординарная, сложная, но, как оказалось, очень нужная и своевременная для всего вышеописанного процесса. Плохо ли, хорошо ли, но организовать работу он сумел, находя за очень короткое время именно те решения, которые позволили получить заметный результат.

Михаил Кужим, инженер ДЦНТИ Окт. ж.д.

Повидав за свой короткий «железнодорожный» век немало руководителей разного ранга, затрудняюсь ответить, кто бы ещё сумел поставить дело так, как М. В.

**Михаил Владимирович Сапетов**, первый заместитель главного инженера. Вступивший на эту должность буквально месяца два назад (прежняя должность - главный инженер службы вагонного хозяйства), проявил себя весьма конкретно: слов минимум, дел — максимум, ругая периодически нерадивых и нерешительных руководителей и исполнителей. Несколько раз мне доводилось присутствовать при «разборках» в его кабинете с отдельными руководителями линейных предприятий, например, с начальником моторвагонного депо Санкт-Петербург Финляндский (ТЧ-20) из-за задержки в ремонте головного вагона ЭР10-206, начальником депо Волховстрой (ТЧ-21) по поводу ремонта паровоза ПЗ6-0251 и т. д. Ничего не скажешь, ругань была по делу, хотя, на мой взгляд, большую часть энергии можно было бы потратить на поиски вариантов, как выйти из тупикового положения. Что же касается конкретных решений, то после его посещения с целью проверки хода ремонтов в вагонном депо Тосно была почти полностью перекрашена 2-осная цистерна (№247-002), уже заявленная «готовой». Помню, досталось тогда и нам («Куда смотрите? Где качество?»). А уж зам. начальника по ремонту того депо М. В. «снял», наверное, раза три... А вообще М. В. Сапетов - человек дела и производства. Именно благодаря ему, удалось в сжатые сроки приобрести два аппарата пескоструйной очистки для депо, в которых должна была выполняться самая трудная часть работы - очистка до металла (до получения таких аппаратов — попытки очистить вручную с помощью скребков). Справедливости ради скажу, что в единственном депо - ТЧ Выборг - преимущественно «пескоструя» не использовали и покрасили ФД20-1103 практически «по лохмотьям»...)

**Валентин Александрович Гапанович**, главный инженер дороги. Ключевая фигура, один из главных «родителей» нового музея. Благодаря именно ему часть Варшавского вокзала превратилась в музей, а часть экспонатов — в то, на что примерно они должны быть похожи. Безусловно, личность неоднозначная и сложная, но ощущающая ОТВЕТСТВЕННОСТЬ за свои поступки. Приведу один эпизод: на одном из ежедневных 19-часовых вечерних совещаний на Варшавском вокзале, когда стройка только разворачивалась, НГ заметил проходящего по платформе работника ВЧД-10 в грязной и рваной «желтухе» (жёлтом рабочем жилете с нанесённым на спинной части трафаретом предприятия). Повернувшись к нам, НГ грозно спросил: «Есть здесь вагонник? (то есть, руководитель данного ВЧД) Что это - твои люди дорогу позорят...» Без комментариев.

И ещё хочется сказать вот о чём. Безусловно, когда человек становится руководителем, тем более дорожного уровня, его круг задач и забот приобретает всё более и более общий характер. Это естественно: представьте-ка зам. начальника дороги, обсуждающего на совещании, в какой цвет красить перила, как отремонтировать локомотив и т. д. Все эти детали ложатся на плечи подчинённых - специалистов своего дела. Если такой специалист работает с душой, с любовью и при этом наделён хоть небольшой ответственностью за свои поступки — дело будет сделано великолепно, иногда даже и вопреки «верховой власти». Иными словами, каждый должен грамотно решать задачи на своём уровне. И порой одно неправильное или необдуманное действие может превратиться в огромную проблему или даже катастрофу в будущем...

Работает у нас в музее уникальный человек — Леопольд Викентьевич Рымша. Уникальный хотя бы потому, что родился Леопольд Викентьевич в 1918 году и работает до сих пор, иногда прилагая для выяснения каких-либо вопросов неожиданную настойчивость и упорство. Его трудовой стаж на железной дороге начался в 1946 году, а последняя его должность - главный инженер дороги, откуда он в 1984



году ушёл на пенсию... Согласимся: главный инженер дороги - должность значительная и весомая. И кто знает, сколько бы паровозов редких серий было бы спасено, подпиши он в годы своей власти телеграмму примерно следующего содержания: «Всем ТЧ в срок такой-то законсервировать и переслать на базу запаса такую-то столько-то паровозов такой серии такого-то года выпуска, столько-то - другой...» Кто бы посмел её не выполнить!!! Зато нашему поколению насколько бы это упростило задачу по поиску экспонатов! А ведь в своё время Л. В. занимался вопросами разборки здания Варшавского вокзала и сноса уникальной водонапорной башни на территории локомотивного депо...

Мне кажется, что это тот случай, когда опыт поколений не превращается в некий «кирпичик», закладываемый в фундамент человеческой мудрости и Истории, не пресловутая «спираль», а обычный «круг», от которого нам, сегодняшнему поколению, пользы - ноль...

#### «Мы наш, мы новый мир построим...»

Как говорил классик военной науки и стратегии Гейнц Гудериан, «...Потомки скорее простят нам неправильные действия, чем полное бездействие», поэтому несмотря ни на какие огрехи, накладки и километры непечатных выражений в воздухе над строительной площадкой на Варшавском, можно сказать: Музей есть! Что там происходило на следующий день, через неделю после открытия, какие проблемы возникли после этого - это тема отдельной статьи,



которую, надеюсь, уважаемые читатели «Локотранса» скоро увидят.

В окончательном виде экспозиция выглядит следующим образом:

Всего - 70 экспонатов.

Остальные 93 единицы, кроме площадки в Шушарах, размещены на базах запаса и один — 9П-19489 - в локомотивном депо ТЧ-7 на ремонте. 6-й путь остался свободен, и с него планируется отправлять еженедельный ретро-поезд по маршруту, например СПб - Новый Петергоф (одна такая поездка состоялась 05. 08. 01 - с паровозом приписки ТЧ-7 СО17-2359, пятью межобластными вагонами и вагоном-

рестораном. В поездке участвовали, в основном, участники ремонта экспонатов и строительства экспозиции на Варшавском с членами семей, а также их многочисленные друзья и знакомые. Любителей было мало, но все они получили возможность проехать по этому маршруту и привезти интересные фотографии. Эта тема также заслуживает подробного освещения в журнале).

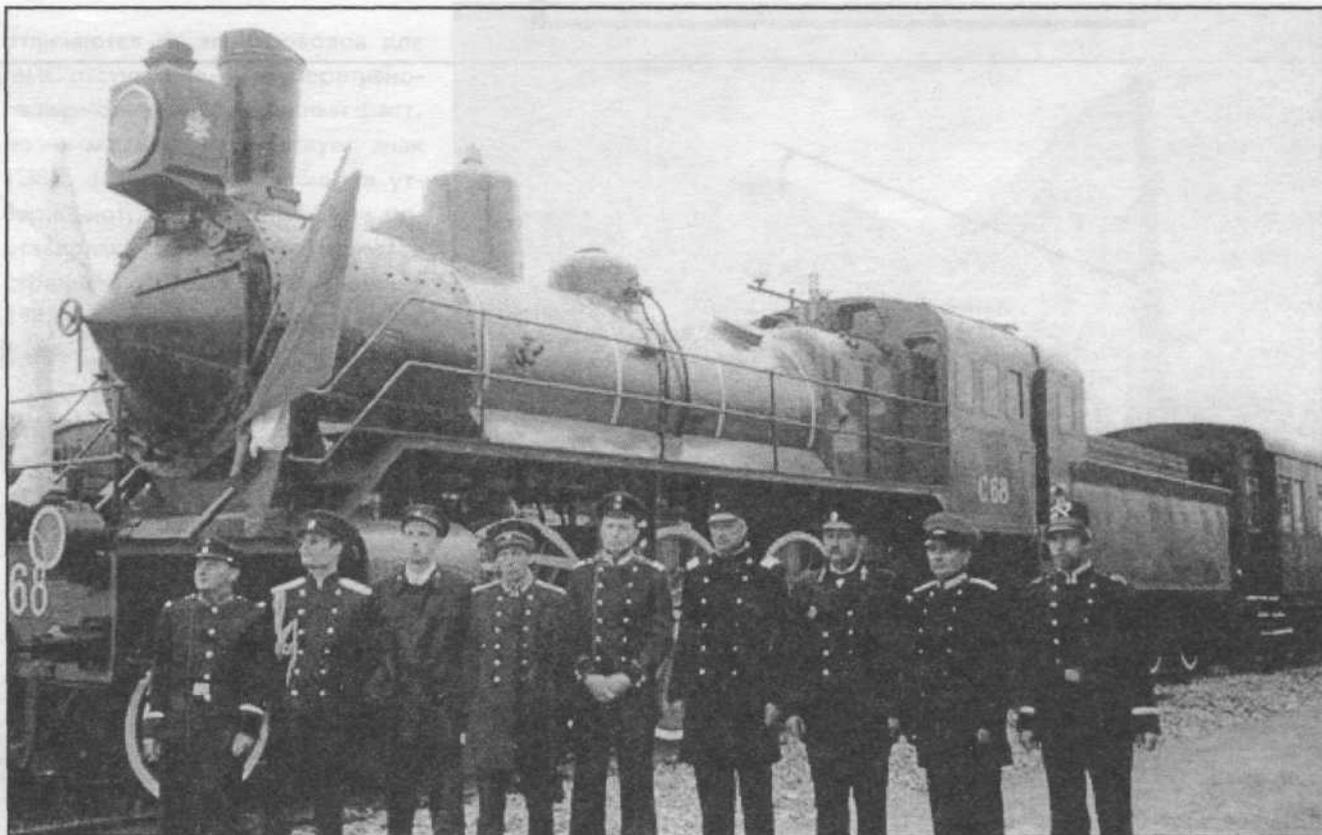
Между 1 и 3, 5 и 6 путями сохранены высокие платформы (по-моему, совершенно напрасно), между 5 и 4 путём — асфальтированная дорожка, а между 4 и 1 — грунтовая, на правом краю которой установлены гидравлическая колонка (у тендера СО17-2413, недействующая, привезена из Шушар, ) и 14-метровый металлический телеграфный столб траверсно-крюкового профиля, чудом сохранившийся на насыпи перед мостами через Обводный канал со стороны станции Санкт-Петербург-Главный). На левом краю грунтовой дорожки, почти у самого спуска к экспонатам, установлен верстовой столб, найденный в районе трассы магистрали Санкт-Петербург - Москва). А со стороны Гатчины, как выходной сигнал с 3 пути, установлен отремонтированный в ТЧ-14 двукрылый семафор (Год выпуска - 1950, чертёжный №7995, заводской №552), который до этого был привезён сотрудниками ЦМОЖД со ст. Малукса в локомотивное депо Санкт-Петербург — Сортировочный Московский. Там его планировали установить у паровоза-памятника СО17, но, пролежав на территории депо почти 7 лет, он всё-таки стал одним из любопытных экспонатов на Варшавском.

Кстати, уместно упомянуть о следующем. Когда в конце апреля рассматривался вопрос о составе будущей экспозиции на Варшавском, встал вопрос о «фоне» - гидроколонке, семафоре, станционном колоколе и т. д. Автору этих строк было поручено «в нагрузку» заниматься вопросами доставки и установки вышеперечисленных экспонатов, причём «настоятельно» рекомендовали взять всё это в Шушарах, так как, «там это уже не нужно»... Искренне не желая ничего «отламывать» от Шушар, мне пришлось быстро искать достойную замену: гидроколонка была «найде-на» совсем рядом - на территории ТЧ-14, быстро демонтирована, но... по причине незнания конструкции этого сооружения «демонтаж» был осуществлён при помощи газового резака и вертикальная труба колонки оказалась разрезана практически у самого подшипника... Об этом доложили М. В. и он дал команду: везти колонку из Шушар. К сожалению. Это - единственный экспонат, который не удалось сохранить на своём старом месте. Гидроколонку-калеку мы потом увезли-таки из депо на площадку в Шушары, чтоб отремонтировать в спокойных условиях и вернуть на место снятой).

О семафоре я уже рассказал, а вот со станционным колоколом история приключилась интересная: сам колокол находился у нас в фондах и был передан без вопросов, а вот с кронштейном... Естественно, первым предложением было «привезти из Шушар». Потом мне на глаза попался настоящий, «фирменный» кронштейн, укрепленный под сводами Витебского вокзала на своём историческом месте. Поскольку рядом по соседству начался монтаж павильона турникетного зала (кстати, весьма грубо испортившего весь вид этого уникального вокзала со стороны платформ) и была серьёзная опасность утраты этого кронштейна, было составлено письмо на имя начальника вокзала Е. А. Кисилёва о передаче ЦМОЖТ этого кронштейна для последующей установки на павильоне перед экспозицией, однако Евгений Алексеевич его отдавать не захотел, заявив, что «мы на него иногда вешаем колокол» и «он нам нужен самим». Поскольку иных кронштейнов в наличии не оказалось, а творить отсебятину было глубоко чуждо, выход оставался один: снять размеры с того, что имелось на Витебском вокзале и изготовить один к одному. Что и было сделано с помощью специалистов вагонного депо СПб Сортировочный Витебский (ВЧД-11), где идея нашла понимание у начальника депо Юрия Алексеевича Самохина и главного инженера Сергея

Схема расстановки экспонатов на Варшавском вокзале на 05. 08. 01 г.

Санкт-Петербург			
3 путь	1 путь	4 путь	5 путь
ЧС200-002	СО17-2413	С.68	Ь-2023
ЧС1-041	ТЭП70-0007	Пасс. ваг. Ок.7580	О°-6640
ТЭ7-013	ТЭП10-163	СВПСОк. 3	Чист. 2-осн.247-002
ЭР <sub>10</sub> -206	ВЛ41-060	Э°4444(тенд.Э°4368)	НТВ 584-032
ЧМЭ3-001	ТЭМ1-0026	Платф. 2-осн. 418-056	Г001 (Ш°-1)
ВМЭ1-043	ТГМ3-021	Цист. 1818964	ФД20-1103
ТГ°-016	Кран ДЖ-45№71	Полуваг. «Срез»	Крыт. 714-160
Кран ДЭК-372	ТГ102-153/169	С°1027	Крыт. 704-349
М62-1	ВЛ60°-065	С°027	Платф. 458-1888
Ф°-07	Полуваг. 682-3287	С°1024(Э-524, С <sub>1</sub> 1024)	Сс°-14
ооч. ЦУМ3 Ок340	Думпкал 951386	Паровоз №9305	СО°17-1137
ВЛ8-1552	Полуваг. 522178	Э°730-31	Э°750-04
ТЭ3-1001	ВЛ23-001	Артустановка ТМ-3-12	Б/пл 911-045
ТЭ2-414	ВЛ22°-1729	Е°-2201	Б/пл 9-717-558
ТЭ1-20-135	ТЭ5-20-032	С°253-15	Тк3 1105
	Д°20-09	Пасс. ваг. Ок-3906	ТЭ-6769
		Пасс. ваг. Ок-2774	Крыт. 470-934
		П36-0251	Крыт. 470-843
			Платф. 1-863-682
			Л-2298
			лв18-002



Евгеньевича Гончарова. Кстати, в этом самом депо по эскизам автора статьи были изготовлены музейные указатели и почти вся ограда площадки на Варшавском, включая решётки на окна локомотивного депо ТЧ-14, ворота со стороны Гатчины и калитки в железобетонном ограждении со стороны вагонного депо. Трудно сказать, на каком предприятии в такие сжатые сроки эта работа могла быть выполнена с таким высоким качеством...

Кроме всего перечисленного, главному инженеру дороги хотелось, чтобы при открытии музея прозвучал настоящий, «живой» паровозный гудок! Естественно, растапливать какой-либо музейный паровоз для этой сиюминутной идеи смысла и возможностей не было, поэтому рабочей средой однозначно был принят сжатый воздух, а вот о месте «свиста» предстояло подумать... Подводить шланги к паровозам-экспонатам не очень хотелось, чтоб не портить конструкцию и внешний вид и было решено следующее: на стене павильона, **обращённой** к экспозиции, почти под самой крышей (около 4 метров от уровня высокой платформы) на кронштейне установить свисток, а воздух подвести по шлангу от передвижного резервуара. «На коленке» родился эскиз, по которому слесари заготовительного и автоматного цехов локомотивного депо ТЧ-14 под руководством и. о. мастера В. А. Польшаева изготовили и резервуар на колёсах (был использован главный резервуар на 250 л) и кронштейн с приводом и тягой! Вовремя спасённый свисток был установлен от разрезанной осенью 2000 года «лебедянки» Л-3437. Технология «свиста» такова: резервуар заряжается от любого тепловоза до 9 «очков», затем прикапывается к павильону, подсоединяется к шлангу - и полторы минуты полузабытого «голоса» радуют посетителей музея почти до слёз... Жаль, что не успели развить идею: установить кроме свистка паровоза ещё пару-тройку тифонов, чтобы «локомотивная музыка» была представлена во всей красе. Но, может быть, всё ещё впереди...

Последними «мелкими» фрагментами фона на территории будут служить колёсная пара паровоза серии ЭР и стрелочная станина начала века с балансиром, две из которых действуют до сих пор, честно переводя стрелки на тракционных путях локомотивного депо ТЧ-14. Данные пред-

меты подготовить к открытию просто не успели и со временем они найдут своё место на площадке.

В заключении хочу привести строки, которые родились как бы сами собой, «на ходу», а на празднике по случаю открытия нового музея «обросли» смыслом и обрелись в маленькую сценку.

**Вы бывали хоть раз на Варшавском, забытом вокзале,  
Где сплетенье эпох заставляет так биться сердца?  
Где в тени тополей о музее мы робко мечтали,  
И надеялись зря, что достойней не будет конца...**

**Редкий крик поездов навевал так некстати унынье,  
Город сонно шептал за громадой немых куполов  
Паровозный гудок не услышат потомки отныне  
И иссякнет совсем пассажиров усталый поток.**

**Но проходят года, наступают иные эпохи  
И штурвал уж в других, мускулистых, конкретных руках,  
И рождается жизнь среди травы и строений убогих,  
Вплощаются сны в наших дерзких и добрых делах.**

**Здесь последней ушла паровая, немодная тяга,  
Здесь фасады домов ещё помнят про блеск эполет,  
А теперь здесь музей - и вокзалу иного не надо  
Продолженье судьбы, пусть не в тысячу прожитых лет...**

**Кужим Михаил, инженер ДЦНТИ Окт. ж.д.**



ОАО "Апатит". Депо

А.Устинов

### *Промышленный транспорт северных кладовых*

Так как я много путешествую по работе, иногда попадает информация, возможно, интересная для читателей журнала. Так, недавно я посетил ОАО "АПАТИТ" в Мурманской области.

Объединение занимается добычей апатитового концентрата, применяемого в химической промышленности и удобрениях. Расположено оно в живописном месте, окруженном горами, в 250 км к югу от Мурманска.

Комбинат имеет два карьера, один из которых выполнен по нетрадиционной схеме. Карьер расположен на горе на высоте 1100 м, дорога вверх открыта только в летнее время. В карьере работают автосамосвалы БелАЗ грузоподъемностью 120 тонн. Для транспортировки породы на обогати-

тельную фабрику в горе пробурены вертикальные шурфы, через которые порода сбрасывается в специальные накопители. При этом высота свободного падения составляет 600 метров.

Далее порода транспортируется около 4 км по подземной узкоколейной электрифицированной ж.д. до других накопителей. Эта дорога используется и для перевозок персонала к подъемным лифтам. Далее порода перегружается в поезд из думпкаров колеи 1520 мм, которые находятся в тоннеле, проложенном через гору, и отправляется на фабрику.

Протяженность собственных путей комбината составляет более 300 км при парке думпкаров в ППЖТ около 500 единиц. Пути имеют тяжелый профиль с уклона-

ми до 28 тысячных и кривые от 150 до 400 м. Основной парк локомотивов состоит из электровозов ВЛ22М, работающих сплотками по две машины. В эксплуатации находятся 35 машин плюс 8 отставлены от работы. Часть электровозов поступила на комбинат непосредственно с НЭВЗа в 1958 году, но машины 400-х номеров были получены с Приднепровской дороги в 80-е годы, много машин получено в последние годы со Свердловской дороги. Электровозы ВЛ22М отправляются на ремонт в депо Ожерелье или на Свердловскую дорогу.

В 1993 году было получено 3 электровоза ВЛ15А, выпущенных специально для ОАО "АПАТИТ" (соответственно индекс А в обозначении машины). Эти машины

отличаются от электровозов для МПС отсутствием рекуперативного торможения. Интересный факт, но на машинах отсутствует знак ТЭВЗ, а работники комбината утверждают, что машины были поставлены НЭВЗом, что кажется странным. Кроме этих машин в 1998 с Октябрьской дороги взято в аренду еще 2 электровоза ВЛ15. Основной проблемой электровозов ВЛ15 (а также всех ВЛ10 и ВЛ11 с верхним воздухозаборником) является невозможность эксплуатации в местах стесненного габарита, включая тоннели (все тоннели строил "Метрострой", но не под ж.д. габарит).

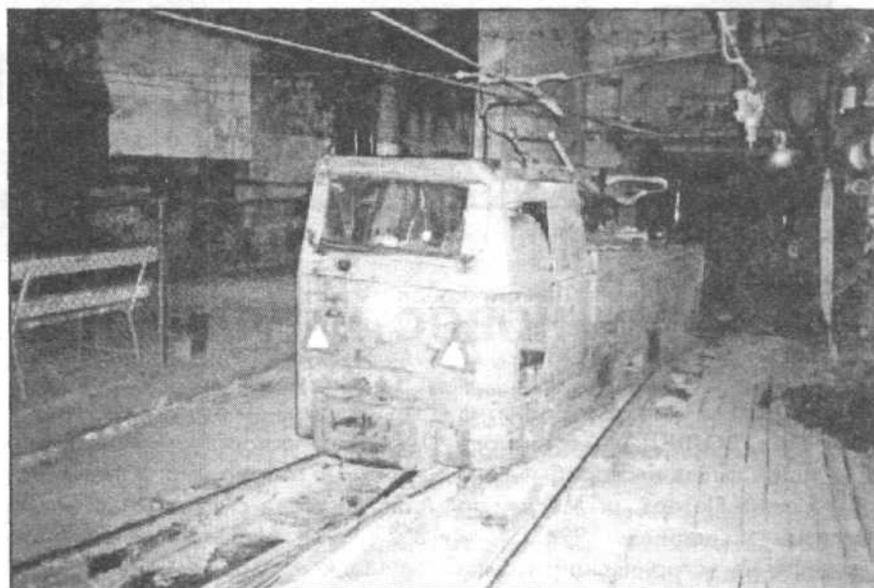
В связи со старением парка ВЛ22М и невозможностью эксплуатации более новых электровозов на всех путях комбината стал применять электровозы ВЛ10 первых выпусков с боковым забором воздуха. В настоящее время уже эксплуатируются 3 машины первой сотни выпуска. Кроме электровозов необходимо отметить тепловозы ТЭМ1 и ТЭМ2 в количестве около 40 штук, из которых в рабочем состоянии находятся не более 20 машин.

