

11/2001 (61)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА

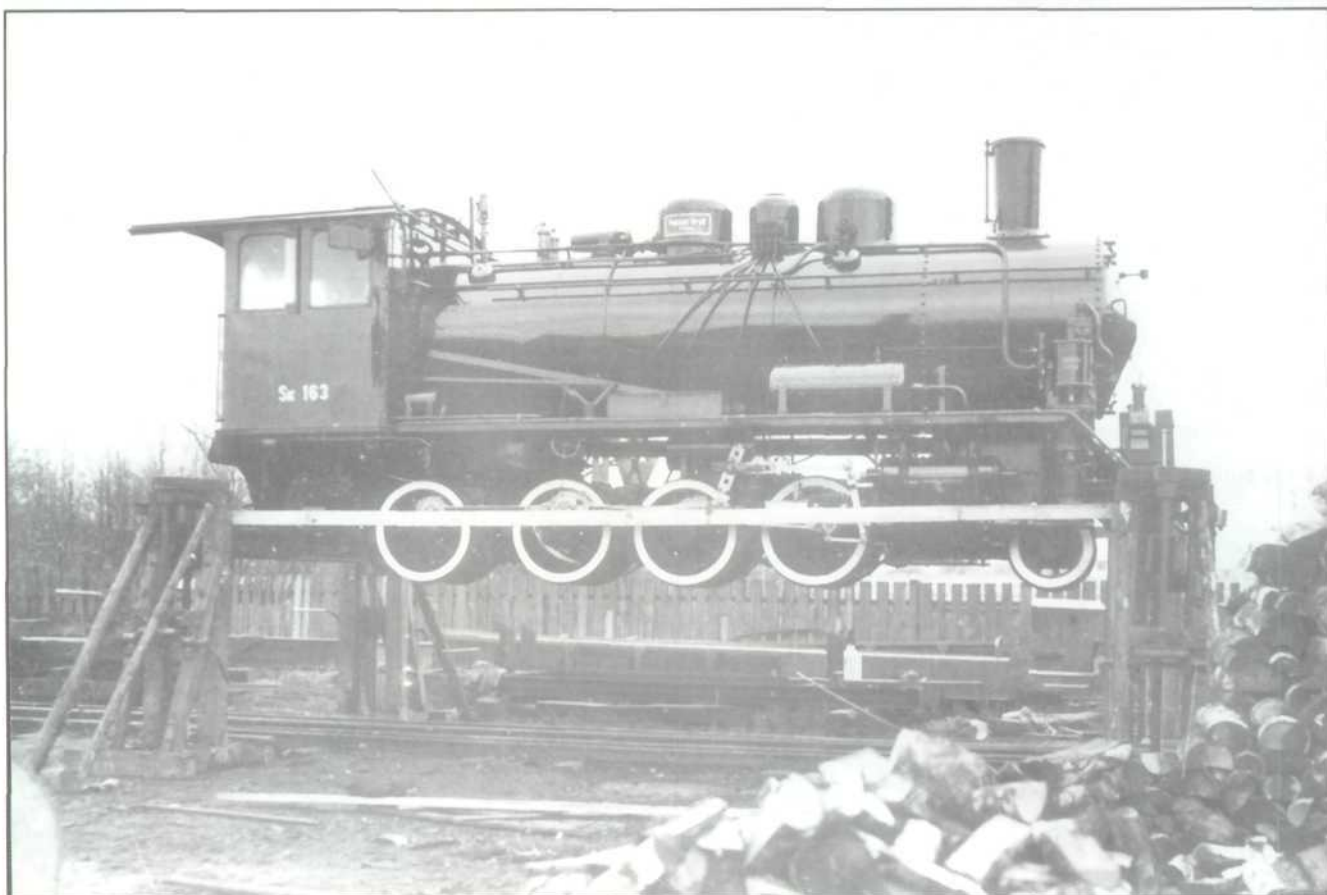
Узкоколейный
эстонский паровоз

На макете —
«Башня»