Интересна позиция как ремонтников, так и машинистов, утверждающих, что лучше ВЛ22М машины нет. Особенно это касается тяговых свойств полностью сбалансированного рессорного подвешивания, в кривых малого радиуса при плохом состоянии пути ВЛ10 и ВЛ15 часто срываются в боксование. Возможно, это связано и с меньшей мощностью ТЭДов ВЛ22М, а скорость в этих условиях не нужна, все машины не выходят за пределы последовательно-параллельного соединения ТЭДов. Очевидно, что в ближайшее время комбинат столкнется с проблемой замены парка локомотивов в связи с отсутствием электровоза, удовлетворяющего требованиям местной эксплуатации.

Все фото автора



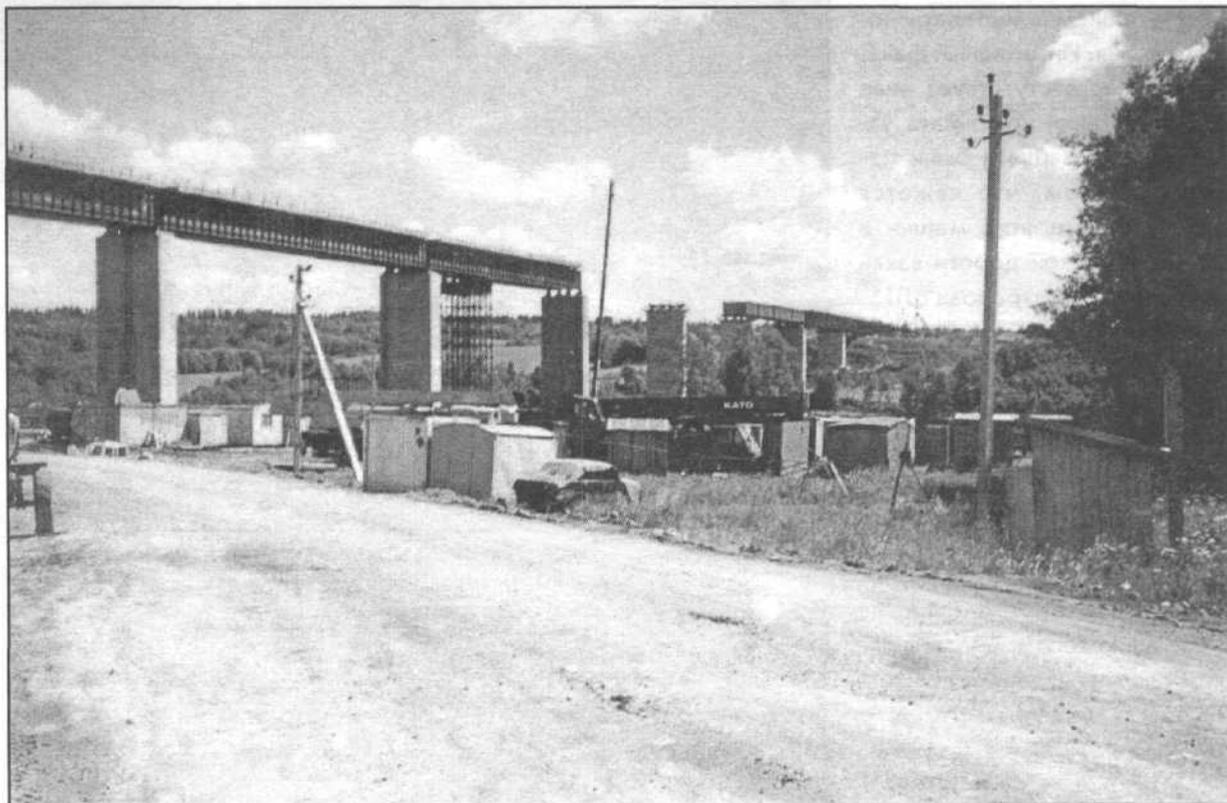
Апатит. Рудник. БелАЗ, грузоподъемностью 120 т и экскаватор 43ТМ



Апатит. Подземка

Апатит. Основной рудник





/Монтаж моста через Веребьинский овраг

А.С.Никольский

## НОВОСТИ ГЛАВНОГО ХОДА

Планируя летние мероприятия 2001 года, ВОЛЖД намеревалось совершить выезд на Веребьинский обход линии Петербург-Москва по образцу экспедиции 1994 г.\*, и провести на исторической насыпи "Вторые Клейн-михелевские чтения".

Эта благородная затея не удалась не по нашей оплошности, а в силу исключительно объективных обстоятельств: заброшенной насыпи больше нет, а есть ревущая моторами грандиозная стройка. Веребьинский обход опять спрямяют, возвращая дорогу на первоначальную трассу.

Произошло это достаточно неожиданно, хотя, в принципе, разговоры шли давно. Вспомним, что на заседании российского кабинета министров в 1876 г., принявшего решение о строительстве обхода, против выступил не кто-нибудь, а сам П.П.Мельников, считавший

это нарушением основополагающего принципа дороги - прямолинейности. Но больно много хлопот доставлял тогда руководящий уклон  $8\%_{30}$ , и к Мельникову не прислушались. Дорогу удлиннили на 4 версты, а уклон уменьшили до  $6\%_{00}$ . Стройка заняла три года, и в 1881 г. трасса получила пресловутый "палец Николая I". И вот, через 120 лет мечта Мельникова вдруг сбывается.

Этим летом мне довелось несколько раз проехать от столицы до столицы в кабине электровоза как ночью, так и днем, и воочию увидеть "хвосты" строительства. В момент отворачивания поезда на обход открывается широкая просека, уложенная свежеспланированным грунтом и двумя нитками рельсошпальной решетки. Она прямо уходит в бесконечную даль, а ночью где-то на горизонте освещается заревом огней (как видно, работы идут круглосуточно).

25 июня, возвращаясь из Пите-

ра, я посетил и саму стройку. В 7 ч 25 мин электричка идет прямо до Окуловки. Веребье, где я сошел, оказалось уже не станцией, а блокпостом. Станционное здание заколочено, а вдоль платформы в результате прошлогодней реконструкции всей линии вместо старой кованой решетки возник унылый забор из пористого железа.

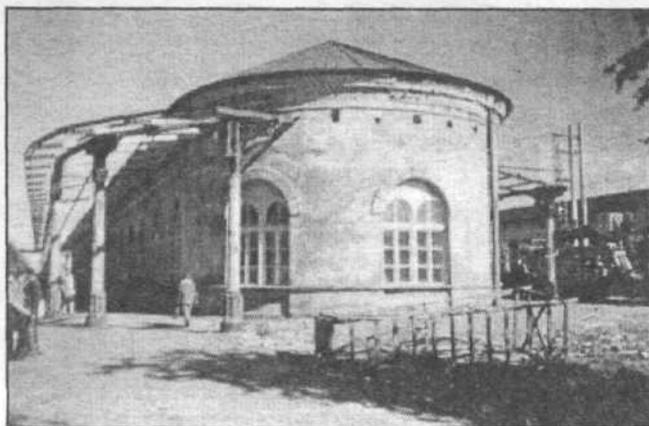
Направляясь по старой дороге к оврагу, но вскоре уже еду на попутном грузовике - одном из многих, месящих глину большака. Вот и историческая долина. Батюшки, мост почти готов, не хватает пары пролетов из десятка! Он точно повторяет знаменитое сооружение Д.Журавского, но, конечно, с другой конструкцией пролетных строений.

Теперь это не ажурные дерево-металлические фермы, а сплошные стальные балки. Примыкающие насыпи уже не встречают ровным травяным покровом, а засыпаны свежим грунтом. По временной дороге поднимаюсь наверх, где в

\* См. "Железнодорожный курьер", № 1,2. 1995 г.



Вывший вокзал Окуловка. Часы остановились навсегда



Ремонт вокзала М. Вишера



Исторический блок-пост Лихославль



Вид с площади ст. Веребье

1994 г. стояли наши палатки, утопающие в траве. Сейчас это широкая площадка новой станции. Отсыпан грунт уже и под пассажирскую платформу.

Разговорить строителей о целях строительства не удалось. Даже прорабы отвечали: "Нам приказали - мы делаем, а что это даст - не наше дело". Потом мне рассказали, что средняя месячная зарплата на стройке 14 тысяч рублей. Здесь увольняют даже за пиво. Работы ведет знаменитая Балтийская строительная компания.

Полученные впечатления вызывают двойные чувства. С одной стороны, несомненно, одержана очередная инженерная победа железнодорожных строителей. Сбылась мечта П.П.Мельникова. Путь от Петербурга до Москвы снова сократился на 5 км. При скорости 100 км/час это дает экономию времени 3 минуты. Правда, опять уклон возрос до  $8^{\circ}/_{00}$ , но для современных локомотивов это не проблема.

С другой стороны, у каждого, и не обязательно любителя железных дорог, неизбежно возникают вопросы. Только что, в 2000 г. завершена комплексная реконструкция главного хода, в том числе и на обходе. Это значит: укреплены откосы, сменены балласт и путевая решетка, сменены опоры контактной сети и сама сеть, дренажные сооружения и СЦБ. Во все это, не говоря и новой стройке, вложены немалые средства. В то же время на дороге сокращаются остановочные пункты и переезды, местные поезда и штаты движенцев.

И совсем непонятно намерение Октябрьской ж.д. после пуска поездов по прямому ходу полностью ликвидировать линию обхода. Об этом я узнал в местной администрации пос. Веребье, которому, как и о.п. Оксочи и др. грозит перспектива вдруг остаться без привычной железной дороги. Сейчас здесь останавливается восемь пар электричек. Их-то чего не оставить, да и резервный путь во всех отношениях не вреден. А во сколько обойдется сам демонтаж? Местные жители, наверное, еще поборются, но есть же и понятие "густота железных дорог", за которое когда-то боролись все страны!

Хочется поделиться впечатлениями от внешнего вида и других участков главного хода. Радуют глаз свежие железобетонные и, особенно, металлические опоры, светофоры, свежее ограждение обочин зеленой металлической сеткой, сменившее обветшавшую железобетонную изгородь. Правда, последняя убрана не везде, и ее остатки, похоже, останутся навеки, как и местами обломанные куски опор. Присмотревшись, на обочинах можно заметить слои использованного грязного балласта.

Еще одно новшество технического прогресса, которое не радует: на некоторых станциях появились железобетонные, довольно высокие заборы, уныло закрывающие пассажирам вид на окружающую местность. Несколько лучше смотрятся металлические, но у них вызывает сомнение долговечность, т.к. кое-где они уже украшены ржавыми подтеками.

Ушли в небытие некоторые старые здания и сооружения: ветхий деревянный вокзальчик Угловки и



Снесенный вокзал ст. Угловка  
Станция Лихославль Окт. ж. д. октябрь 2000 г.

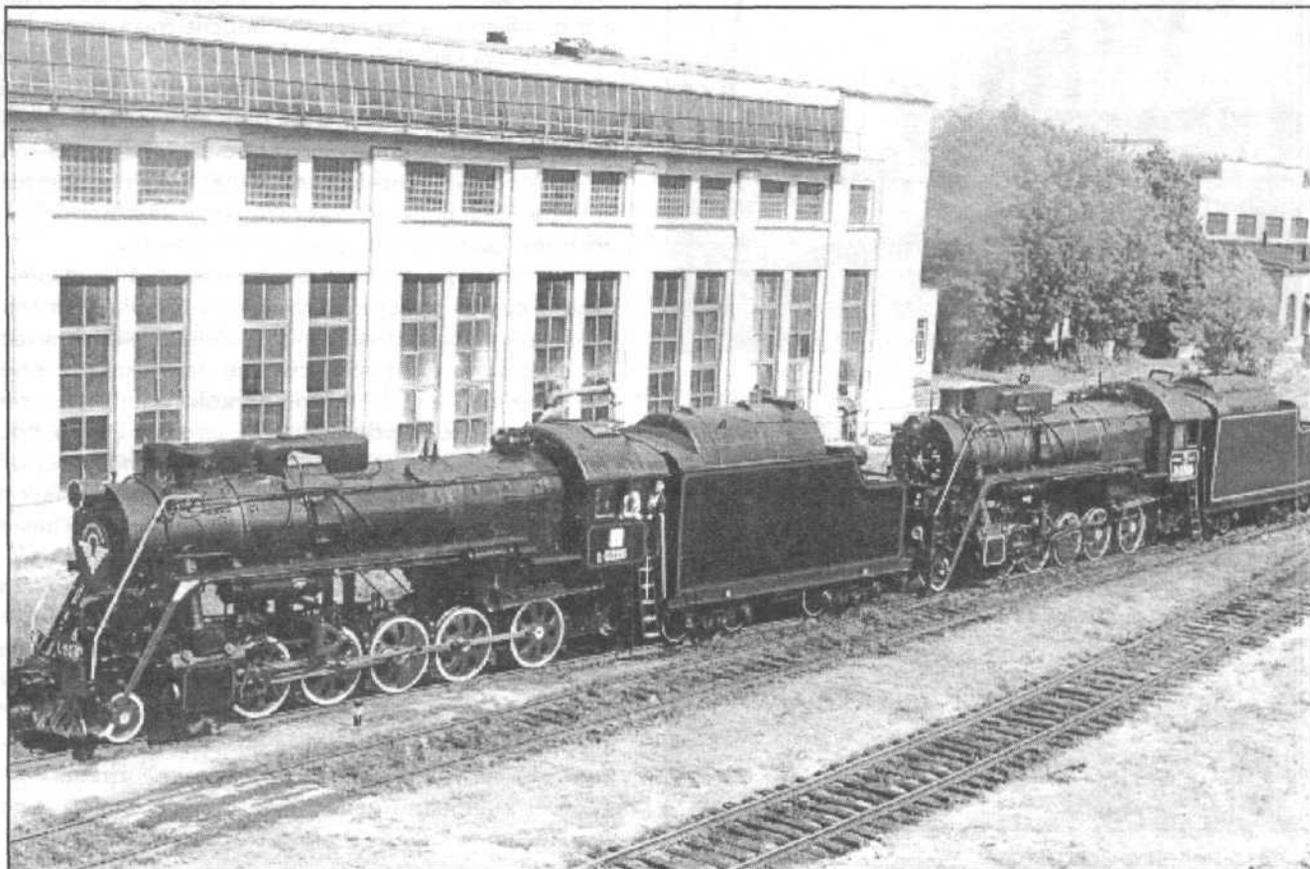
еще ряд более мелких, мост около Бурги, исчезают на обочинах кирпичные казармы, не устоял и исторический вокзал станции Окуловка. Он все-таки был назначен к сносу ради ничтожного спрямления линии.

А вот аналогичное здание из той же исторической когорты Петербурго-Московской ж.д. вокзала Малой Вишеры, горевшее несколько лет назад, медленно, но успешно ремонтируется. И сверкает свежей краской похожий вокзал станции Спиrosso. Очень интересный комплекс железнодорожной архитектуры сохранился на станции Лихославль. Хочется надеяться, что его ждет не гибель, а достойная реставрация!

P.S. 26 октября 2001 г. движение по спрямленной линии было открыто.



В рамках Балтийского ретро-тура фирмы GW Travel 11 июля 2001 года по территории Латвии прошел поезд двойной тягой. Использовались паровозы серии Л: Латвийской ж.д. N95225 и Октябрьской ж.д. №5289. На фотографии Томса Алтбергса заснят эпизод в депо Рига.



А.Расчектаев

## Первенцы Челябинского электровозоремонтного

Многие электровозоремонтные заводы России приступили к программам восстановления электровозного парка страны через т.н. капитально-восстановительный ремонт.

Одним из таких заводов стал Челябинский электровозоремонтный завод.

Первым электровозом, прошедшим КВР не только на заводе, но и в России, стал двухсекционный ВЛ10-535. Теперь машина эксплуатируется в депо Златоуст.

Электровоз обрел новые буферные фонари, но сохранил прежнее механическое и электрическое оборудование, прошедшего только КР. Зато следующие машины, ремонтирующиеся по этому проекту, получают асинхронный привод и новые компрессоры.

Меньше повезло односекционному первенцу ВЛ10<sup>П</sup>-001, переделанному из двухсекционной машины ВЛ10-523. По причине неудовлетворительных противопожарных характеристик (много оказалось горючего пластика в кабине) он в н.в. отставлен и не эксплуатируется.

В августе был выпущен ВЛ10-7349 для ТЧ Московка — электровоз аналогичен двухсекционному ВЛ10-535.

По плану завода на октябрь должен был быть спланирован выпуск двух двухсекционных электровозов, но с кабинами по типу ВЛ10-1867. Но по причине возникших недоработок в конструкции, выпуск ожидается в следующем году.

Все фото автора



ВЛ10-1867-1 (ВЛ10<sup>П</sup>-002) на путях ЧЭРЗ. Июль 2001 г.



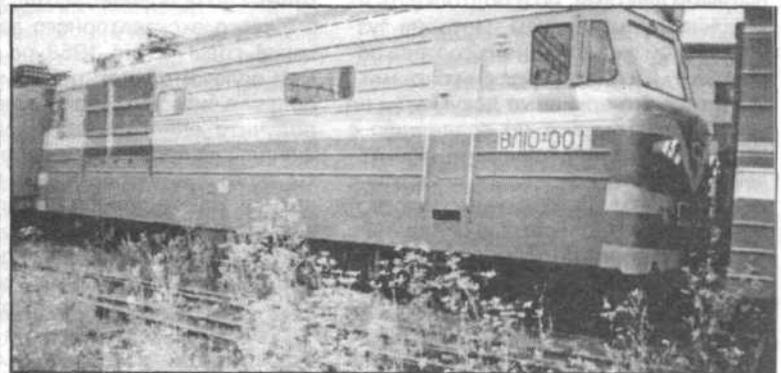
ВЛ10-535 в ТЧ Златоуст.  
Первый ВЛ10, отремонтированный в объеме КРП в России  
Март 2001 г.

ВЛ10-1867-1 (ВЛ10<sup>П</sup>-002).

Июль 2001 г.



ВЛ10<sup>П</sup>-001 (ВЛ10-523) в депо Златоуст Ю.-Ур. ж.д.  
Август 2001 г.



В. Боченков

НЕИЗВЕСТНАЯ  
УЗКОКОЛЕЙКА

Уважаемые читатели альманаха "Локотранс", представляю Вашему вниманию подборку архивных материалов, составленную на основе "Годовых отчетов по основной деятельности" механического завода им. Я.М.Свердлова (г.Горький, ныне г.Нижний Новгород). Эта подборка будет первой из серии, посвященной отечественным заводам - производителям узкоколейных локомотивов. Настоящую публикацию можно рассматривать так же и как первую часть нашей с Павлом Кашиным статьи "Узкоколейные дрезины из Демидова", которая была напечатана в журнале "Железнодорожное дело" 1/1998 г. К сожалению, эти материалы я сумел найти только в январе 2001 года, и поэтому хронология повествования о создании серийных специализированных мотодрезин узкой колеи будет нарушена. Но я думаю, что это не так страшно, тем более, что найденные документы во многом подтвердили догадки и предположения, возникшие в ходе работы с документами Демидовского машиностроительного завода.

Полностью все то, что на сегодняшний день известно об истории создания, производства и эксплуатации тепловозов и электровозов узкой колеи, будет помещено в книге "Наши узкоколейные тепловозы и электровозы", работа над которой в настоящее время уже завершена, и которая, я надеюсь, в ближайшее время выйдет в издательстве "Железнодорожное дело". Этот обзор узкоколейных локомотивов будет логическим продолжением широкоизвестной книги Леонида Москалева "Наши узкоколейные паровозы", ставшей уже библиографической редкостью.

В дальнейшем Вашему вниманию будут предложены аналогичные подборки материалов по Демидовскому (ДМЗ), Истинскому (ИМЗ), Ликинскому (ЛИМЗ) машиностроительным, Калининскому экскаваторному (КЭЗ) заводам и заводу "Динамо". Публикуя эти материалы, я хочу не только познакомить всех читателей, интересующихся историей узкоколейных железных дорог, с любопытными фактами, но и подтолкнуть их к дальнейшим поискам. История "узкоколеек" и их подвижного состава по-прежнему изобилует "белыми пятнами". Я считаю, что архивные документы во многом выигрывают по сравнению с отрывочными наблюдениями любителей, воспоминаниями современников и литературными источниками, и позволяют получить конкретные сведения с точной привязкой по времени. Хотя наиболее полную картину можно составить, конечно, только используя все перечисленные источники. Именно поэтому во всех подборках я постарался следовать

хронологии событий и сохранить там, где это было возможно, стиль и орфографию документов тех лет.

Другое дело, что для того чтобы ознакомиться с деятельностью того или иного завода за весь период, в течение которого выпускалась интересующая нас техника, приходилось заниматься поисками и в государственных, и в заводских архивах. Так, полные данные по ИМЗ удалось обнаружить частью на заводе, частью в Государственном архиве Рязанской области (ГАРО). Аналогично и по ДМЗ - заводской архив и Центральный Государственный архив Московской области (ЦГАМО). Документы ЛИМЗа отыскивались только в хранилище ЦГАМО. А вот материалы КЭЗа удалось обнаружить не в Государственном архиве Тверской области (ГАТО), а, как ни странно, в Центре документации новейшей истории города Твери, бывшем партийном архиве. А это две разные организации, хотя, например, отчеты Тверского вагоностроительного завода, выпускавшего в свое время пассажирские вагоны для узкоколейных железных дорог, хранятся именно в ГАТО.

Получить доступ для работы с архивными документами можно по заявлению на имя директора соответствующего архива. В заявлении необходимо указать: для чего Вам необходимы документы, например, "...для подготовки серии исторических публикаций в периодической печати" или "...для написания книги об истории создания узкоколейного мотовоза МД-2"; какие документы Вам необходимы - "Годовые отчеты по основной деятельности Мозырского экскаваторного завода"; за какие годы - "...с 1958 по 1964 гг." При положительном решении Вас направят в читальный зал архива, где Вы получите описание интересующего Вас фонда, где перечислены все документы этого предприятия, хранящиеся в архиве. Из этой описи Вам надо будет выписать номера дел и оформить заявку, где Вы указываете все дела, интересующие Вас. Причем надо иметь в виду, что "Годовой отчет" может включать в себя "Пояснительную записку к годовому отчету", а может быть и такой



вариант, что "Пояснительная записка" будет указана как отдельный документ в описи. После этого Вам могут предложить прийти или через несколько дней, или через несколько недель, после того, как заказанные дела будут доставлены из хранилища. А могут и отказать в выдаче дел, мотивируя это тем, что данные дела находятся в аварийном или дальнем хранилище, доступ куда ограничен или невозможен. К этому тоже надо быть готовым. Но если Вы сумеете преодолеть все эти преграды, вполне возможно, что Вам повезет открыть документы, которых еще не касалась рука исследователя и в формуляре которого проставлены только отметки о полистной проверке работниками архива. Государственные архивы есть в каждом областном центре, и практически в каждом из них хранятся документы предприятий, выпускавших или выпускающих сейчас локомотивы, вагоны и путевую технику не только узкой, но и широкой колеи, достоверные сведения о которых пока еще заперты в папках архивных дел.

Несколько слов о структуре "Пояснительной записки" и о том, на что следует обратить особое внимание. Она состоит из нескольких разделов, таких, например, как: "Выполнение плановых заданий", "Капитальное строительство", "Изобретательство и рационализация"

и другие, но основное внимание следует обратить на разделы "Освоение новой техники" и "Рекламационная работа", а также сводную таблицу о выпуске продукции, причем очень часто в этой таблице есть графа с данными о выпуске техники за предыдущий год. Это помогает получить хотя бы цифры в том случае, если сам отчет отыскать не удалось.

В заключение этого несколько затянувшегося вступления хотелось бы обратить внимание заинтересованных читателей на ряд предприятий и фактов поставок техники из-за рубежа, по которым практически отсутствует достоверная информация, за исключением той, что появлялась в периодической печати или в специальной литературе тех лет. Естественно, все это касается только узкоколейной техники.

- Поставки узкоколейных мотовозов (тогда их называли тепловозами) для военно-полевых железных дорог Русской армии в годы Первой мировой войны заводами Балдвина (США) и Кроша (Франция).

- Данные о выпуске узкоколейных мотовозов Путиловским (ныне Кировским) заводом в Ленинграде в конце 20-х - начале 30-х годов прошлого века.

- Сведения о выпуске узкоколейных мотовозов Одесским заводом им. Январского восстания в 30-х годах.

- Данные о выпуске узкоколейных мотовозов Смелянским заводом (Украина, станция Смела) в 30-х годах.

- Количество выпущенных узкоколейных электровозов ДК<sup>м</sup>-12 Подольским крекинг-электровозостроительным заводом в 1936-39 гг.

- Сведения о выпуске и типе выпущенных узкоколейных мотовозов Коростеньским заводом "Октябрьская кузница" в конце 40-х - начале 50-х годов. В 1949 и 1950 гг. мотовозы выпускались, причем в значительном количестве, - 246 и 380 ед. соответственно.

- Любые сведения о производстве узкоколейных мотовозов МУЗ-4 и МУЗ-4Д на Калининском машиностроительном заводе, начиная с 1949 года по 1960 год, когда этот завод был включен в состав КЭЗа.

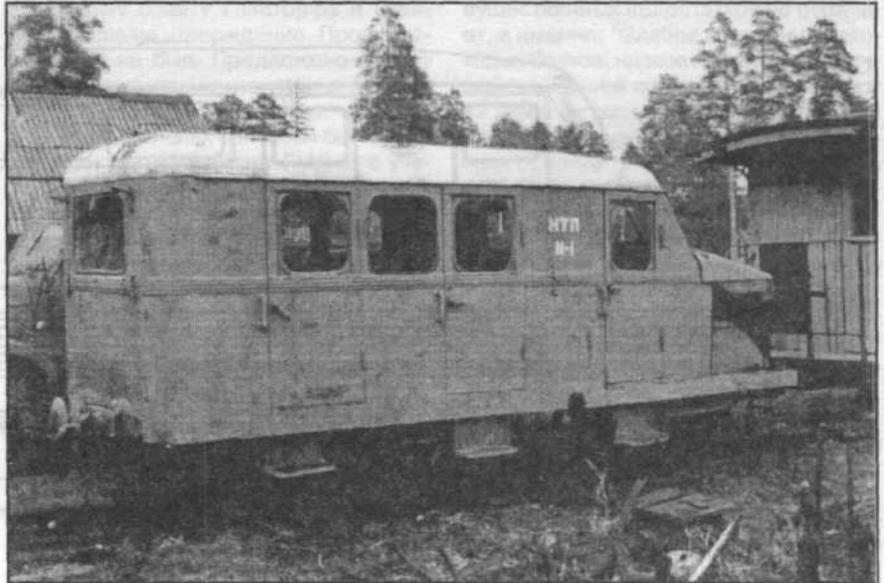
- Гомельский машиностроительный завод "Двигатель революции", выпуск мотовозов МУЗ-4 с двигателем ЗИС-120 с 1952 по 1957 гг.

- Мозырский экскаваторный завод, выпуск мотовозов ДМ-2 в 1959-60 гг.

- Сведения о поставках импортных узкоколейных мотовозов до войны, в годы войны (например, "Плимут" из США) и после войны, в том числе по репарациям из Германии.

- Любые сведения о немецких узкоколейных электровозах, работавших после войны и до начала 60-х годов на янтарном комбинате в Калининградской области.

- Данные о поставках в нашу страну узкоколейных электровозов колеи 1000 мм компаниями "ДЖИИ" ("Дженерал Электрик"), "Вестингауз" и "Савельяно", которые эксплуатировались в Асбесте



Узкоколейная автомотриса ГАЗ-51 КТП № 1 (Губино)  
д. Талицы, МЖТ, 3.05.1998 г.



Узкоколейная автодрезина ГМД-4 од. Туркин, ст. Керженец,  
9.09.1999 г.

Все фото Ю.Акимов

(Свердловская обл.) в 40 - 50-х годах.

- Сведения о поставках по годам электровозов EL 3/01 колеи 1000 мм из ГДР: на комбинат "Магнезит" в г.Сатка Челябинской обл. (в конце 60-х годов там числилось около 70 ед. таких локомотивов); на Лопатинский рудник (г.Воскресенск, Московская обл.); на Керченский железорудный комбинат; на Брянский фосфоритный рудник.

- Данные о выпуске по годам с конца 40-х годов по настоящее время всех типов узкоколейных локомотивов Камбарским машиностроительным заводом. Несмотря на то, что завод был крупнейшим производителем локомотивов узкой колеи, таких сведений сейчас нет.

#### Выписки из годовых отчетов по основной деятельности Горьковского завода им. Я.М.Свердлова

(Государственный архив Нижегородской области). Фонд 4315, опись № 1, дела 24, 29, 35, 42, 48, 56, 61, 67.

##### 1949 год

- Предложения: в 1950 году:

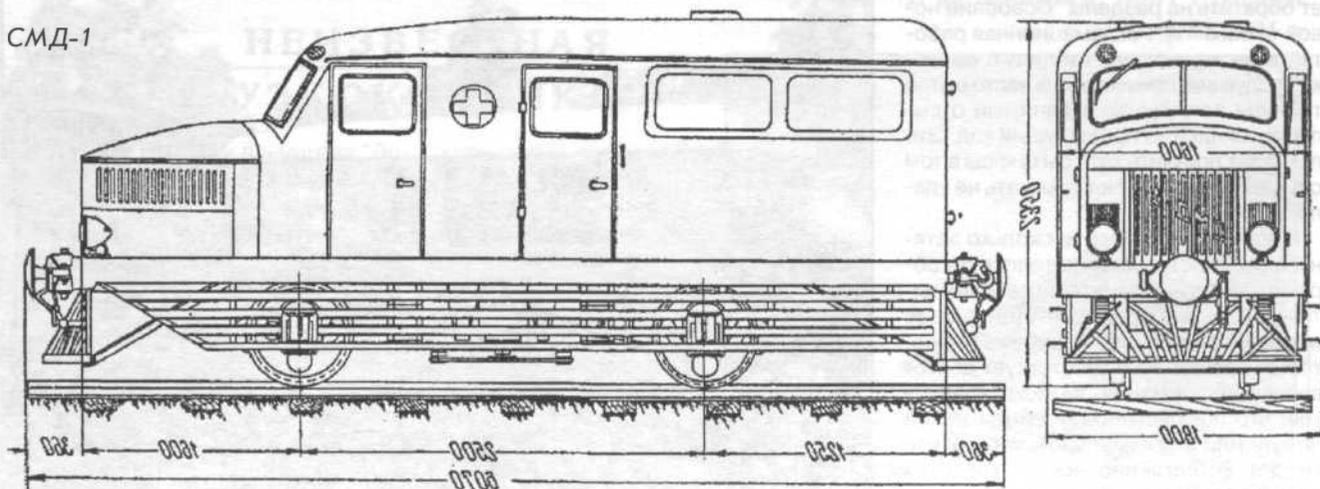
3. Обеспечить высококачественное проектирование дрезин всех типов на основе широкой унификации.

##### 1950 год

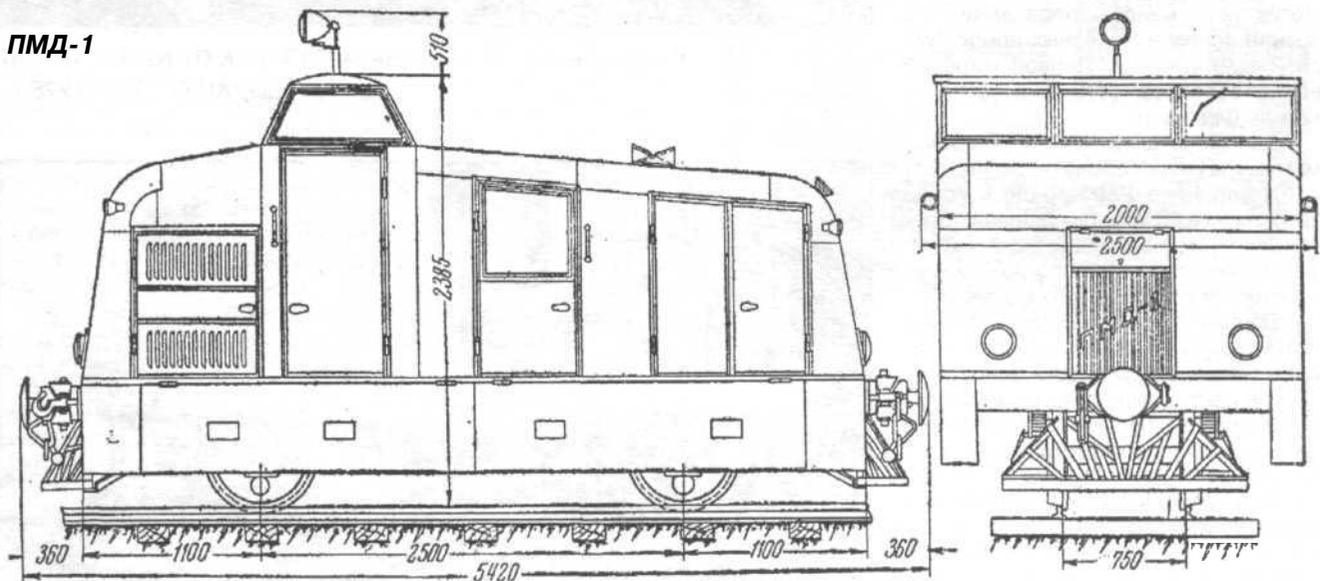
- Выпущены: дрезины - 48 ед., в т.ч. грузовые - 28 ед. (при плане 85 ед.).

- Завод освоил ряд новых машин (мотодрезины). Однако в результате отсутствия должной организации подготов-

СМД-1



ПМД-1



ки производства, графики освоения серийного выпуска мотодрезин были нарушены и план выпуска их не выполнен.

- Завод не додал 37 ед. мотодрезин, в связи с чем план по выпуску оборудования выполнен лишь на 79%.

отчет                      оптовая цена

Себестоимость	
мотодрезины	
пожарной	51396 руб.      50000 руб.
мотодрезины	
грузовой	36518руб.      37000руб.

план		отчет	
мотодрезины	85 ед.	48 ед.	

в т.ч. пожарные

ПМД-1	30 ед.	20 ед.
грузовые ГМД-1	25 ед.	28 ед.

- Из числа планируемой номенклатуры, заводом недовыполнена 1 позиция - мотодрезины. Из 85 ед. заводу было запроектировано выпуск трех различных видов машин: ПМД, ГМД и СМД. Причем ПМД, начиная со 2 квартала, в то время как технический проект на нее был утвержден Главторфмашем только 13.03.1950. А фонды на пожарные на-

сосы и комплектующие автотракторные детали были выделены лишь на 3 квартал. Завод приступил к выпуску этих машин только начиная с июля, выпустил опытную партию 3 ед. (а надо было уже 20 ед.).

- В 1950 г. заводом освоен выпуск трех видов новых изделий, в т.ч. ПМД-1 и ГМД-1. Все эти машины по своей конструкции являются наиболее сложными по сравнению с теми, которые выпускались заводом раньше. Причем мотодрезины проектировались от начала до конца силами КБ завода.

Следует отметить, что вопрос транспортного машиностроения как для всего завода, так и для технического персонала был абсолютно новым, и поэтому в процессе работы было много различных неясностей и трудностей, которые приходилось преодолевать путем получения консультаций от специализированных заводов и отдельных специалистов. Только при этих условиях завод успешно справился с поставленной перед ним задачей по освоению новых изделий и переходу на их серийный выпуск.

- 20 ед. ПМД-1 торфопредприятиям Главторфа

- 21 ед. ГМД-1 торфопредприятиям Главторфа

- 7 ед. ГМД-1 СМУ Главторфостроя.

- Невыполнение договорных обязательств по предприятиям Главторфа 10 ед. ПМД-1 объясняется отсутствием фондов на пожарные насосы ПН-1200. Вследствие отсутствия фондов на упомянутые насосы машины с производства в 1950 году сняты Главным управлением.

В основу проекта были положены технические условия на проектирование Главторфа и консультация специалистов - главного конструктора пожарной охраны Главторфа. Технический проект со всеми необходимыми инженерными расчетами, в количестве 23 листов, был представлен на утверждение техсовета Главторфмаша и Главторфа. 13 марта состоялось техническое совещание по вопросам утверждения технического проекта ПМД-1. Проект был утвержден, и заводу было предложено приступить к разработке рабочего проекта. Рабочие чертежи фор-

мата "0" в количестве 128 листов были разработаны в период март - апрель месяцы.

23.06.1950. ПМД-1 прошла заводские испытания и была представлена Госкомиссии. В августе 1950 года Госкомиссией машина была принята и допущена к серийному производству. Кроме непосредственного проектирования ПМД-1 была разработана и изготовлена необходимая оснастка в количестве 134 листов формата "0".

Коллектив завода с большим энтузиазмом и напряженностью осваивал этот новый вид продукции. Немало было преодолено трудностей при переходе от общего машиностроения к транспортному машиностроению и кузовостроению.

Второй машиной в списке новой номенклатуры истекшего года была ГМД-1. Технический проект ГМД-1, разработанный на основании ТУ на проектирование Главторфа, был представлен на рассмотрение техсовета Главторфа и Главторфмаша 20.01.1950. Решением этого совещания заводу было предложено разработать новый вариант, двухосную систему заменить трехосной с использованием тележки "Даймонд".

Разработка варианта ГМД-1 с тележкой "Даймонд" была временно прекращена вследствие перестановки номенклатуры в производственной программе 1950 г.

25 августа вариант ГМД-1 с тележкой "Даймонд" был представлен тех-

ническому совету Главторфа и Главторфмаша на утверждение. Проект утвержден не был. Предложено заводу разработать вариант с уменьшенными размерами капота и кабины.

В первых числах сентября был представлен третий вариант ГМД-1, с учетом всех замечаний двух предыдущих технических совещаний.

В первых числах сентября техсовет утвердил технический проект ГМД-1 с двумя замечаниями, которые выполнены при разработке рабочих чертежей. Рабочий проект в количестве 75 листов был выполнен. По нему изготовлены машины № 1 и № 2, которые 17 ноября прошли заводские испытания. 14 декабря Госкомиссией ГМД-1 принята и допущена к серийному производству. Для изготовления машины ГМД-1 была спроектирована оснастка на 44 листов формата "0" и изготовлена. Для ГМД-1 используется часть оснастки от ПМД-1, которая в общем количестве оснастки ГМД-1 не вошла.

Заводом был изготовлен опытный образец ПМД-1, испытание которого в эксплуатационных условиях производилось на Ситниковском торфопредприятии Горьковского торфотреста. Испытание показало положительные результаты, и после этого машина была запущена в серийное производство. Отзывы о работе этой машины от эксплуатационников положительные.

По ПМД-1 завод все же имеет также одну рекламацию, содержание которой

существенных недостатков не отмечает, а именно: "Слабое крепление некоторых болтов, низкое качество внутренней и внешней отделки, не действуют 12 замков у ящиков". По существу этой рекламации на место выезжала бригада рабочих - 2 чел. под руководством конструктора завода, и отмеченные недостатки устранены на месте. Находящиеся на складе завода готовые машины были подвергнуты вторичному тщательному осмотру и усилен контроль за изготовлением. Эти мероприятия позволили избежать повторных претензий по этой машине. По ГМД-1 завод претензий не получал.

Были сделаны роликовые приспособления для обкатки машин ПМД-1 и ГМД-1 внутри цеха.

При часто меняющейся номенклатуре выпуска продукции на заводе, по постоянным нормам почти совсем не пришлось работать.

По ПМД-1:

опытные нормы

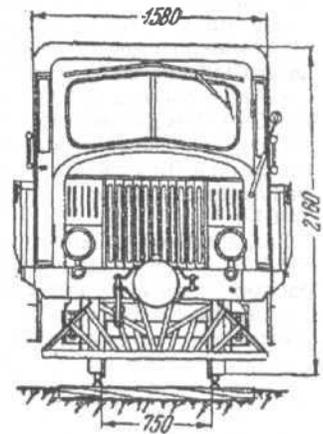
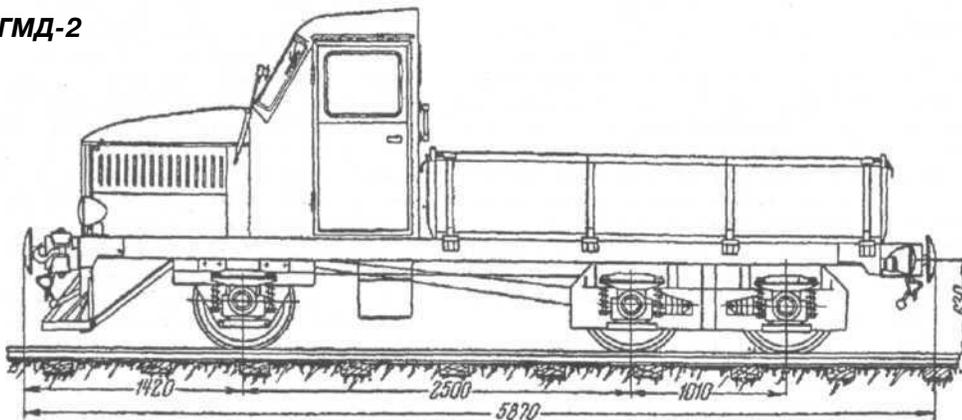
действовали 01.04.1950. - 01.07.1950.

временные 01.07.1950. - 13.09.1950.

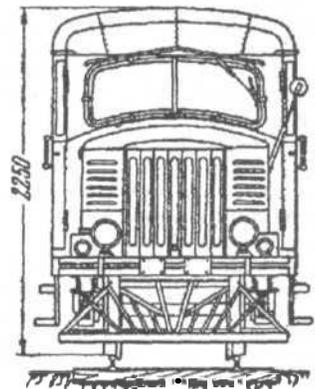
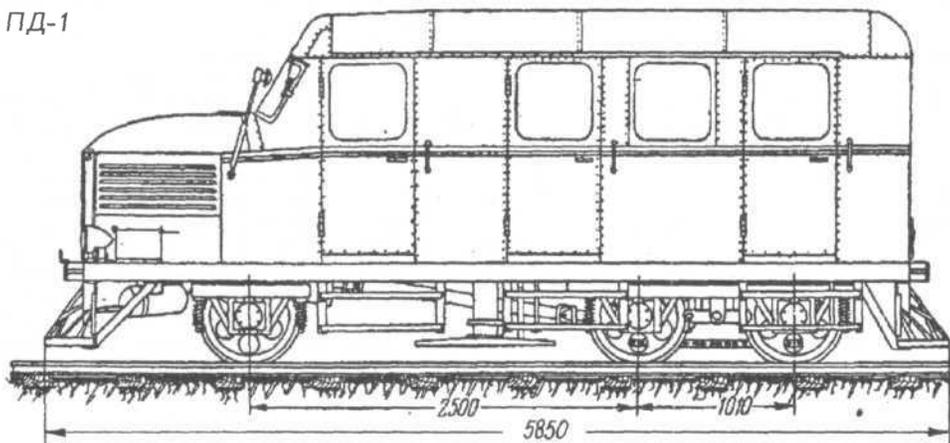
постоянные 13.09.1950. - 01.11.1950.

С 01.11.1950. производство ПМД-1 приостановлено, и вместо ПМД-1 запущена ГМД-1 с 01.10.1950. Т.о. ПМД-1 были в производстве всего лишь 7 месяцев, включая и время на освоение машины. Такое положение с часто меняющейся номенклатурой превращает завод в фактически экспериментальный завод, а не завод с мелкосерийным характером производства.

## ГМД-2



## ПД-1



Себестоимость мотодрезин:

ПМД-1	51389 руб.	50000 руб.
+1396 руб.	перерасход	
ГМД-1	36518 руб.	40000 руб.
-3482 руб.	экономия.	

По ПМД-1 расходы были вызваны по существу экспериментированием по качественной отделке машин, т. к. в прошлом завод высококачественной отделки (окраски) не производил и не имел никакого опыта в этой области. При запуске в производство машин транспортного назначения эта работа стала необходимостью, а для решения этой задачи коллективу завода пришлось довольно много поработать, что и повлекло за собой дополнительные затраты. По ГМД-1 имеется экономия, которую можно отнести только за счет неточности составленной калькуляции.

1951 г.

Выпущено:

ПМД-1	40 ед.	50000 руб.	<i>оптовая цена</i>
-------	--------	------------	---------------------

ГМД-1 Юед. 37000 руб.

СМД-1 40 ед. 47000 руб.

В этом году перед заводом была поставлена задача дальнейшего обеспечения торфопредприятий механизированными средствами передвижения (специального назначения) по ж/д линиям узкой колеи (мотодрезины грузовые, пожарные и санитарные). В числе запланированного к выпуску оборудования предусматривается выпуск СМД. ГМД-1 сошла с производства в 1 квартале 1951 г. и будет пущена только в конце 2 квартала 1952 г. ПМД-1 - в 3 квартале 1951 г. и не планируется к выпуску в 1952 г.

С марта 1951 г. конструкторский отдел завода приступил к разработке технического проекта СМД. В основу проекта были положены ТУ на проектирование СМД, разработанные Главторфом и согласованные с ЦК Профсоюза 25.10.1950. В дальнейшем ТУ подвергались изменению, которые были учтены при проектировании, согласно письма Главторфмаша от 10.01.1951. за № 14-617.

Разработанный технический проект СМД 09.05.1951. был представлен на рассмотрение техсовета Главторфа и Главторфмаша. Проект был одобрен и утвержден с рекомендацией использования санитарного кузова от санитарного автомобиля ГАЗ-653. На базе утвержденного технического проекта был разработан рабочий проект СМД-1. Рабочий проект СМД-1 оказался архивным материалом по причине отказа Автобусного завода в поставке заводу им. Свердлова стандартных санитарных кузовов, выпускаемых в массовом порядке. Все попытки коллектива завода в получении кузовов оказались безрезультатными.

Проект СМД-1 был переработан вновь и утвержден Главторфмашем 01.08.1951. с учетом изготовления кузова собственными силами и средствами завода. В первых числах ноября (сентября) 1951 г. была изготовлена головная СМД-1. В процессе изготовления коллективу пришлось преодолеть немало технологических трудностей, главным образом по отделочным работам. Не имея опыта и соответствующего оборудования, коллектив завода

стремился получить высококачественную окраску машины, оклейку дерматином, столярно-мебельную работу.

11.09.1951. заводская комиссия приступила к испытанию на Сорновском торфопредприятии первой головной машины СМД-1. Испытание прошло с хорошими результатами. 28-29.09.1951. на основании записки зам. министра тов. Смирнова, Госкомиссия приступила к испытанию и приемке головного образца машины СМД-1 № 1. СМД-1 комиссией принята, одобрена и рекомендована к серийному выпуску. Кроме непосредственного проектирования СМД-1 была разработана и изготовлена необходимая оснастка - стапеля, сварочные зажимные кондуктора, шаблоны, сверловочные кондуктора, обкатные стелы и т. д.

Завод имел ряд претензионных писем:

По ГМД-1 № 5 выпуска 1950 г. от Мосторфостроя. При выезде на место было установлено смещение тележки от оси на 20 мм, что вызвало сход машины с рельс. Этот дефект был устранен на месте, о чем составлен акт от 28.03.1951.

По ПМД-1 было получено несколько писем, причем все письма сводились к высказыванию пожеланий на внесение некоторых конструктивных изменений, способствующих улучшению эксплуатационных качеств машин, а также к недостаткам работы коловратного насоса, получаемого заводом от Ленмехзавода. Такие письма были получены от торфопредприятий "Монетное", "Пальцо" и "Синявино". Каких-либо существенных претензий, которые можно было бы рассматривать как рекламации, по существу не было.

Также было получено одно письмо от Ореховского торфопредприятия по СМД-1 в связи с отсутствием передачи движения на задний мост. По поводу этого письма на место выезжала бригада из двух человек, которая установила поломку вала в редукторе. Этот дефект был устранен, о чем составлен соответствующий акт от 01.12.1951.

С целью повышения качества выпускаемых изделий в отчетном году заводом проведены следующие мероприятия.

1. Введена двойная проверка установки полускатов под раму (машин ПМД-1 и СМД-1) специальными приспособлениями с центрами как для проверки размера по диагоналям, так и между центрами полускатов, принимаемая за базу центра осей.

2. Введено дополнительное испытание коловратных насосов внутри завода на машинах ПМД-1.

3. Произведены конструктивные изменения некоторых узлов и деталей по машинам ПМД-1 и СМД-1.

По изучению технологии окраски дрезины рабочие и ИТР завода побывали на Автобусном заводе.

Рацпредложение тов. Пигалицина И.В. за № 39 от 09.07.1951. об изменении материала при изготовлении букв СМД-1, ГМД-1 и ПМД-1 листовой латуны на лист холодной прокатки, что составляет условную плановую годовую экономию 104,5 кг цветного металла.

Себестоимость:

	план		отчет
	ЭКОНОМИЯ		
ГМД-1	36000 руб.	35820 руб.	180 руб.
ПМД-1	46100 руб.	42698 руб.	3402 руб.
СМД-1	45130 руб.	36876 руб.	8254 руб.

Далеко недостаточно было выделение фондов на автотракторные запчасти, так, например, автозапчасти, необходимые для СМД-1, не были выделены совершенно, одновременно выделение фондов, как правило, затягивалось, особенно по проводу автомобильному, по автомобилю и ряду других материалов.

Во избежание срыва производства завод вынужден был командировать специальных представителей и автомашины за их получением в г. МОСКВУ, Демихово и Иваново.

1952 г.

Выпущено:

ГМД-2 50 ед. 29120 руб.

*отпускная цена*

СМД-1 30 ед. 36400 руб.

В 1952 г. производственная деятельность завода была направлена на выпуск мотодрезин специального назначения для ж/д линий узкой колеи. Перед коллективом завода была поставлена задача - значительная модернизация ГМД-2, с учетом получения замечаний от торфопредприятий по ранее выпущенным машинам марки ГМД-1.

ГМД-1 была подвергнута полному пересмотру, в результате которого заменена тележка "Даймонда" на тележку от СЭП, кардан ГАЗ-АА на ГАЗ-51, понижена высота и изменена форма кабины и другие изменения. Машина прошла все испытания и принята комиссией Министерства, запущена в серийное производство и выпускается под маркой ГМД-2. Отзывы с торфопредприятий о работе ГМД-2 хорошие.

Разработан технический проект ПД, в соответствии с ТУ на проектирование Главторфа. Объем работы выражается в 20 листов чертежей и другой необходимой документации.

Завод в течение года получил ряд писем претензионного характера, а именно: от Губинского торфопредприятия по СМД-1 - по поводу выхода из строя реверсивной коробки. При выезде на место представителя завода установлено, что разрушение коробки передач произошло вследствие неправильной эксплуатации машины со стороны водителя. По просьбе торфопредприятия вышедшие из строя детали заводом заменены в порядке поставки запасных частей за особую плату.

Наиболее ценным рацпредложением является: предложение ИТР завода № 53 тов. Назаровского Д.В., Тарина А.А., Хазова И.А. и Соснина В.Н. об использовании для обогрева СМД-1 теплого воздуха от радиатора под действием вентилятора и динамического напора от движения машины вместо специального калорифера. Это предложение дает годовую экономию - 37200 руб.

Вновь изготовлен и пущен в эксплуатацию узкоколейный путь от склада до заготовительного участка сборочного цеха, тележка на шариковом ходу и балка с талью для подъема тяжестей, что

облегчило транспортировку металла со склада и подъем его на заготовительном участке.

Себестоимость:

	план	отчет
		<i>ЭКОНОМИЯ</i>
СМД-1	30670 руб.	28713 руб. 1957 руб.
ГМД-2	26500 руб.	24501 руб. 1999 руб.

Во избежание срыва производства вынуждены были командировать специальных представителей и автомашинны за их получением в г. Иваново и Демихово. Совершенно не был выделен фонд на провода для комплектации мотодрезин, в результате чего завод был вынужден заменять требуемые провода ПБЛ, АОЛ и ПРТО другими проводами.

Из числа готовой продукции по состоянию на 01.01.1953. остались ГМД-2 в количестве 7 ед., которые вышли из производства в конце месяца из-за несвоевременного получения тележек СЭП от Демиховского завода.

Отгрузка готовых изделий производится с двух ж/д станций, отстоящих от завода: одна на расстоянии 3 км, а другая - 14 км, откуда отгружаются мотодрезины. Транспортировка машин и отгрузка их с этой станции сопряжена с большими трудностями, т.к. здесь совершенно отсутствует местная телефонная связь (кроме железнодорожной) и транспортное сообщение местным городским транспортом.

В истекшем году со стороны заказчиков были факты несвоевременной оплаты счетов и необоснованные отказы от оплаты счетов за отгруженную продукцию. Так, например:

1. Решетниковское торфопредприятие отказалось от оплаты счета за ГМД по мотиву использования ими средств на капитальные вложения.

2. Молебское торфопредприятие за ГМД, мотивируя отказ отсутствием сметно-финансового расчета.

3. Ширококореченское торфопредприятие за ГМД, мотивируя отказ как затраты, не предусмотренные сметно-финансовым расчетом и ряд других.

По всем таким отказам завод вынужден был возбуждать арбитражные дела на принудительное взыскание с взысканием штрафа за необоснованный отказ от акцепта.

1953 г.

Выпущено:

ГМД-2 35 ед. 22536 руб. 65 коп.  
*себестоимость фактическая*  
29120 руб. *отпускная цена*

ПД-1 35 ед. 36000 руб.  
*отпускная цена*

(5 ед. изготовлены в декабре).

В январе 1953 г. технический совет Главторфмаша утвердил представленный заводом технический проект пассажирской моторной дрезины ПД-1. Проект был разработан в соответствии с ТУ на проектирование, полученными от Главторфа. Разработка технического проекта и технологии изготовления произведена одновременно и к 15.03.1953г. тех-

ническая документация была закончена. Головная машина ПД-1 № 1 была изготовлена к 01.05.1953. При разработке проекта и изготовлении особое внимание было уделено отделочным работам, учитывая специальное назначение машины. 15-18.06.1953г. комиссия МЭС (Министерства Электростанций) произвела испытание и приемку ПД-1 с последующей рекомендацией заводу о запуске в серийное производство ПД-1 с изменениями, предусмотренными актом Госкомиссии. При освоении такой продукции как ПД-1 заводу пришлось осваивать новые технологические процессы, как, например, обклейку внутренней части кузова хлопчатобумажной замшей, приклейка хлопчатобумажной замши к металлу. Отсутствие на заводе таких специалистов, безусловно, вызвало много трудностей. С июня 1953 г. дрезина ПД-1 запущена в производство и изготавливалась заводом в соответствии с планом.

ГМД была пущена в производство в 1 полугодии 1953 г. и вновь будет запущена только во 2 полугодии 1954 г. ПД-1 была освоена выпуском во 2 полугодии 1953 г. и пойдет в производство в 1 полугодии 1954 г. При разработке проекта ПД-1 имели случаи мелких конструктивных недоработок., в основном относящихся к отделке машин и созданию уюта и удобств пассажирам во время движения, которые были замечены Госкомиссией во время приемки первой ПД-1. Замечания Госкомиссии были положены в основу усовершенствований конструкции мотодрезины, и были приняты меры к их устранению.

За 1953 г. получено 8 актов на мотодрезины. Из них 3 случая поломки шестерен в реверсивных коробках, на ГМД-2 вследствие неправильной эксплуатации машин со стороны заказчика, и заказчики признали себя виновными, на что были составлены двухсторонние акты. Пять случаев поломки произошли по вине поставщиков металла. Два случая преждевременного выхода из эксплуатации машин произошли по вине завода. Три акта на ПД не являются рекламационного характера, а являются пожеланиями заказчика в части декоративной отделки, причем большинство пунктов в этих актах представителями завода были опровергнуты, как необоснованные. Все машины, на которые завод получал акты о выходе из

строения отдельных деталей, были представителями завода доведены до рабочего состояния.

За 1953 г. по ГМД-2 превышение себестоимости против плана на 587 руб. Это объясняется тем, что ГМД в 1953 г. была подвергнута некоторой модернизации, улучшающей ее эксплуатационные качества и внешний вид.

1954 г.

Выпущено:

ГМД-2 28 ед. 29120 руб.

ПД-1 30 ед. 35000 руб.  
*отпускная цена*

Не менее важным мероприятием явилось устройство узкоколейного ж/д пути, связывающего два основных цеха - механический и сборочный. По этому пути весь груз в виде заготовок, деталей и узлов перевозится на специальных вагонетках.

Завод был в зависимости от поставщиков по межзаводской кооперации ... тележек СЭП.

За 1954 г. 10 претензий по дрезинам. Повторяющимся дефектом на дрезинах была поломка осей передних полускатов (7 случаев). По всем претензиям выезжали представители завода. На месте ими было установлено, что поломка осей происходит в зимнее время в результате неудовлетворительного содержания ж/д путей. Два случая выхода из строя машин ГМД-2 и ПД-1 произошли вследствие неправильной эксплуатации со стороны заказчика. Заказчики признали себя виновными, на что были составлены двухсторонние акты. Два случая преждевременного выхода из эксплуатации дрезин ПД-1 произошли по вине завода. У одной дрезины лопнула вилка переключения реверса, а у другой дрезины отказала в работе гидросистема, у третьей ПД-1 во время транспортировки был пробит линолеум. Все машины по актам были доведены заводом до рабочего состояния.

1955 г.

Выпущено:

ГМД-2 30 ед.

ПМД-2 20 ед. 28000 руб.

*отпускная цена*

В 1955 г. также вновь спроектирована пожарная машина ПМД-2. Таких машин заводом выпущено в 4 квартале 1955 г. - 20 (19) ед.

Рекламаций на мотодрезины не было.

1956 г.

Мотодрезины не выпускались.

#### Выпуск мотодрезин всех типов на заводе им. Свердлова по годам:

Тип мотодрезины	1950	1951	1952	1953	1954	1955	Всего:
ПМД-1	20	40	-	-	-	-	60
ГМД-1	28	10	-	-	-	-	38
ГМД-2	-	-	50	35	28	30	143
СМД-1	-	40	30	-	-	-	70
ПД-1	-	-	-	35	30	-	65
ПМД-2	-	-	-	-	-	20	20



А.Васильев

## Пятьдесят второй Таврический

*Имслышно, какиздалека,  
Надгрустнойравнинойпеска  
Черняв, кудрявиввысок  
Запелпаровозныйгудок.*

М.Светлов

Высокая жесткость воды, называемой паровозниками "сиропом", вынудила немцев во время волны применять паровозы с конденсацией пара. О том, что это было выгодно, в первую очередь, хозяевам фирмы "Геншель", мы говорить не будем. Это - не наша тема.

К сожалению, мы черпаем данные из немецких источников.

Согласно опять же Г.Венцелю ("Локомотивы идут на войну") во время войны в военно-полевых депо /FBw/ были следующие паровозы серии 52:

Чаглино /Ts/: 306, 1852-1864, 1867.

Пологи: 1865, 1869, 1871-1874, 1879.

Мелитополь: 1851, 1868, 1870, 1875, 1878, 1880, 1881.

В депо Долгинцево известен 52 4782 /BwDI /.

Малопьющие "верблюды" ходили в Знаменку, Бобринскую, Джанкой и другие пункты.

В войну ПРЗ Запорожье /у нас №53/ремонтировал немецкие 52 1852, 1856, 1859...

В 1943 г. при партизанском налете в Пятихатках получил тяжелые повреждения и был эвакуирован в тыл паровоз 52 2265.

С отходом вермахта с Левобережной Украины взято и учтено 40 трофейных машин 52-й серии.

Четыре из них на тогдашней Сталинской дороге не задержались. Приказом Народного комиссара путей сообщения за номером 11000 /Цпаровозы 52 2166, 2267, 2268, 4809 в сентябре 1944 г. отправлены на фронт.

Обратите внимание: паровоз 52 215 в начале 1944 г. взят как трофей и отправлен в Москву, на Бутовское кольцо для ознакомления специалистами. Примечательно, что именно в это же время проводились испытания серийного паровоза серии 52 4934 в самой гитлеровской Германии!

Поврежденные трофейные паровозы ожидали исключения или восстановительного ремонта.

На базе Апостолово стояли паровозы 52 207, 1875 и еще где-то 2378, а равно серий 57 и 93.

Очевидно, пошли "на гвозди" 52 1372, 1867, 5090 /двойник/, 5131 и 6097, но не указано когда, будто канули в воды Днепра или Молочной реки.

Однако, №069 со станции Илларионово и 4751 из Пятихаток отправлены на восстановление в Станислав, после чего исправно служили под новыми 8-тысячными номерами.

С ноября 1943 года эвакуация немецких войск из Крыма по суше стала невозможной.

Немецкий источник свидетельствует, что часть локомотивов (без указания серий) после демонтажа отправлена морем в румынский порт Констанцу.

Документально подтверждено, что на полуострове, на станции Саки застряли два поврежденных паровоза 52 082 и 3100 лет эдак на пять. На расположенный рядом аэродром садилась самолеты У.Черчилля и Ф.Рузвельта, прибывших для участия в Ялтинской конференции.

Кстати, там заместитель начальника Генштаба Красной Армии генерал Антонов докладывал: "Поскольку подвижной состав и паровозы, оставляемые немцами, малопригодны для использования, германские железные дороги придется на ряде направлений перешить".

Давно убыли очень важные персоны, а трофейные "немки" продолжали стоять. Отправили их для восстановления только в 1951 году.

Паровоз серии 52 5401 якобы подорван в Симферополе, как утверждает Ульрих Валлюн из Эрфурта. Противоречий не наблюдается. В 1945 г. он уг-

нан в Новочеркасск для разборки на запчасти.

52 424 в 1946 г. обрелся в ДИИТе /Днепропетровском Институте инженеров транспорта/. Вероятно, в исследовательских целях.

Не удалось выяснить, с какой целью на Сталинскую дорогу переданы на период февраль-июнь 1952 г. белорусские "немки": 469, 2191, 3494, 6207, 6909.

Инициалы "Стал.ж.д." носили пять машин ТЭ депо Херсон также недолго.

Позднее в границах дороги "немки" работали только на предприятиях.

Промышленность. Железнодорожники комбината "Криворожсталь" вспоминали о соседней стройке МВД 50-х годов, где работало 10-15 "тельмановцев", как порой прозывают паровозы ТЭ (якобы ТЭ = Тельман Эрнст).

На металлургическом заводе имени Петровского в Днепропетровске (станция примыкания Горяиново) вместе с отечественными и немецкими танк-паровозами работали три ТЭ. Участвовали в изготовлении частей для себя (части топок).

Херсонский Совнархоз. Балаклавское рудоуправление в Крыму. Добыча известняка, комбинат стройматериалов. В 1959 году получило ТЭ-1183 и 7511.

Запорожский завод огнеупорного кирпича в 1969 г. стал владельцем ТЭ-2186 и 2663.

Министерство строительства предприятий металлургической и химической промышленности сдало на дорогу ТЭ-2740 для списания 1.12.72. От Сталинского СНХ прибыл ТЭ-7159 (t 1.08.74).

Ничего более разузнать не удалось про "германки" в здешних краях, где задолго до них пылили и отряды запорожских казаков, и чумацкие обозы, и тачанки батьки Махно.





## Еще немного о трубах

А. Васильев

Разрешите высказаться по поводу заметки в ЛТ 9/2000 "У кого труба выше?"

С ростом мощности и, соответственно, размеров советских паровозов, высота дымовой трубы стала ограничиваться габаритом, что приходилось компенсировать удлинением трубы внутри дымовой камеры. Поэтому вопрос следовало бы поставить несколько иначе: "У кого труба длиннее?"

Для эффективной работы конусно-вытяжной установки паровоза производились следующие изменения. По известному предложению Золотарева-Гордеева дымовая труба паровоза ФД удлинена наставкой до 550 мм, а раструб — вставкой до 400 мм.

Подобные усовершенствования на уровне министерства коснулись серий СО, СУ, Э, ЕА, ША и, главным образом, паровозов с низкими трубами — западно-европейского типа ТЭ, ТО и пр., которых "приучали" к нашим углям. К слову: при этом перестало гарью застилать будку, и становились излишними дымоотбойники и иные средства борьбы с дымом.

На форсовые (выхлопные) конусы (как одно-, так и четырехдырные) ставились насадки, диаметр которых варьировался в зависимости от сорта используемого топлива. Насадки различались и по форме: круглые с рассекателями и без них, крестообразные, звездчатые и 6-дырные с отдельным выхлопом. В условиях депо наращивали, бывало, конус по высоте до 200 мм.

Пробовали устанавливать петикот (petticoat) — "свободную" промежуточную вставку, т.е. с разрывом в теле направляющего аппарата.

Ограниченно применялся конус переменного сечения, т. наз. "груша".

Так у кого же труба выше? Внешне видимая высота дымовой трубы порой отступает (и довольно значительно!) от рекомендуемых в 50-х годах размеров. Рекомендуемых ЦНИИ и МЭМИИТ. Отступает эта самая h благодаря деповской деятельности, когда бригады паровоза исходят из простого посыла: как выгодней топить смесями углей, установленными для данного участка обслуживания паровозами.

См. литературу:

1. Эжекционные дымовытяжные установки паровозов. Под ред. П.К.Конакова, М.: Трансжелдориздат, 1954.

2. Бартош Е.Т. Конусная тяга паровозов (Труды ЦНИИ, выпуск 107), М.: Трансжелдориздат, 1955.

3. Карташов Н.И. Курс паровозов. Часть 1. Изд-е 4-е перераб. и доп., М.: Трансжелдориздат, 1941.

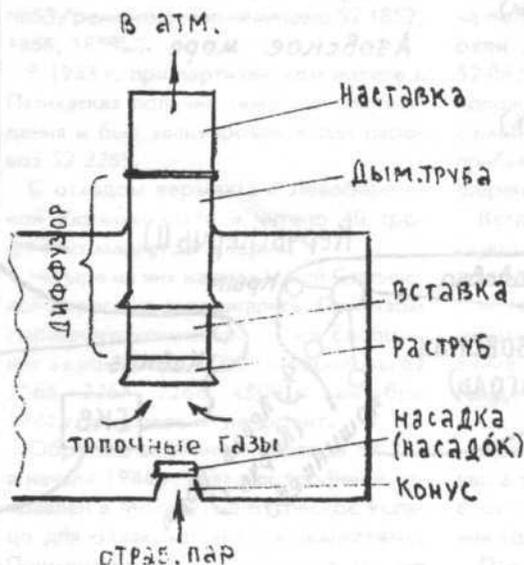
...Считаю необходимым предоставить "ответ" читателям (в отношении цвета вагонов "Красной Стрелы" — см. в рубрике "Из-под откоса" на стр.50 в №7/2001(97)), поскольку был вопрос, но ошибок в ответе содержалось едва ли не больше ошибок, чем слов; на самом деле всё обстояло не так:

1. **Экспресс Ленинград-Москва был введен в действие в 1931 г. сразу под именем "Красная Стрела"**, причем по тогдашним идеологическим воззрениям слово "красный" в названиях означала не цвет, а приверженность социалистической революции: "Красная Москва" (духи), "Красный Октябрь" (крейсер), "Красная Армия" и т.д., что привело в те же годы и к появлению пародийного названия "Совхоз Красные Васильки". С самого начала и вплоть до 1961 г., в течение 30 лет, вагоны экспресса окрашивались в **синий** цвет, в том числе и после ввода в действие ЦМВ для этого поезда (1954 г.). Более того, "Красную Стрелу" водили паровозы ПЗ6 (с 1956 г.), также специально окрашенные в **синий** цвет (сосветло-желтой продольной полосой от дымоотбойников до тендерваклучительно), а затем тепловозы ТЭ7 (1959-1963 гг.), тоже **синего** цвета (имею соответствующий слайд 1960 г.); только в 1961 г. вагоны "Стрелы" получили, наконец, красную окраску. Тогда же и для "Стрелы", и для дневных экспрессов Москва-Ленинград, вагоны которых первоначально (1959) тоже были синими, и "покрасили" в 1961 г. в красный цвет были перекрашены и тепловозы ТЭ7, водившие эти экспрессы (есть слайды).

2. Начиная с 1870-х гг., в большинстве европейских стран и в России были введены единые цвета окраски вагонов разных классов: **синий - 1-й класс, желтый - 2-й класс, зеленый - 3-й класс**. Еще в 1920-е гг., наряду с зеленым цветом, ставшим общепотребительным для вагонов всех категорий, "мягкие" вагоны продолжали окрашиваться в желтый цвет (имею в виду не вагоны СВ, отделанные снаружи лакированным деревом, а обычные вагоны). В составе "Стрелы" вплоть до 1954 г. в качестве "мягких" использовались вагоны 1-го класса дореволюционной постройки, сохранявшие до конца свой исконный темно-синий цвет, который был распространен и на купейные вагоны "Стрелы" (внешне эти вагоны 1-го класса отличались со стороны купе наличием проstenков только между парами расположенных вплотную одно к другому соседних окон (2-местные 2-ярные купе).

О "классовом" подходе к цвету вагонов подробно написано в моей статье "С чем играли наши деды?" (журнал "Железнодорожное Дело" № 1(19)-1998 г.).

С уважением,  
Бернштейн Александр Сергеевич





Вагонный участок депо Минеральные Воды (конец 50-х годов 20 века).

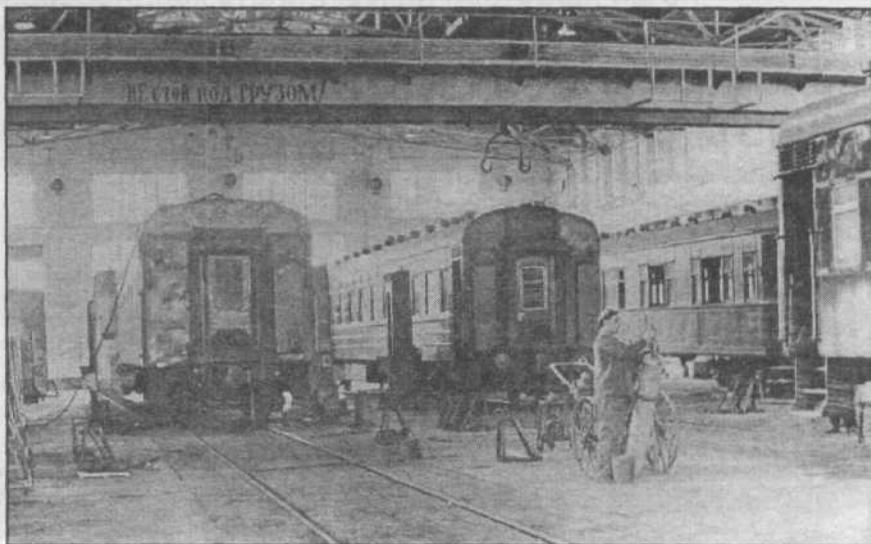
Фото из архива

...Хотелось бы сообщить о новом железнодорожном памятнике в Нижнем Новгороде: на путях станции Кустовая Горьковского автозавода, Горьковской железной дороги стоит паровоз ЭР-789-75, 15-ти метровый пассажирский вагон, в котором размещена музейная экспозиция, и снегоочиститель.

Кондраков Сергей  
(Нижний Новгород)

В сентябре в Астрахани планировалась установка на постамент паровоза серии ЭР. В августе из депо Тихорецк был направлен ЭР774-69 (может быть помните — это участник первых туров по СКЖД "Кавказ"). Когда иностранцам надоело кататься, паровоз поставили под забор, но с началом чеченской войны машина была направлена в Ханкалу для отопления в солдатской бане. Он даже получил боевое крещение, горел при обстреле. Век паровоза в таких условиях недолог, и лишь решение об установке памятника спасло "старого друга" от резки в металл. Теперь, он возможно, навечно замрет на пьедестале...  
(по информации В.Власенко)

...Еще один представитель вымирающей серии электровозов был уничтожен в погоне за металлоломом. На это раз отошел в небытие ВЛ23-451, которое долгое время работало в депо Перерва. До 1998 г. (!) он выполнял маневровую работу по депо. В начале года прошел ТР2 в депо Орел и своим ходом вернулся домой. К этому времени из депо

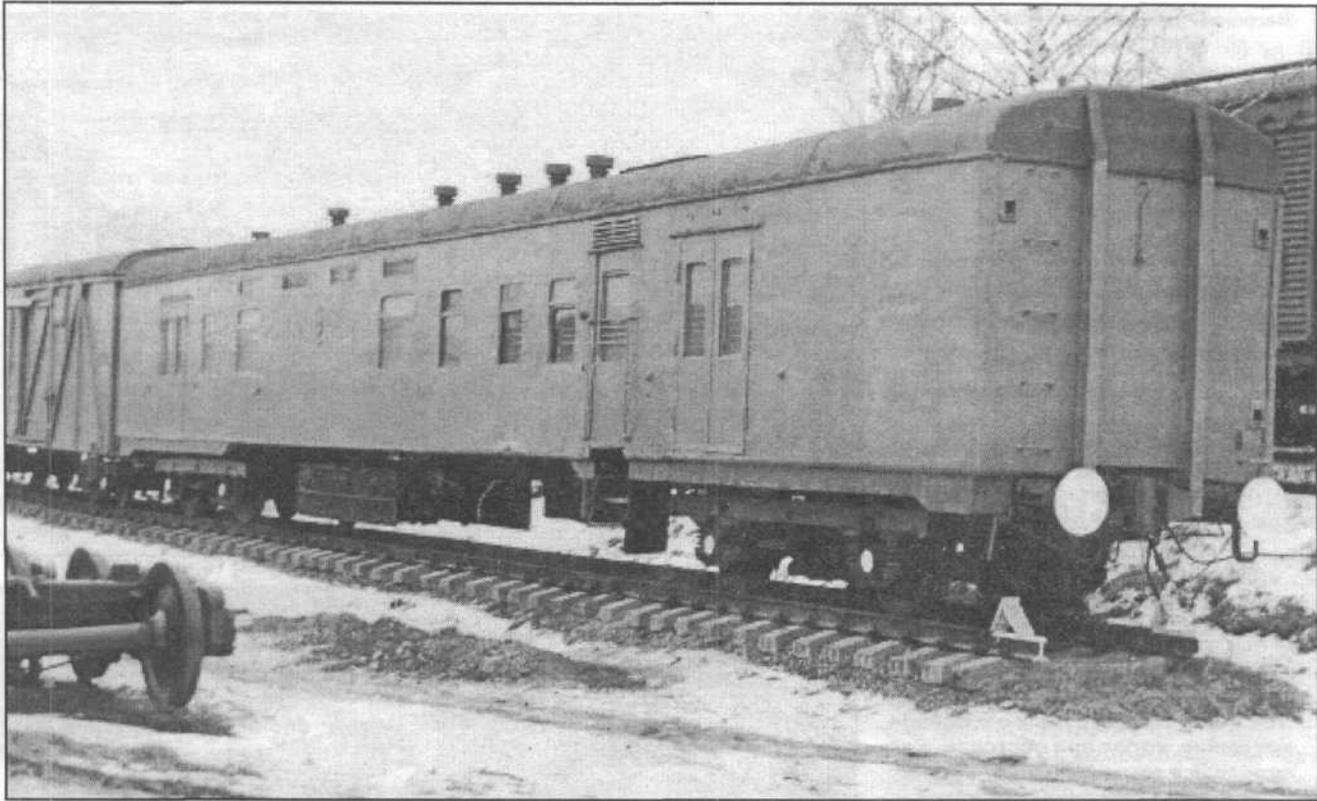


Люблино был взят для маневров ЧМЭЗ-466, а электровоз по прибытию был законсервирован и поставлен в тупик, где простоял до апреля 2001 года. В апреле его вытащили и приступили к разделке. Разрезав на части, бросили. Теперь вместо рабочего электровоза в депо Перерва груда металлолома. Кстати в этом году электровозу исполнилось 40 лет.  
(Фото и информация А.Белкина)

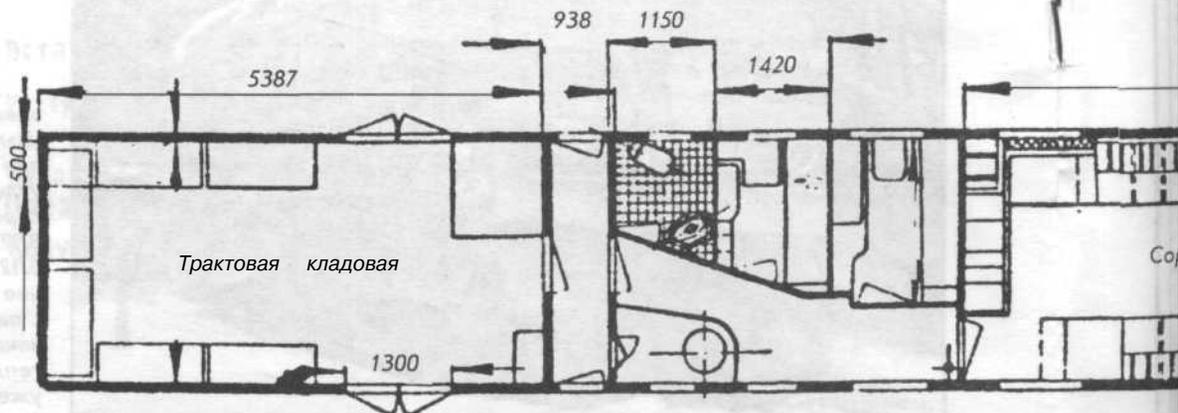
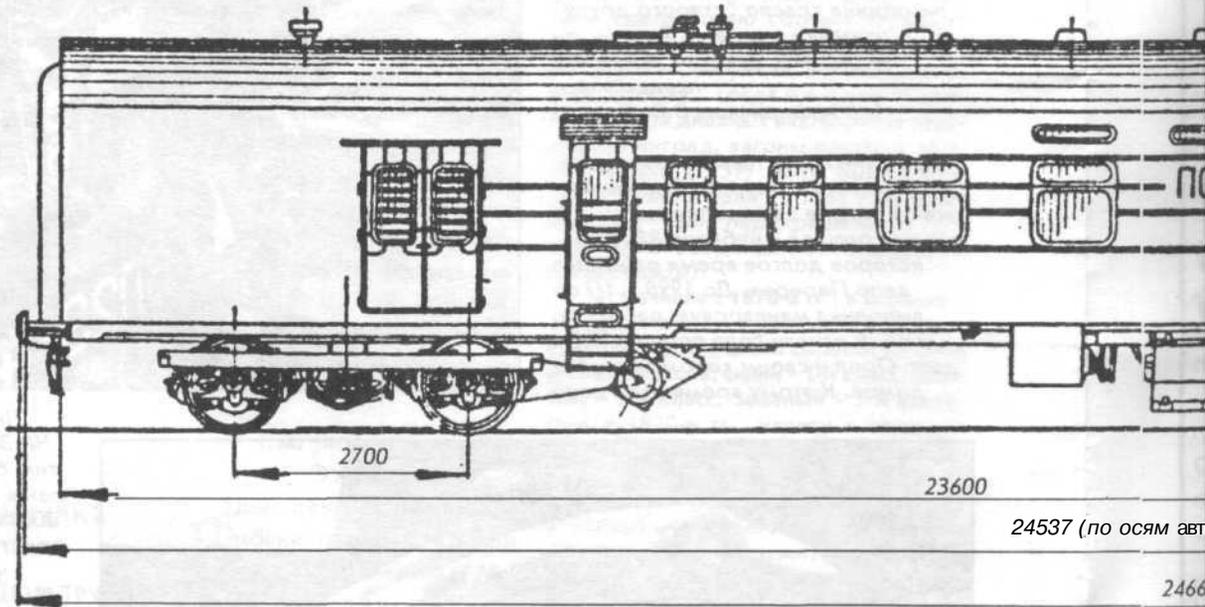


... Возвращаясь к теме спасения электровозов, сообщаю, что вместо Щэл1 в депо Ховрино был установлен ВЛ23-456. Всего на Московском узле сохранилось еще две машины этой серии. Так в ТЧ9 Пушино находится ВЛ23-186, в ТЧ4 Железнодорожная — ВЛ23-079. Бессмысленное уничтожение памятников техники — так было с паровозами множества серий в 20 века, теперь очередь за первенцами тепловозов и электровозостроения уже в веке 21-м!

(Текст и фото Д.Цедякова)



4-х осный цельнометаллический почтовый вагон длиной 23,6 м. Ст. Верховье, январь 2001 г. Фото Ю.Акимова



### Четырёхосный цельнометаллический почтовый вагон

Почтовые вагоны пассажирского парка российских железных дорог имеют довольно большое разнообразие конструкций и исполнений. Четырёхосные почтовые вагоны СЖД строились на базе пассажирских вагонов и имели длину 18 м, 20,2 м и 23,6 м. Конструкция была аналогично базовым вагонам смешанная деревянная, а вагон с базой 23,6 м — цельнометаллический.

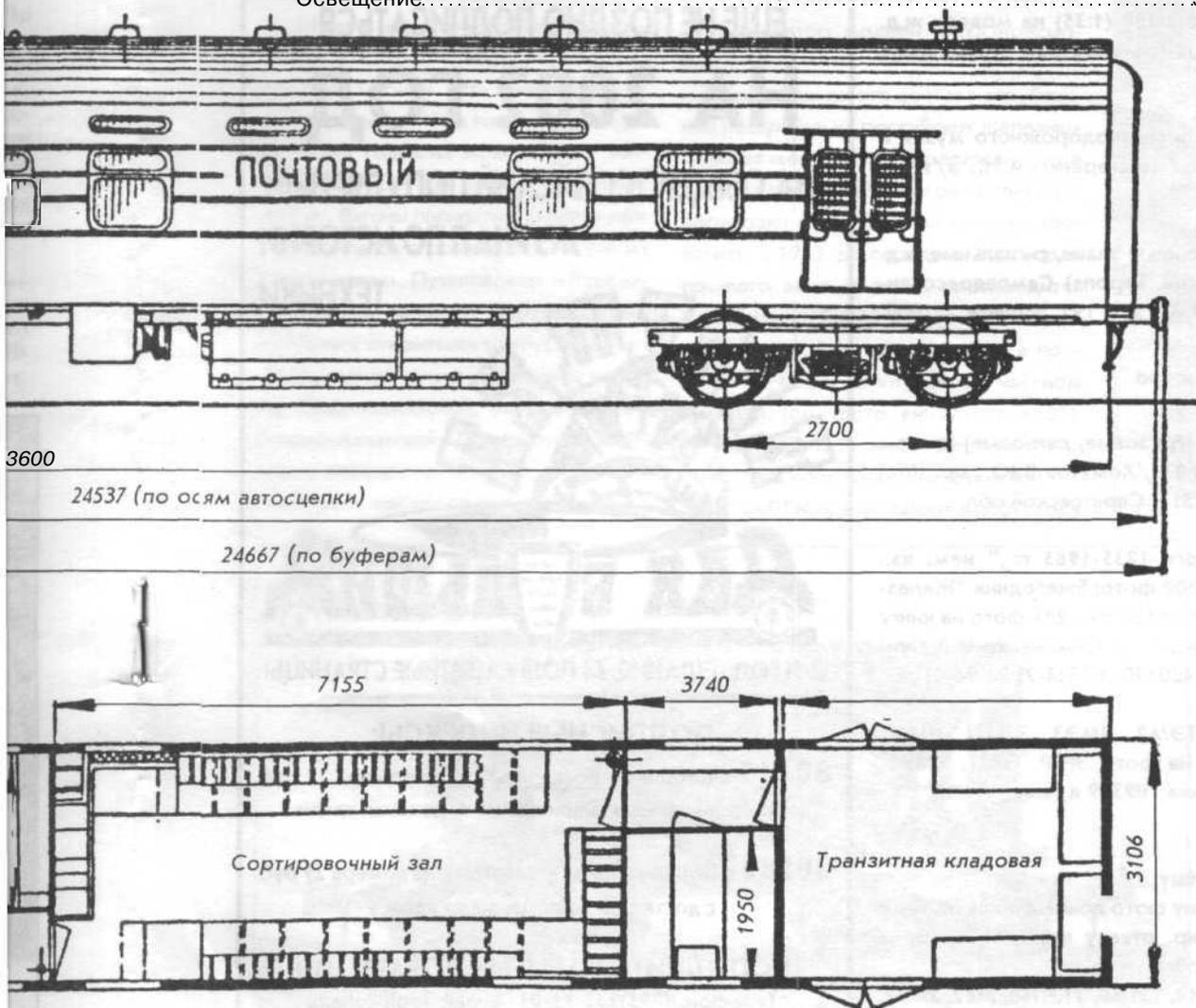
Вагон строился заводом им. Егорова на базе цельнометаллического бескупейного вагона, имел грузоподъемность 16 т, самостоятельное водяное отопление и специальную планировку, предназначенную для размещения сопровождающих почту, сортировки писем. Вагон имеет две кладовые для хранения посылок и тюков и помещение для персонала. В помещении для сортировки писем установле-

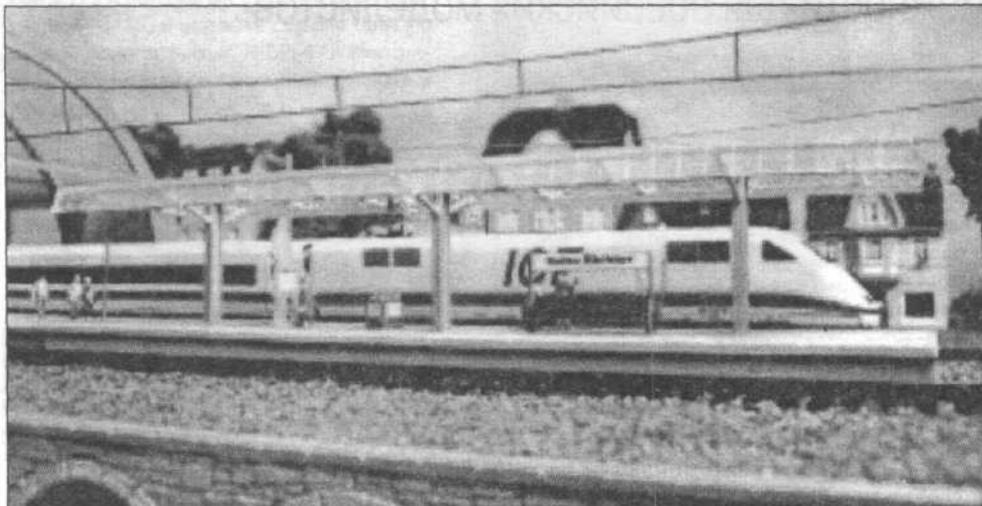
ны письменный стол, шкаф, полки с гнездами, а кроме того, в самом вагоне есть сквозные продольные прорезы, оборудованные для приема писем в вагон.

Пассажирские вагоны в период 1949 по 1953 гг. строились на тележках двухосных ЦМВ. На довольно редкой фотографии такой почтовый вагон мы видим именно на таких тележках. В настоящее время вагон окрашен в зеленый цвет, крыша — коричневая (сурик). На вагоне сохранены буфера, установлена автосцепка. Сегодня этот вагонный парк практически исключен из обращения, встречаются только отдельные экземпляры. С 1953 г. тип почтовых вагонов модернизирован, на внешней обшивке появились гофры, изменилось подвагонное оборудование.

Характеристика 4-х осного металлического почтового вагона постройки 1949-53 гг.

Габарит.....	0-Т
Длина, м.....	23,6 м
Грузоподъемность, т.....	16
Тара вагона, т.....	54,5
Наибольший вес в груженом состоянии, т.....	70,5
Нагрузка от оси на рельсы, т.....	17,63
Кол-во мест для обслуживающего персонала.....	8
Вентиляция.....	приточная и естественная
Освещение.....	электрическое





**Auhagen**

все свои новинки строго по плану. Нельзя не упомянуть о приятной модели для ТТ — остановочный пункт с навесом. Выполнен в современном стиле. Размер 230x56x50. Обратите внимание, что цена модели всего 16DM (через инет-магазин, артикул 11 303). Она прекрасно подойдет для создания современных эпизодов на макетах.

модельная эпоха, а поскольку Чехия тогда входила в Австро-Венгрию, то на Варшавско-Венской ж.д. подобных вагонов было море. Потом можно вспомнить, что во время Первой Мировой войны тысячи единиц подвижного состава были захвачены у Австрии во время Брусиловского прорыва. Австрийские и немецкие трофеи использовались в России на всех дорогах вплоть до Сибири. Есть сведения об их эксплуатации в 1950-х годах. Ещё в конце 1980-х годов их можно было увидеть в СССР на многочисленных ПМСах. Вагоны полностью аналогичных типов 3 класса строились и в России на Коломенском, Путиловском и Русско-балтийском заводах. Первоначально они были с открытыми тамбурами и использовались только на южных дорогах: Владикавказской, Закавказской и Средне-Азиатской. Позже они подвергались переделке — в них закрывали тамбура и они использовались только

в дачном (пригородном) движении.

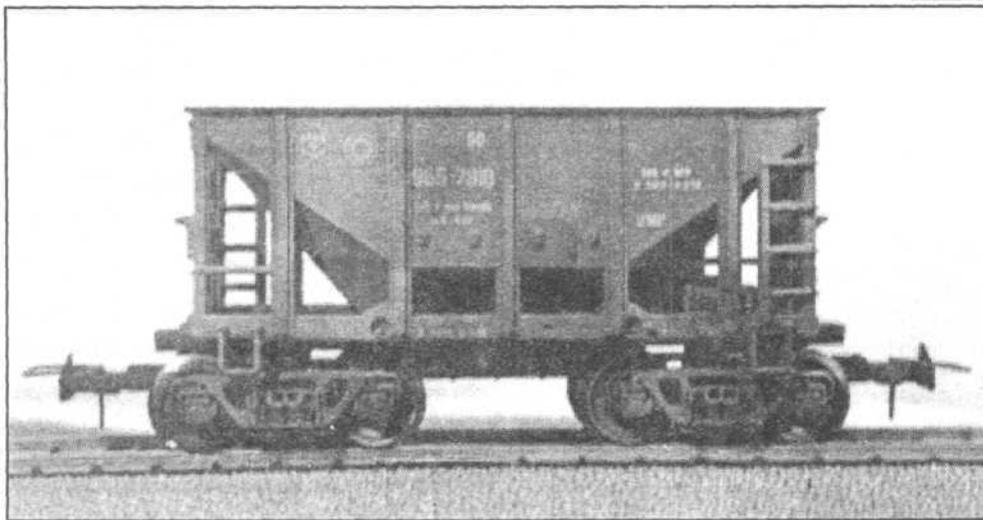
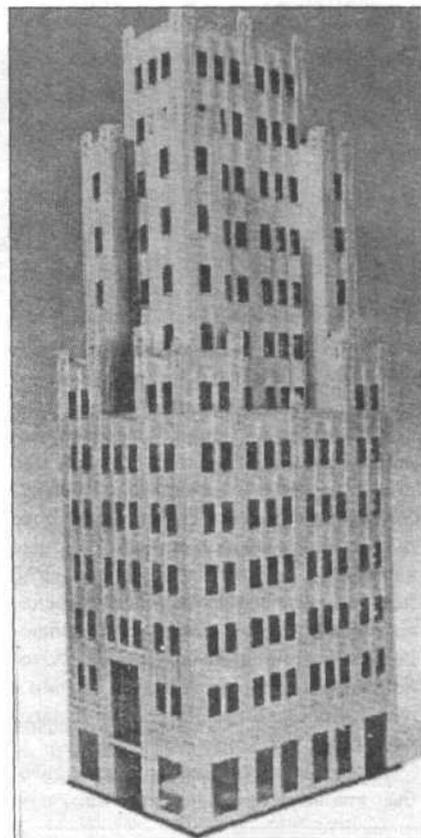
На фото в центре (стр. 32) — еще один вагон от ADA. Этот вагон выпускается с 1994 года.

И внизу на фотографии — уже авторская работа — вагон пассажирский 3 класса Владикавказской железной дороги, постройки Ростовских мастерских 1884 г. Автор модели Мих.Пересыпкин.

Тема подвижного состава зарубежной постройки на российских железных дорогах может быть продолжена еще одной работой. Это вагон-хopper для перевозки руды. Вагоны эксплуатировались с 1933 до середины 60-х годов прошлого века. Модель производится Round Haus (США) в виде полносборного "кита". Иногда появляется в продаже в России на клубах и в частном привозе. (см. фото внизу на стр. 33)

(Благодарим Ярослава Дорошенко за помощь в подготовке материалов)

**AUHAGEN** представляет в этом году



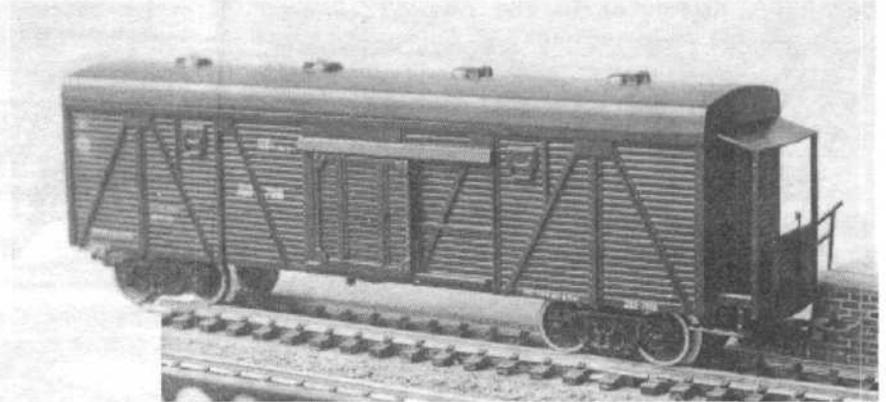
Подробности вы можете узнать, если обратитесь по электронной почте в нашу редакцию [lokotrans@iskra.stavropol.ru](mailto:lokotrans@iskra.stavropol.ru)

Снова вернемся к **Bachmann Spectrum**. На этот раз новинка для любителей американской мечты — здание американской нью-йоркской высотки, без которой и Америки не мыслишь. В масштабе 1:87 ее высота составляет 55 см, крепится на основание 15x20 см.

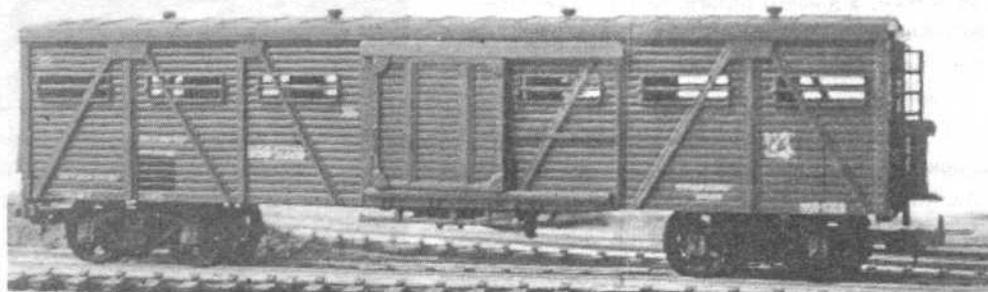
## Новые возможности для российских моделлистов

Буквально недавно мы начали освещать тему появившихся в производстве новые модели четырехосных грузовых вагонов РЖД, как стала поступать информация о конверсиях и переделках на базе этих моделей. К нам в журнал попали две новые фотографии вагонов самостоятельной конверсии на базе выпускаемых четырехосных вагонов от ПК. Приведем две работы А. Загребельского: 4-х осный вагон с тормозной площадкой и вагон-скотник.

На эту тему стоит поговорить более подробно. Напомним, что много шума произвело появление в 1997 году в Санкт-Петербурге фирмы "Rollhouse" с планом выпуска моделей в масштабе



Варианты модернизации вагонов от ПК.  
А. Загребельский



1:87. Один из участников этих событий инж. Иржи Индра так отзываясь: "... Начало было задолго до образования фирмы, когда была предпринята неудачная попытка сделать модель - склейку трамвая типа "МС". Затем последовала собственная продукция фирмы: двухосные товарные вагоны. И подготовлен проект ЦМВ (цельнометаллического пассажирского вагона), но на самом завершающем этапе, когда было уже все готово, директор проигрался на бирже в пух и в прах. Остались долги и заготовки. Вот так."

Потребовалось несколько лет, чтобы это неудачное начало получило

продолжение. Теперь вроде как жизнь налаживается... Этот ассортимент двухосных вагонов теперь идет под торговой маркой ПК, и самое главное — появилась новая продукция (не без трудов и с большими усилиями) — четырехосные вагоны грузового парка России.

Производство от Петра Кондратьева моделей 4-х осных вагонов российских прототипов находится на том этапе, когда мы теперь можем каждые несколько месяцев ожидать новинки и получать информацию о готовых партиях моделей. Буквально к ноябрю полностью будет укомплектован весь предлагаемый каталог моделей.

Напомним, что сейчас уже можно приобретать весь ассортимент двухосных вагонов и четырехосных вагонов с артикулами 660-676.

Среди двухосных вагонов ассортимент вырос до 26 позиций, они поставляются в полной сборке, в виде наборов и в виде отдельных деталей.

Что касается прототипа двухосного крытого вагона, то это вагон постройки

1928-29 гг, но основная ошибка в размере дверного проема и форме двери, что делает его похожим на "русский круглокрышый" НТВ с соответствующими неверными выводами. Двухосные полувагоны — они как раз и близки к образу "русского НТВ", прошедшего модернизацию в 50- годах. Как несоответствие протипу можно отметить лишние диагональные уголки на торцах вагона. Но что радует, так это возможность приобретения как полнокомплектного вагона, так и деталей для сборки и модернизации, слава Богу, что обилием протипов наши российские дороги никогда не страдали.

### ПК МОДЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

#### Вагоны 4-х осные

(арт. 660-676, 680-689, 610-613, 040-042) - .. по курсу DM25  
вагоны 4-х осные (арт. 620).....по курсу DM30

Детали 4-х осных вагонов:

- полносборный "кит" вагонов.....15 DM
- кузов.....8 DM
- крыша.....1 DM
- торец.....1 DM
- дверь.....0,5 DM
- боковина, стенка с консолью.....2 DM
- днище вагона.....7 DM
- тележка.....1 DM
- рама с торм. оборудованием.....2,5 DM
- колесные пары 4 шт.....2 DM

#### Вагоны 2-х осные всех артикулов.....18 DM

Полнокомплектный набор (вс. арт.).....10 DM

Детали 2-х осных вагонов:

- кузов в комплекте.....5 DM

- днище вагона.....5 DM
- крыша.....1 DM
- пол полувагона.....1 DM
- боковая стенка (1 шт).....1,25 DM
- торцев часть торм. пл.....по 0,5 DM
- буфера 4 шт + торм. кран.....0,5 DM
- низ вагона (рама).....0,5 DM
- торм. колодки 4 шт.....1,0 DM
- колесные пары 2 шт.....1 DM
- сцепка (компл.) 2 шт.....1,5 DM

Цены на модели приведены по курсу DM

Модели высылаются при 100% предоплате.

При заказе более 7 DM почта по России бесплатно.

Оплата по перечислению: Северо-Западный Банк СБ России, ИНН 7707083893 код ОКПО 02802554 код ОКОНХ 96130, БИК 044030653, к/с 30101 810 50000 0000653, к/с 30301 810 055000 605520, текущий счет 42301 810 455520 2413111 получатель Кондратьев Петр Данилович

Или: почтовый перевод по адресу: Кондратьеву П.Д., а/я 780, Санкт-Петербург 199155. На корешке п/перевода указывайте заказ.

Появились даже артикулы (полувагон 2315 и полувагон с тормозной площадкой 2415) в окраске серого цвета с принадлежностью к ЖБИ-17. Напомним, что именно с такими надписями в продаже несколько лет назад были платформы НТВ от РЕМодель, что конечно, привлекает укомплектовать свой рабочий состав разнообразными вагонами с разными номерами, но с одинаковой принадлежностью парка приписки.

Теперь на очереди (ожидаем в ноябре) полная комплектация серии моделей с артикулами 680-689 и вагоны-скотники (арт. 610-613). Эти модели выполнены с разными надписями, номерами, названиями дорог приписки и принадлежности. Т.е. состав грузового поезда может быть укомплектован вполне реалистично, тем более, что все эти вагоны укладываются в 4-5 модельные эпохи.

Вагоны имеют различные тележки (см. по таблице: Р- тележка ЦНИИХ-30 на подшипниках роликовых, С- тоже на подшипниках скольжения, Д - поясная тележка "даймонд".)

Серия вагонов с артикулами 680-689 имеет прототипом цельнометаллический вагон 11-066. Но при этом различная комплектация дверей —

м-г — металлическая гофрированная;

ц-м — цельнометаллическая;

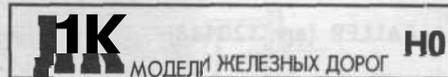
Вагон для перевозки скота (или чаще произносится как "скотник") имеет прототипом вагон 11-261 из альбома подвижного состава СЖД 1989 г. издания, стр.15. Лючки на этом вагоне располагаются по торцам, а вместо лючков на боковых стенках — решетки. Именно этот протип лег в основу серии вагонов с артикулами 610-613.

Вагон скотник (прототип конструкции 11-0001 (альбом 1989 г. стр.16) стал основой для создания двух моделей с артикулами 040 и 042. Но имеют расхождения, т.к. тыльная сторона боков выполнена с окнами. Но планируется при дальнейшем выпуске эти расхождения устранить.

Модели с артикулами 620 имеют прототипом вагон 11-252 (альбом 1989 г.и, стр. 14) со служебным отделением. Цена его выше по причине большей сложности работ.

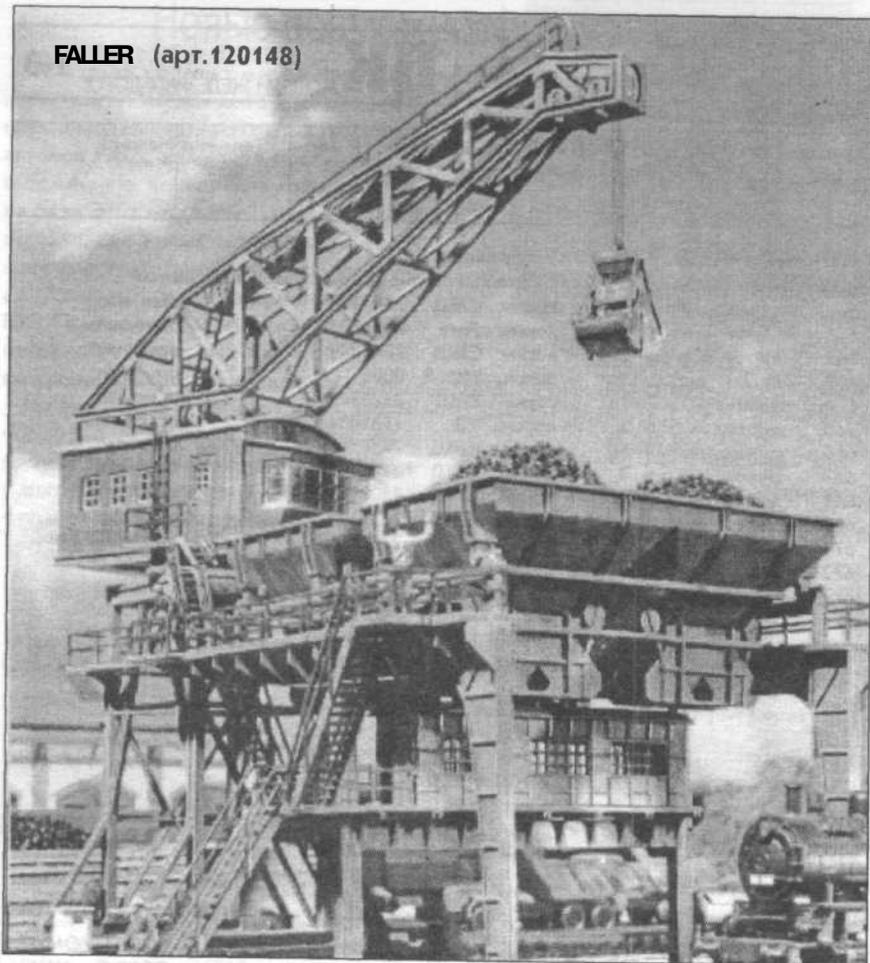
Еще один вагон с артикулом 600 аналогичен арт. 684, но имеет цельнометаллическую боковину и торец гофрированный. Напомним, что модели высылаются напрямую от производителя, как в составе полностью собранных моделей, так и наборами.

Постепенно вырос предлагаемый ассортимент двухосных вагонов быв. пресс-форм "Роллхаус" и предлагается весь ассортимент продукции в виде наборов и отдельных деталей.



Артикул	Фактура поверхности	Окраска	Дорога	Номер	Тележки	Надписи
торец дверь люки						
<b>прототип 11-066 крытый вагон, четырехосный,</b>						
ц/м - гладкометал. дверь; м/г металл. гофрированная, дер. - деревянная						
660	дерев. м/г	2	корич.	СЖД 2451126	С	оригинал.
661	дерев. дер.	1	корич.	Латв. 23535057	С	оригинал
662	дерев. дер.	2	корич.	СЖД 2743879	Р	оригинал
663	дерев. дер.	3	зелен.	ВЧД-8 0005	С	оригинал
664	дерев. м/г	1	серый	РЖД 23233075	Р	оригинал
665	дерев. м/г	2	корич.	УЗ 23653363	Р	оригинал
666	дерев. м/г	3	корич.	СЖД 2436788	Р	оригинал
667	дерев. м/г	3	корич.	СЖД 2446117	С	оригинал
668	дерев. м/г	2	корич.	СЖД 2302989	С	аналог.662
669	дерев. м/г	3	корич.	СЖД 2230129	С	аналог.666
671	металл. дер.	1	синий	СЖД 23723059	р	аналог.664 СССР-Фин.
672	металл. дер.	2	корич.	УЗ 22340988	р	аналог.665
673	металл. дер.	3	корич.	БЧ 21135280	р	оригинал
674	металл. м/г	1	зелен.	СЖД 3187709	р	аналог.681
675	металл. м/г	2	серый	РЖД 23332489	р	аналог.681
676	металл. м/г	3	синий	СЖД 20266870	р	СССР-Фин.
<b>прототип 11-066 цельнометаллический вагон, ц/м - гладкометал. дверь</b>						
680	ц/г	2	сер.	Мск 00000701	р	оригинал
681	м/г	2	корич.	СЖД 23981434	р	оригинал
682	ц/м	2	корич.	СЖД 21496369	р	аналог.681
683	м/г	2	корич.	СЖД 21591029	р	аналог.681
684	ц/м	2	корич.	РЖД 23060726	р	оригинал
685	м/г	2	зел.	СЖД 521101	р	аналог.674
686	ц/м	2	зел.	СЖД 521102	р	аналог 674
687	м/г	2	зел.	СЖД 521103	р	аналог 674
688	ц/м	2	зел.	СЖД 521104	р	аналог 674
689	м/г	2	син	СЖД 22436788	р	СССР-СУОМИ
600	м/г	2	син	СЖД 21496029	р	СССР-СУОМИ
<b>прототип 11-С001, четырехосный, скотник с окнами</b>						
610	м/г	1	зел.	СЖД 9606117	р	свои
611	м/г	1	кор.	СЖД 96061266	р	свои
612	м/г	2	зел.	СЖД 96030183	р	аналог 611
613	м/г	3	зел.	СЖД 96030357	р	аналог 611
040	дер		зелен	СЖД 9603044	С	
041			зелен.	СЖД 9603035	С	аналог.040
042 с лестницей			корич.	СЖД 9602644	С	оригинал
620	м/г	1	зел	СЖД 96012111	р	аналог 610
<b>двухосные крытые товарные казенных ж.д России (ex.Роллхаус)</b>						
2310	полувагон		корич.	СЖД 6006789		оригинал
2311	полувагон		корич.	СЖД 6117244		оригинал
2312	полувагон		корич.	СЖД 6002989		оригинал
2313	полувагон		зел.	Финлд. 44351		оригинал
2314	полувагон		зел.	СЖД 61223		оригинал
2315	полувагон		сер.	СЖД 135 ЖБИ-17		оригинал
2410	полуваг. с торм. пл.		корич.	Мск жд 6126781		оригинал
2411	полуваг. с торм. пл.		корич.	СЖД 6122301		аналог.2311
2412	полуваг. с торм. пл.		корич.	СЖД 6006072		аналог 2312
2413	полуваг. с торм. пл.		зел. Финлд.	44244		оригинал
2414	полуваг. с торм. пл.		зел	СЖД 611724		аналог 2314
2415	полуваг. с торм. пл.		сер.	СЖД 126 ЖБИ-17		оригинал
2510	крытый		зелен.	СЖД 2093652		аналог.2410
2511	крытый		корич.	царск. 832824		Омск. ж.д.
2512	крытый		корич.	СЖД 2162836		Окт. жд
2513	крытый		зелен.	Финл. 38939		оригинал
2514	крытый		зелен.	СЖД. 2230		аналог 2310
2515	крытый		корич.	СЖД 2113528		аналог 2311
2516	крытый		корич.	СЖД. 2174088		аналог 2312
2610	крытый с торм. пл.		зелен.	СЖД 2093652		аналог 2410
2611	крытый с торм. пл.		корич.	царск. 811768		Сибир жд
2612	крытый с торм. пл.		корич.	СЖД 2093652		оригинал
2613	крытый с торм. пл.		зелен.	Финл. 38457		оригинал
2614	крытый с торм. пл.		зелен.	СЖД. 2026		аналог 2310
2615	крытый с торм. пл.		корич.	СЖД 2122340		аналог 2311
2616	крытый с торм. пл.		корич.	СЖД 2026870		аналог 2312

FALLER (арт.120148)



## Что нужно паровозу?

### Часть 2. Экипировочные устройства и сооружения на макете (продолжение).

Так мы подошли к одному из самых красивых экипировочных устройств на ж.д. макете — **кустовому бункеру**.

Они появились в эпоху расцвета

паровой тяги на крупных экипировочных пунктах.

Погрузка угля в кустовые бункера осуществляется преимущественно грейферными кранами. На

складах топлива на железных дорогах СССР преимущественно применялись три типа кустовых бункеров:

**железобетонные на 4 бункера**, емкостью по 40 т в одном кусте, **металлические сборные** Ушакова-Рожновского по два бункера емкостью 17 м<sup>3</sup> куб и

**металлический** системы инж. Таласова А.Г., на один бункер, емкостью 18 м<sup>3</sup> куб.

Для загрузки бункера возможно использование крана ПК-ЦУМЗ-15 с удлиненной стрелой.

Приводим чертеж кустового бункера конструкции Ушакова-Рожновского с двустворчатым затвором. Затвор открывался с помощью лебедки, установленной внизу на одной из стоек. Выходное отверстие бункера достаточно большое — 1,7 x 1,7 м.

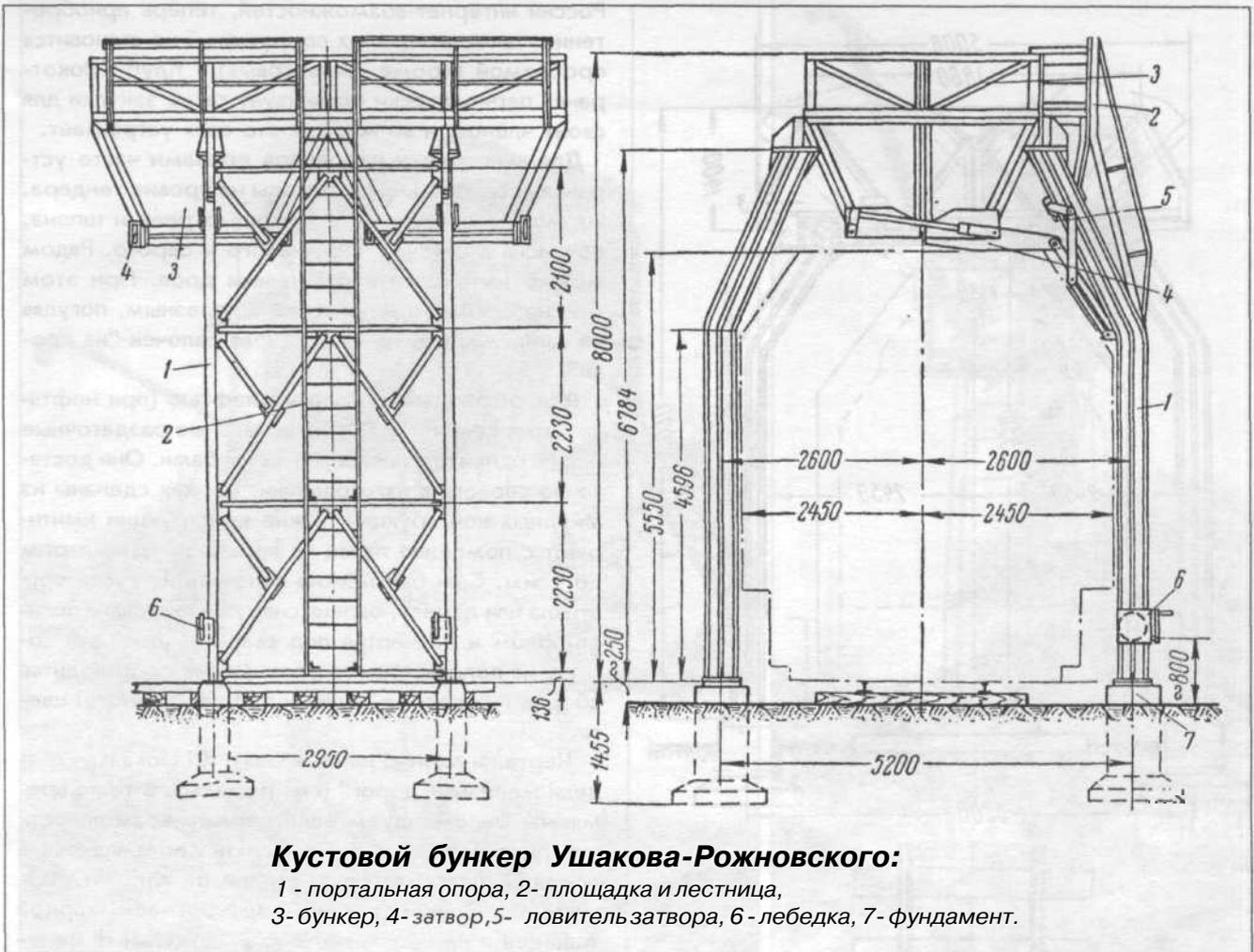
Есть еще одна конструкция кустового бункера Таласова. Этот бункер не имеет затвора. Выдача угля производится путем наклона ящиков. Как недостаток для этих бункеров можно отметить невозможность взвешивания загружаемого угля.

Макет **кустового бункера** можно изготовить из оргстекла и полистирола толщиной до 2 мм. Лестницы обычно паяют из проволоки диаметром 0,5-0,7 мм. Затем бункер красят в серый или коричневый цвет, наполняют на 2/3 мелкодробленым углем.

Фирма **KIBRI** производит несколько моделей сооружений

Схема угольного экипировочного пункта с погрузкой через кустовой бункер





угольной экипировки для типоразмера Z (1:220). При столь малых размерах качество можно сравнить, разве что с качеством "киндер-сюрпризов". Но, как ни странно, этот типоразмер нашел своих сторонников как второй или третий любимый масштаб у моделиста.

В НО у этой фирмы есть однокустовый бункер с порталным грейферным краном (арт9420). Размеры 39x14x19 см. Стоимость не превышает 60 DM, при вполне

солидном качестве.

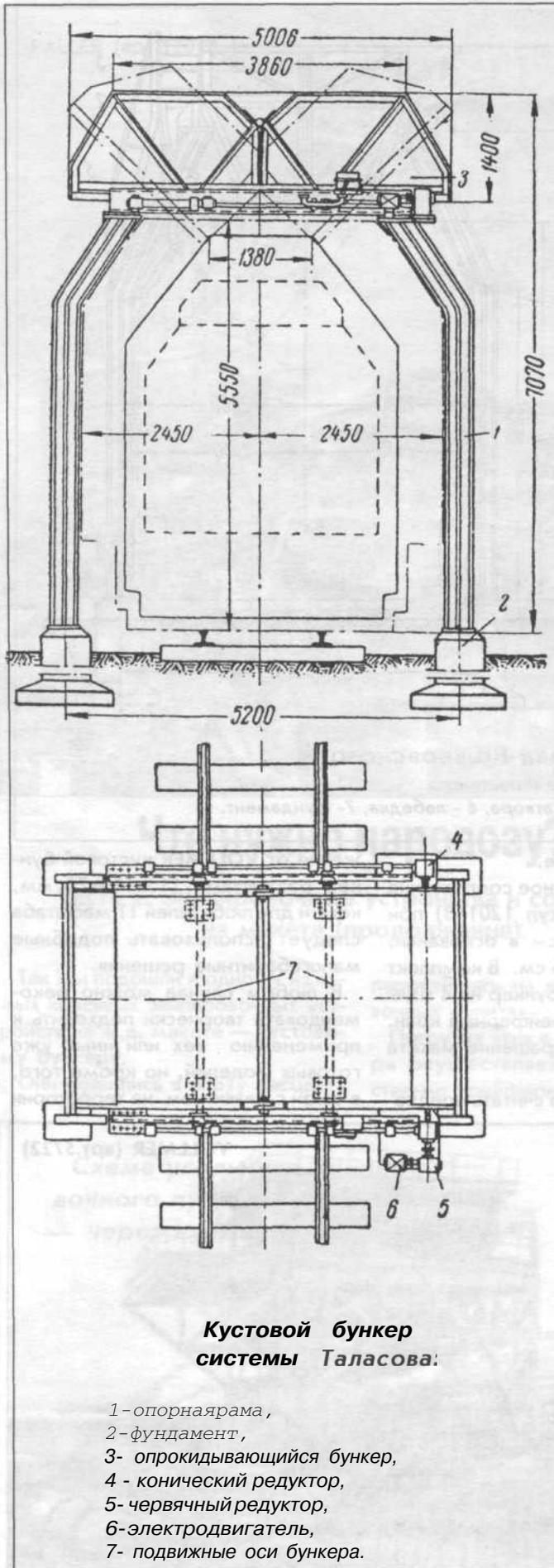
Самое грандиозное сооружение у FALLER (артикул 120148) при размерах 34x27 см в основании, имеет высоту 24,5 см. В комплект входит кустовой бункер на 4 ящика, порталный грейферный кран. Это не просто украшение макета — это звезда!

Удачным можно считать предло-

жение от **VOLLMER** кустовой бункер размерами 115x115x70 мм, кстати для любителей ТТ масштаба следует использовать подобные малогабаритные решения.

В любом случае можно рекомендовать творчески подходить к применению тех или иных уже готовых моделей, но кроме того, в связи с развитием на территории





**Кустовой бункер  
системы Таласова:**

- 1- опорная рама,
- 2- фундамент,
- 3- опрокидывающийся бункер,
- 4 - конический редуктор,
- 5- червячный редуктор,
- 6- электродвигатель,
- 7- подвижные оси бункера.

России интернет-возможностей, теперь приобретение таких интересных сооружений не становится проблемой (кроме финансовых). Клуб "Локотранс" периодически организует такие закупки для своих членов, и во многом это всех устраивает.

**Для экипировки паровозов дровами** часто устраивали специальные эстакады на уровне тендера. Их можно изготовить с помощью реек и шпона, покрасив в оттенки коричневого и серого. Рядом можно имитировать поленницы дров. При этом можно совместить приятное с полезным, погуляв на свежем воздухе и насобирав палочек "на дрова"!

**Для снабжения паровозов нефтью** (при нефтяном отоплении) строили специальные раздаточные баки с одной или несколькими трубами. Они достаточно сложны в изготовлении, так как сделаны из ажурных конструкций. Такие конструкции имитируют с помощью пайки из проволоки диаметром до 1 мм. Сам бак можно выточить из куска оргстекла или дерева, оклеив снаружи листовым полистиролом и расчертив под сварные швы, или согнуть из полосы полистирола. Далее производится сборка и окраска в оттенки серого (черного) цвета.

Чертежи можно найти в книге К.Прохазки "Модели железных дорог" (см. рисунок). В тоже время мы рекомендуем использовать возможности интернет-магазинов и применять появившиеся в продаже пластмассовые детали от т.н. "STAKO-system". Они поступают под торговой маркой Auhagen и представляют собой отдельные фрагменты металлических конструкций, из которых легко можно собрать все — от переходного моста и опоры нефтераздаточного бака, до ЛЭП и мостов. Иногда нефтекачку помещали в кирпичное здание (Чертежи одного из типичных зданий нефтекачки были уже опубликованы в ЛТ за прошлые годы ЛТ 3/97)

**В пунктах экипировки современных локомоти-**

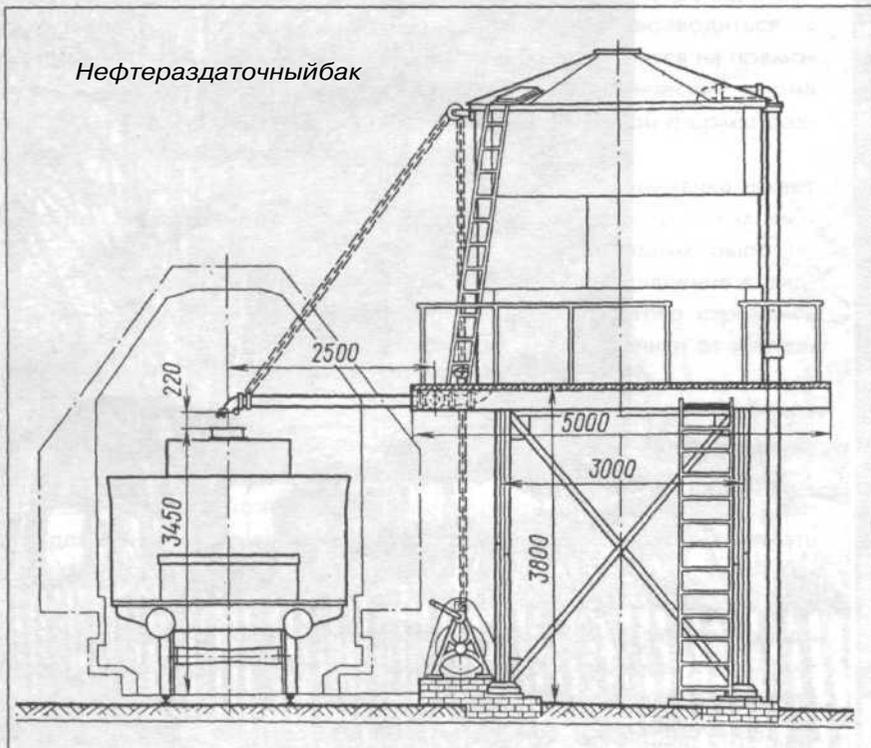




Нефтеотдаточный бак депо Новороссийск (на фотографии А.Васильева, слева) выполнен по типовым чертежам, но опирается на кирпичное основание. На фото справа (депо Невинномысск СКЖД) впереди

— нефтеотдаточная колонка, поскольку нефтеотдаточный бак типовой конструкции из металлической ферме обеспечивал снабжение паровозов нефтью из нескольких колонок. Старое паровозное депо ст. Невинномысская СКЖД.

Нефтеотдаточный бак



вов для снабжения их дизельным топливом, маслом, песком и дистиллированной водой устанавливаются раздаточные колонки. Макеты этих сооружений лучше всего делать из органического стекла, а поддерживающие конструкции паяют из проволоки или клеят из полосок оргстекла или полистирола. Гибкие шланги для подачи горючесмазочных веществ делаются либо из проволоки, либо из полистирола. Раздаточные колонки красят в серые цвета, а пескораздаточные бункеры красят либо в серый, либо в коричневый цвет.

### Часть 3. Экипировочные устройства и сооружения на макете.

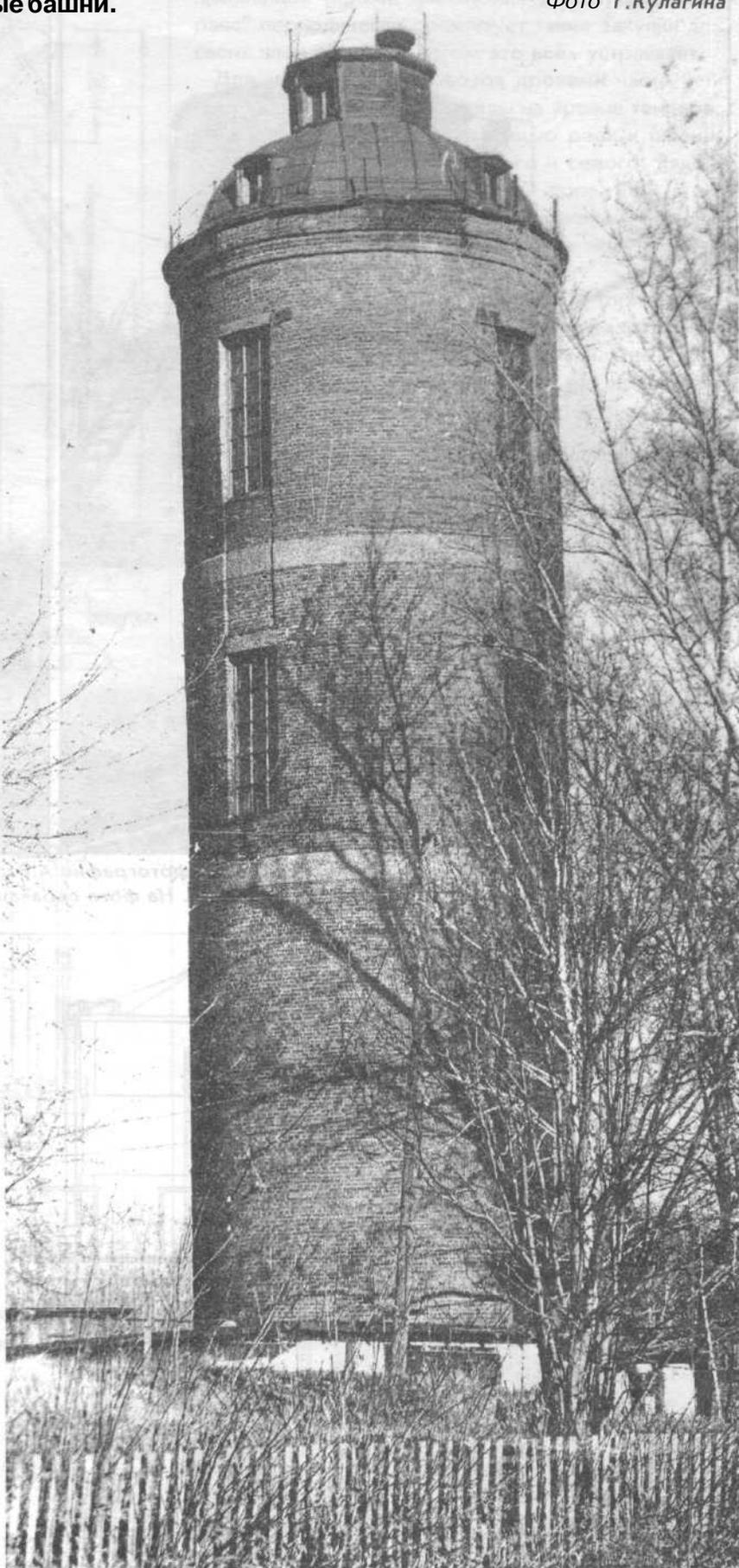
#### Водонапорные башни.

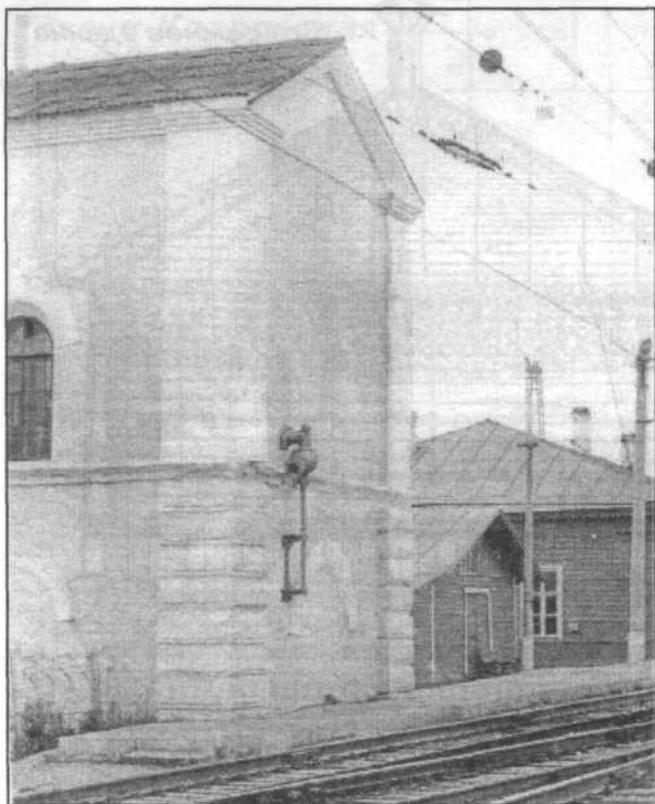
Водонапорная башня на  
ст. Шипуново, Зап.-Сиб. ж.д.  
Фото Г.Кулагина

Кроме топлива, паровозам требуется снабжение водой. Ее должно быть много, она должна быть соответствующим образом подготовлена, очищена и подана. Поэтому, в пунктах экипировки паровозов устанавливали **водонапорные башни**. Их чаще всего можно встретить в районе локомотивных депо, на узловых и промежуточных станциях, где происходила дозаправка паровоза водой. Существовало много разновидностей таких башен. В начале прошлого века строились кирпичные башни с деревянным верхом. Реже строили полностью деревянные сооружения. Макеты таких зданий можно изготовить из органического стекла и оклеить шпоном. Для заправки самого локомотива использовались гидроколонны, которые можно имитировать с помощью изогнутых трубок полистирола или оргстекла. Об этих красивых сооружениях мы поговорим отдельно.

Однако позднее появились башни со стенными кранами. Они устанавливались в непосредственной близости от путей. На них ставились краны, рукав которых двигался вверх - вниз или вправо-влево. До сих пор на некоторых станциях эти сооружения остались нетронутыми.

**Водонапорные башни для российских железных дорог.** Характерно то, что современные водонапорные башни сделаны из листов железа, бетонных колец. Функциональное предназначение для паровозного водоснабжения, конечно, потеряно, поскольку с уходом с дорог паровозов, потребность в больших объемах воды исчезла. Современные сооружения можно имитировать с помощью листового полистирола, так как такие здания имеют, как правило, формы, лишенные архитектурных изысков. После склейки и разметки листов железа или кирпича полистирол красят в коричневые оттенки. Поэтому старинная архитектура наиболее привлекательна для моделистов.





Станция Угловка Октябрьской ж. д. Фото 1985 г. А. Васильева. Отчетливо видно детали водоемного здания с настенным раздаточным водяным краном. Осталась поворотная часть.

Фото моделей водонапорных башен на макетах российских моделистов.

Фото С. Довгилло



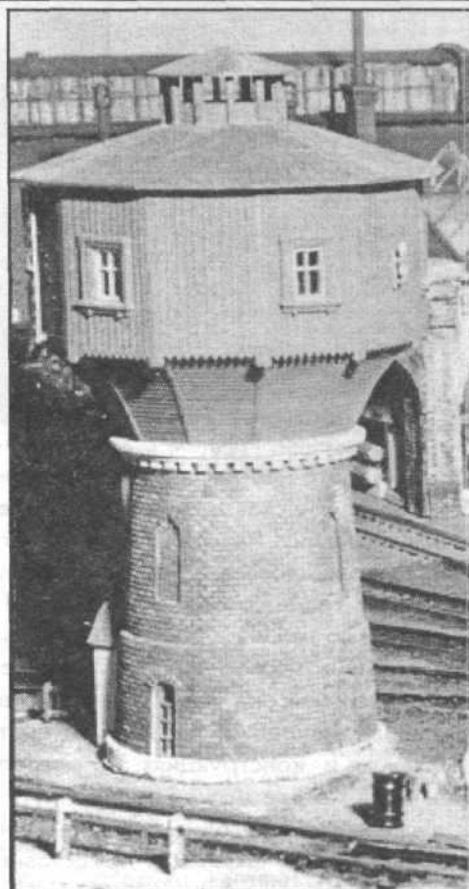
Поэтому в серии наших статей мы будем публиковать чертежи прототипов именно таких сооружений.

Приводим чертежи небольшого водоемного здания на ст. Лебедянь Рязано-Козловской железной дороги. Время постройки относится к 1898-1900 гг. Конструкция типовая. Может возводиться из кирпича или камня. Конструкция водяного бака покоится на прямоугольном кирпичном основании, водоемный металлический бак на 10 куб. м закрыт деревянным шатром прямоугольной формы размером 7 x 7 метров.

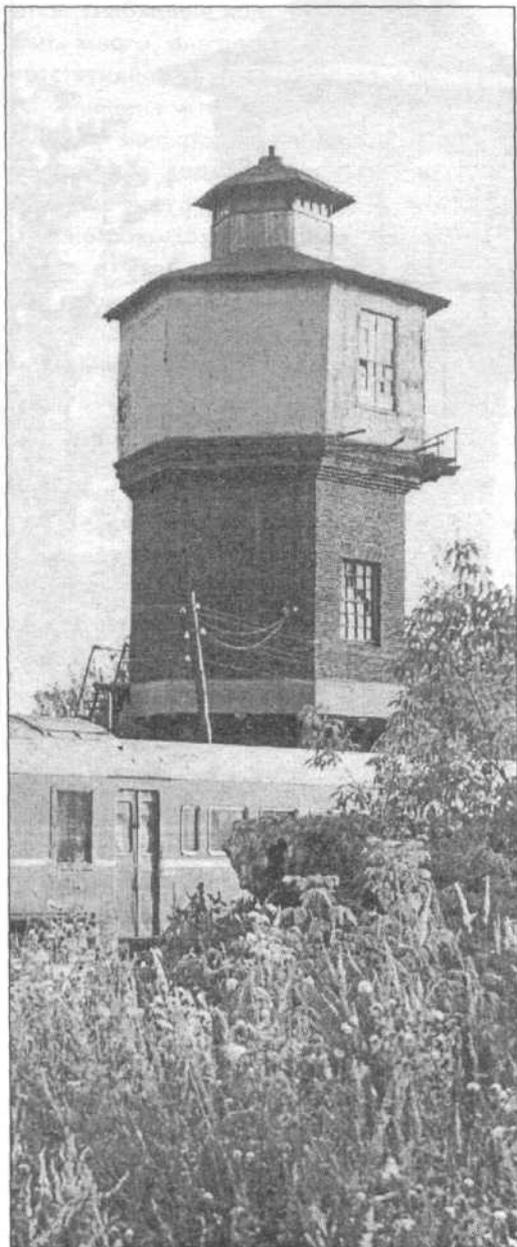
Обратите внимание на внутреннее сечение — водокачка имеет подогрев на период эксплуатации во время студенческих русских зим. С точки зрения организации водоснабжения, необходимо было не только воду поднять на высту, чтобы обеспечивать давление в гидроколонке, но и подать ее от источника. А для этого строились специальные водозаборные станции, и не всегда вблизи от железной дороги.

Что касается моделей водонапорных башен и водоемных баков и подобных сооружений, выпускаемых промышленностью, то здесь присутствует достаточное разнообразие, как в ассортименте, так и в типаже. Вполне можно даже использовать некоторые сооружения для конверсии на российскую тематику. Но можно начинать работать и с чертежа.

Комментируя таблицу, следует упомянуть фирму **VOLLMER**, которая производит кирпичное прямоугольное здание водонапорной башни с настенным краном. Это новинка, поступившая в продажу только в середине этого года. О ней мы рассказываем в разделе "Витрина". А вот фирма **Faller** выпускает большой ассортимент та-

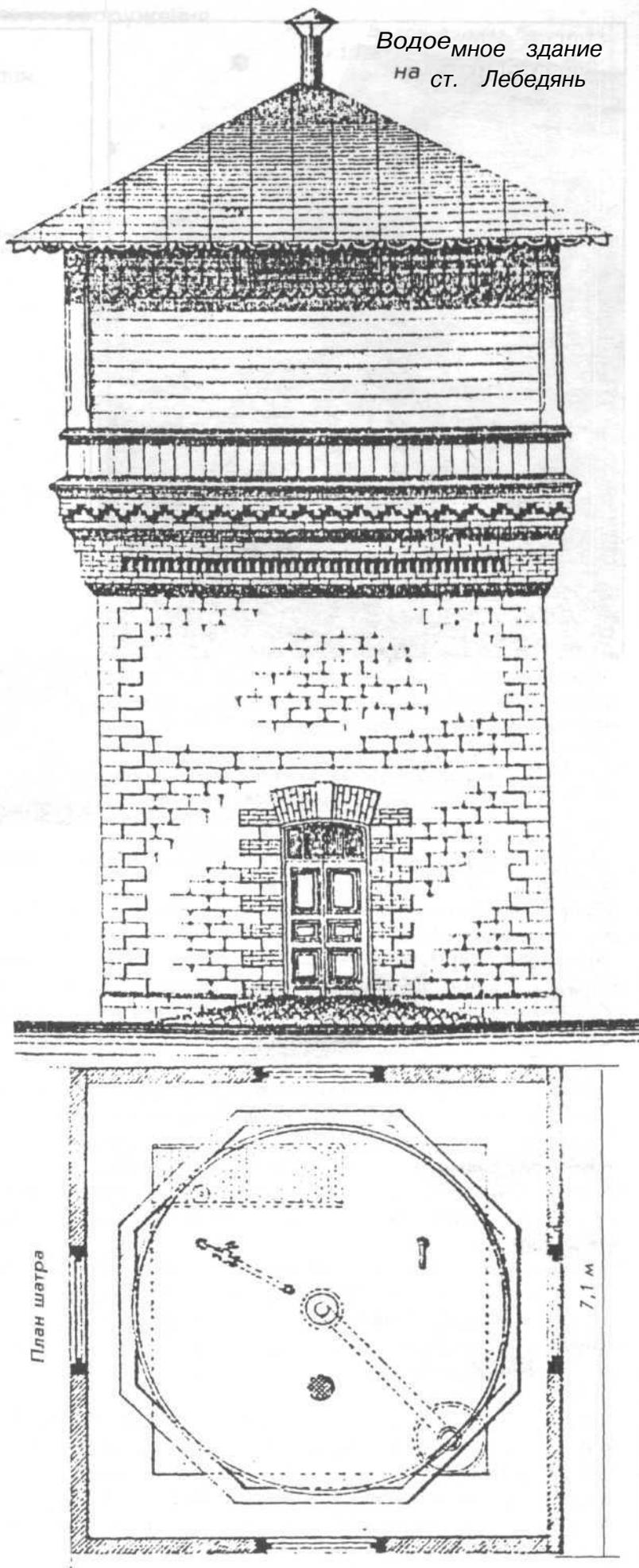


Водонапорная башня на ст. Тумская.  
 Фото Ю. Акимова  
 Конструкция выполнена из красного кирпича, шестиугольная, с обшивкой деревом верхней части, где расположен бак.



ких сооружений. Начнем с артикула 144 (120144). Это небольшой водонапорный бак (металлическая емкость на железном основании). Размеры вполне могут быть рекомендованы для использования в ТТ. Для типоразмера N артикул 2150 выполнен по тому же прототипу, только при меньших размерах 7,5x7x7 см. Цена его также невысока. Практически исчерпывающую информацию в т.ч. о цветовой гамме и конструкциях, по расположению на макете можно подчерпнуть из выпускаемого ежегодно Falter каталога, который на 360 страницах представляет весь свой ассортимент.

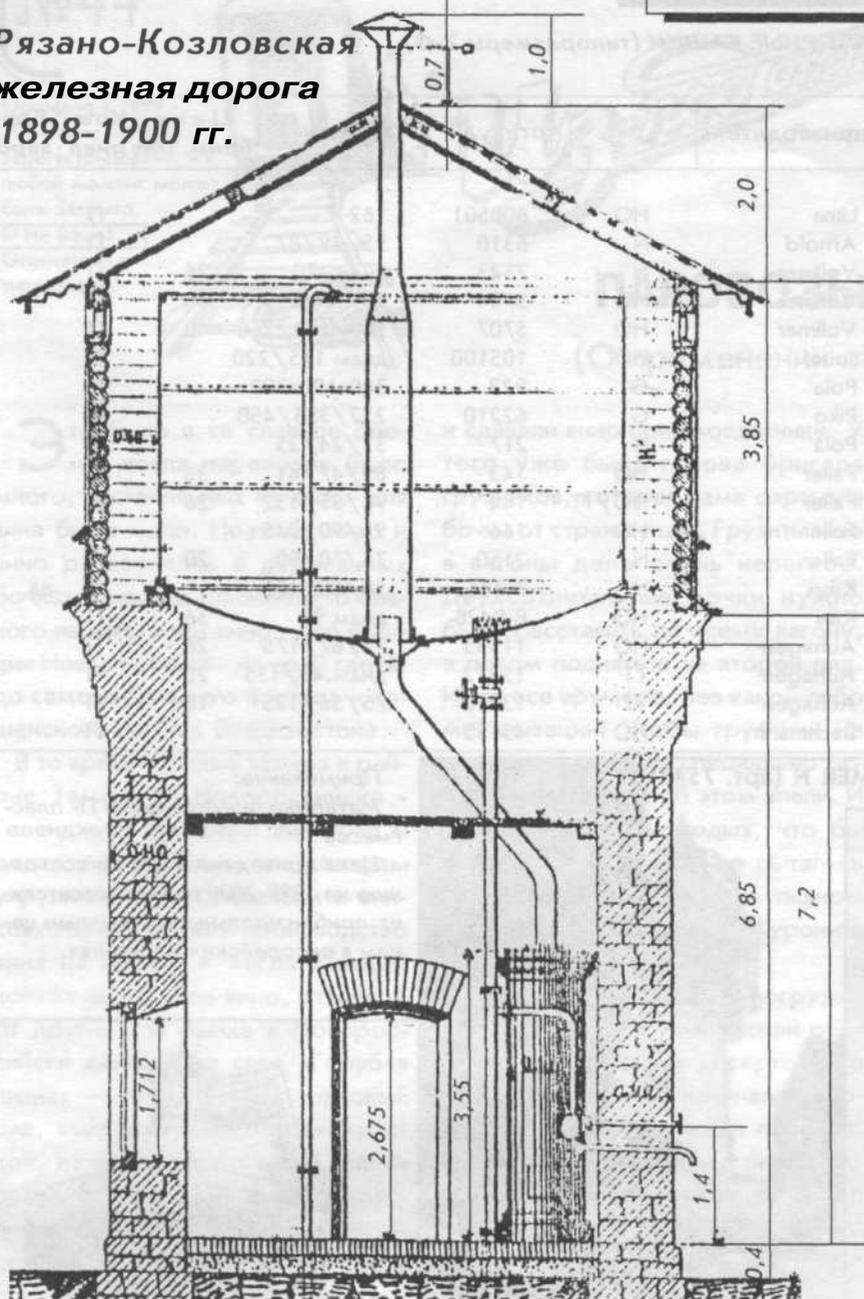
Водоемное здание  
 на ст. Лебединь



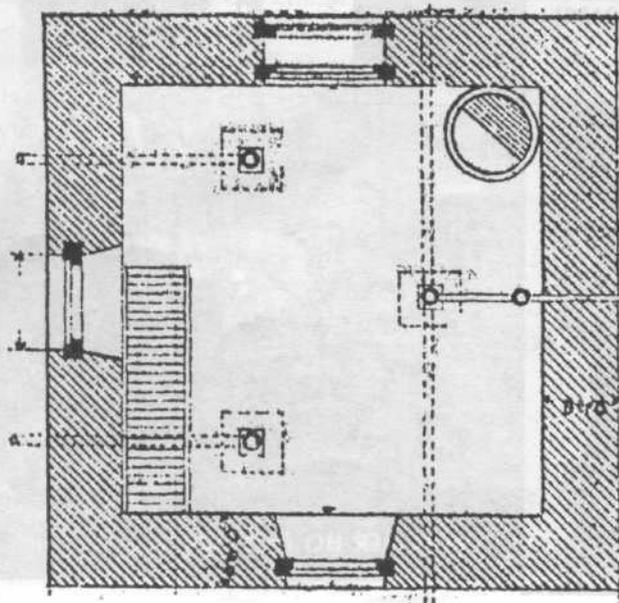
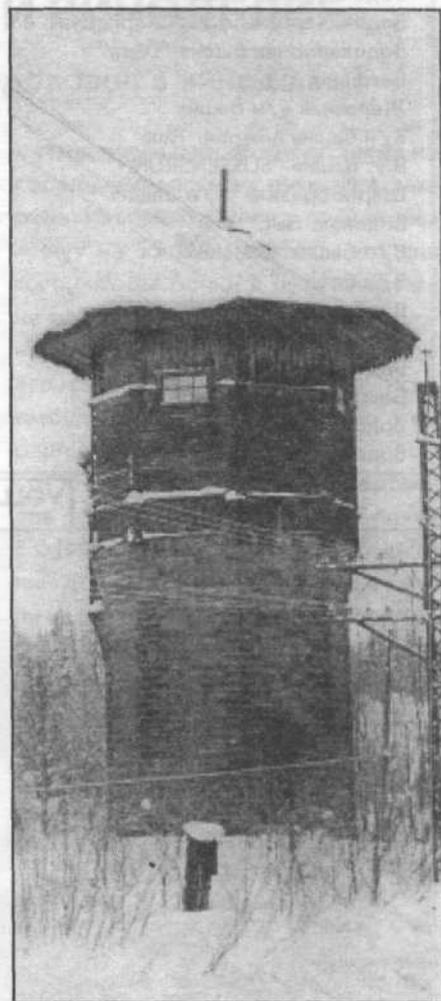
План шатра

7,1 м

Рязано-Козловская  
железная дорога  
1898-1900 гг.



Водонапорная башня на участке Чусовская-Гороблагодатная, Урал. Фото 1991 г., А. Васильев  
Здание башни выполнено на восьмиугольном кирпичном основании. Бак обшит деревянным восьмиугольным шатром.



План в основании. Всечении показано устройство подогрева воды для зимней эксплуатации.

Размеры сооружения приведены в метрах

Фирма **KIBRI** выпускает очень интересное сооружение (арт 9428). Это водонапорная башня с кирпичным и металлическим баком.

Фирма **AUHAGEN** хорошо известна своей водонапорной башней (арт. 11335 для НО и 13272 для ТТ). Можно сказать, что это сооружение настолько прочно прописалось на российских макетах, что осматривая чей либо макет удивляешься, если этой башни не находишь. Между тем и с ценой на продукцию AUHAGEN все в порядке. Да и заказать эти сооружения можно как через наш журнал, так и через российский Интернет магазин "Моделлмикс".

## ВОДОНАПОРНЫЕ БАШНИ (типоразмеры Z-G)

Модель	Производитель	Артикул	Размеры	Цена прим. DM	Материал	Конверс.
Водонапорный бак	Lima	HO	600501	162		П
Водонапорный бак	Arnold	N	6310	55/29/87		П
Водонапорная башня	Vollmer	N	7543	диам. 70	26	П
Водонапорная башня "Карлсруэ"	Vollmer	HO	5704	90/90/265	36	П
Водонапорная башня "Гера"	Vollmer	HO	5707	100/110/260	40	П
Бетонная башня	Jouef	HO	105100	диам 115/220		П
Железная в/н башня	Pola	G	922	340x190x390		П
В/н башня америк. Типа	Piko	G	62210	252/355/450		П
В./ башня "SUSSENBRUNN"	Pola	N	217	35/24/25		П
Шарообразная в/н башня	Faller	HO	143	89/47/41	36	П
Водонап. бак.	Faller	HO/TT	144	98/85/152	26	П
В/н башня "Bielefeld"	Faller	HO	166	91/90/245		П
В/н бак	Faller	N	2150	75/70/90	20	П
В.н башня с шарообр. баком	Kibri	N	B-7432	50/50/105		П да
Водонапорная башня кирп.	Kibi	HO	B-9428	диам 90	36	П
Водонапорная башня	Auhagen	HO	11335	72/67/175	26	П
Водонапорная башня	Auhagen	TT	13272	диам.45/135	20	П
Водонапорный бак металл.	Auhagen	TT	13218	75/56/125	18	П
Водонапорная башня	Bachmann	HO	45153			П

VOLLMER N (арт. 7543)

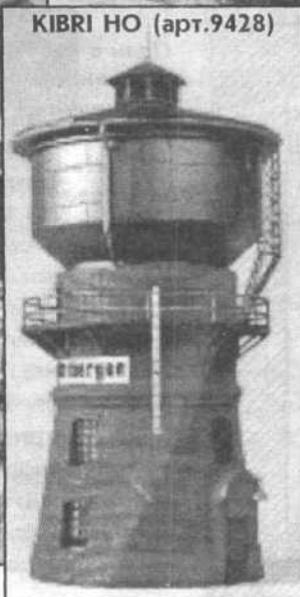
Примечание:  
Материал изготовления П- пластмасса

Цена приведена в DM по состоянию на 1999-2000 год и соответствует приблизительным розничным ценам в европейских магазинах.

VOLLMER HO (арт. 5704)



KIBRI HO (арт.9428)



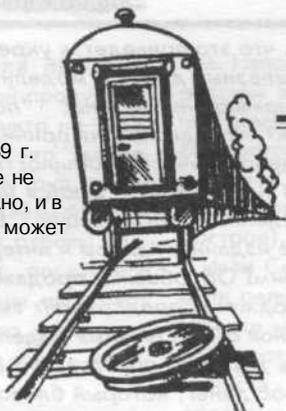
VOLLMER HO (арт. 5707)



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

© Не Ваше!

Отпечатано в  
типографии.



Литературно-убоженственное приложение

## ПАРОВОЗЫ И ВИНОДЕЛИЕ

(О применении паровозов в виноделии)

Зто было в то славное время, когда паровозов было много, а стеклянных бутылок для вина было мало. Поэтому пиво и вино развозилось в деревянных бочках. Пиво до ближайшего пивного ларька, и вот вино — со станции Новороссийск - на край света, до самого Дальнего Востока и нашенького города Владивостока.

В то время каждый колхоз в районе Тамани - Новороссийска - Геленджика разводил виноград и делал вино. Потом эти колхозы укрупнили, преобразовали в винсовхозы и поставили производство вина на поток. А тогда каждый колхоз делал свое вино, отличное от других. На рынке в Новороссийске даже была своя «Голубая линия» — так назывался торговый ряд, выкрашенный голубой краской, на котором суровые дядьки продавали вино «на вынос и распивочно». Вся прелесть заключалась в том, что пробовать свою продукцию они давали бесплатно. Поэтому высшим шинком среди новороссийцев было пройти всю Голубую линию, попробовав у ВСЕХ (!) вино, при том устоять на ногах и еще купить бидончик с собой. Но если ты падал, то дядьки уже никогда не давали тебе вина. Даже для пробы. Но мы отвлеклись.

И так, со всех колхозов на телегах и машинах везли на станцию вино в дубовых бочках. Сама погрузка вина в вагоны была чем-то вроде священнодействия. О том, что будет грузиться вино, все узнавали моментально. Дядьки отгоняли кнутами всех «желающих»

и сдавали вино приемосдатчику. У того уже была готова бригада грузчиков, которая сама охраняла бочки от страждущих. Грузить вино в вагоны дело очень нелегкое. Двухсотлитровые бочки нужно было расставить по всему вагону, а потом поднять и на второй ряд. И это все вручную, без какой-либо механизации! Чтобы грузчики не нанесли урона, им специально оставляли вино. Все об этом знали. И старики гоняли молодых, что бы они раньше времени не пытались его попробовать, а то в пьяном виде можно было и бочку уронить и разбить.

И вот, когда все вино погружено в вагоны, и грузчики сели обедать с заслуженным десертом, то у приемосдатчика начиналась новая проблема. Он искал паровоз. Нет, не для отправки вагона, а для применения паровоза в виноделии.

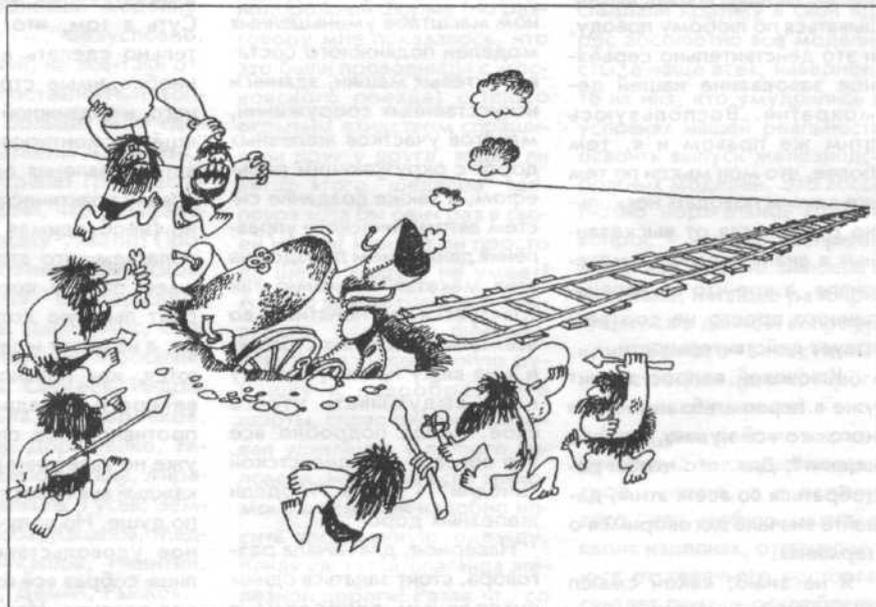
Найденный паровоз подгонялся на соседний с вагоном путь. И в закрытый вагон машинист пускал пар минут на 15-20. Делалось это для того, чтобы бочки в пути снаружи не рассыпались, и вино не сочилось через щели. На каждой станции, где это только было возможно, приемосдатчик проделывал такую операцию - пропаривал вагон.

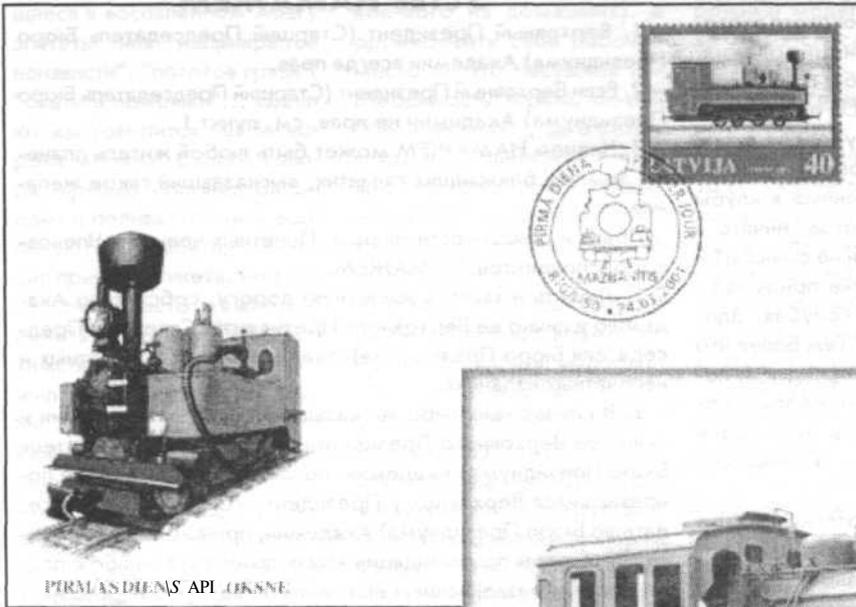
В этом и состоит заслуга паровозов в виноделии - они позволяли сохранить вино на всем протяжении долгого пути, доставляя в различные регионы страны прекрасные Черноморские вина.

А то, что вы подумали - использование паровоза как высокопроизводительного самогонного аппарата, является винокурением и ни какого отношения к благородному делу виноделия не имеет.

Санев С.А., Новороссийск

Рисунок из собрания В.Мельникова

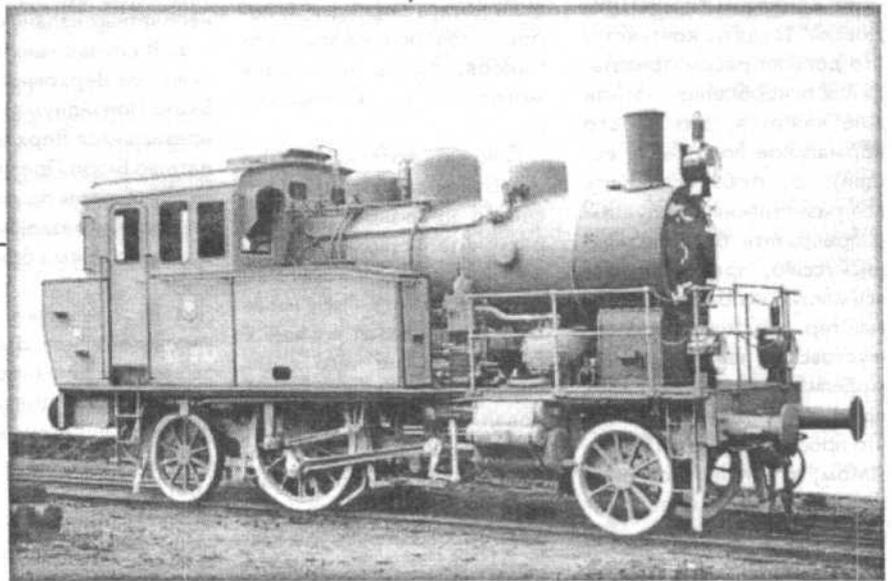




I. 24.03.2001 в отделении связи №50 (Главпочтамт г. Риги) было организовано гашение «Первого дня» почтовой марки «Mazbanitis» (Кукушка). Почему была выбрана именно такая дата выпуска и почему вообще такая марка появилась - объяснить сложно. Но сам факт, что она была напечатана несомненно радует.

Во-первых, - это явная популяризация железнодорожного транспорта, во-вторых, наконец-то, достойно упомянуто одно из уникальнейших явлений в истории Латвийских железных дорог.

Во время первой мировой войны на территории Латвии (и не только) немецкие вооруженные силы, для лучшего обеспечения фронта, а также для вывозки леса из оккупированных районов, построили несколько сетей и отдельных линий, так называемых Heeresfeldbahn или Полевых железных дорог колеи 600 мм. После завоевания независимости в 1918 г. в распоряжении министерства Транспорта Латвийской Республики перешли около 700 км пути, примерно 60 паровозов и другое имущество. После приведения перспективных (с точки зрения коммерции) линий к кое-какому порядку (ведь «гостов» то еще не разработали) и демонтажа ненужных участков и веток, а также имея в виду строительство новых линий, общая длина государственных железных дорог с колеями 600 мм колебалась в районе 500-600



км. Причем, на подавляющем большинстве участков вплоть до начала 1960-х годов, существовало и пассажирское движение.

Последний рейс на последнем участке Даудзева-Заса был совершен 31 августа 1972 года. Работы по демонтажу узкоколейки продолжались и в следующем году.

Но самое поразительное в том,

что подвижной состав во время всей эксплуатации (в течение почти 60 лет пережиты разные власти, разные системы управления, разные требования, правила и глупости) остался практически неизменным! Так заслужила ли наша «Кукушка» марку почтовую со своим изображением?

II. Почтовые карточки репрезентирующие паровозы серии Tk раз-

ных выпусков (о них писал ЛТ 5/98) издал Исторический музей железнодорожного транспорта Латвии. Серия состоит из 6 открыток (ориентировочная цена каждой 0,15\$ за шт)

Томс Алтбергс

III. Почтовое ведомство России в связи в памятной датой открытия 1 ноября 1851 года первой в Рос-

сии ж.д. магистрали Санкт-Петербург - Москва издала блок в центре которого марка номиналом 12 руб. с изображением скоростного перспективного поезда "Сокол" на фоне архитектурных сооружений этой первой коммерческой ж.д. линии России.



Недавно в фонд Ставропольского музея клуба "Локотранс", в котором началась подготовка к новой Южно-Российской выставке 7-9 июня 2002 года, пришел пакет с уникальными материалами — экземпляр иллюстрированного еженедельного журнала "Искры" от 2 мая 1905 года, дарителем которого оказался Сергеев Игорь Станиславович, москвич, менеджер Музея Образовательных традиций и педагогических реалий А.В.Снегурова. Фотографии сообщают читателям о железнодорожной катастрофе на Московско-Киево-Воронежской ж.д. на 88 версте



Вагонъ III класса, въ колѣсахъ ранено 12 человекъ.



Вагоны I и II классовъ.

между станциями Наро-Фоминская - Балабаново. На фотографиях отчетливо видны сошедшие с рельс и перевернувшиеся вагоны 1 и 2 классов, длиннобазный вагон 3 класса, в котором, как сообщается, ранено 12 человек. Паровоз типа 0-3-0. Хотя издание называется журналом, но, кроме фотографий, информации практически нет, поэтому мы будем благодарны читателям, если они смогут прокомментировать эти снимки.



Паровозъ.