Самоходные
электростанции

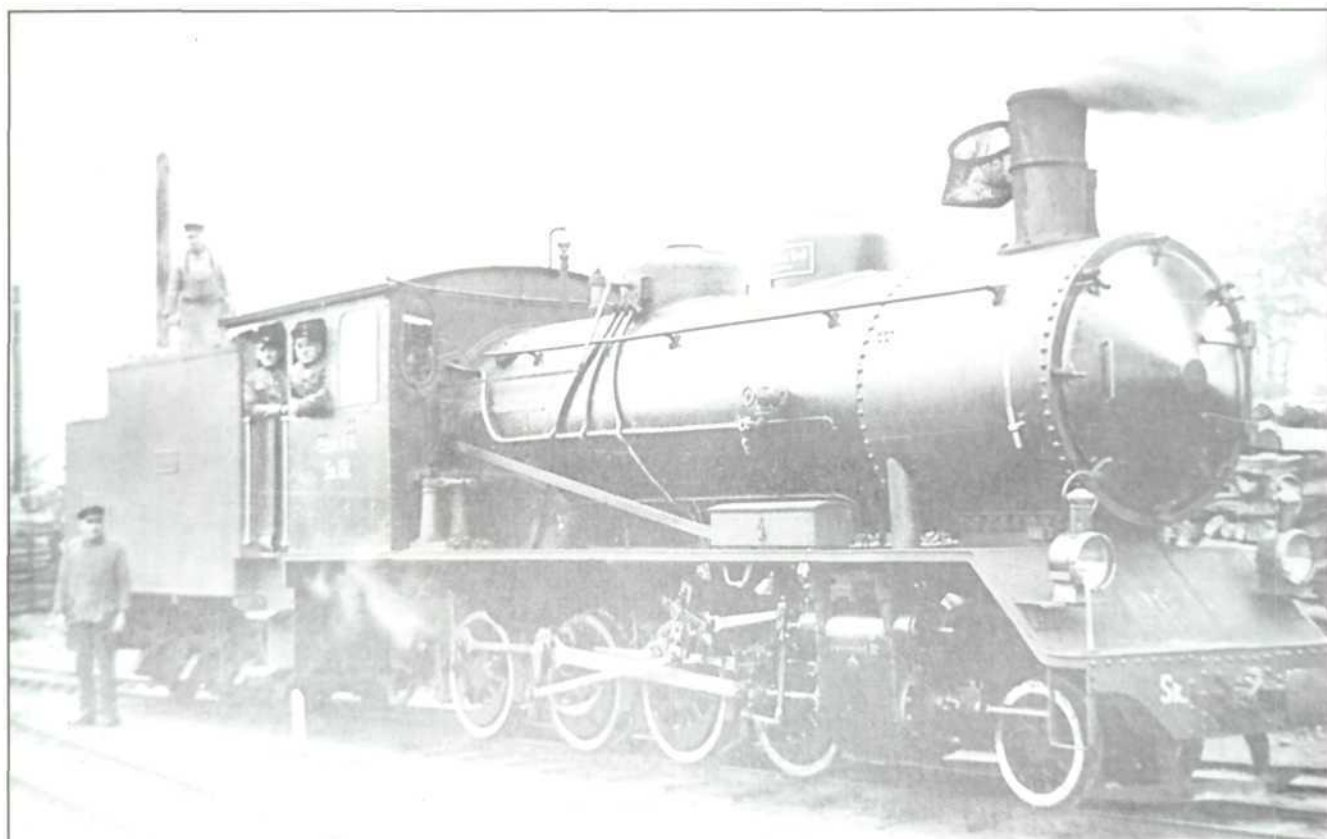
Делаем привод
для стрелки





Паровозы серии Sk-163 "Punane Krull", 1940 г, Таллин, Эстонские железные дороги.

Sk-151 на топливном складе в Таллине, 1931 г. Фото из архива Петера Клауса.





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.
Редакция вступает в вняющую переписку с авторами.

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

Заказ № 2427 Тираж 900. Отпечатано в типографии 000 "Орфей-2" ноябрь 2001

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

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:

Обложка: Л-2298 с надписью "В честь XII съезда ВЛКСМ" из экспозиции Петербургского музея железнодорожной техники на Варшавском вокзале. Фото М.Кужима.

В кадре: Пост диспетчерской сигнализации от АУНАГЕН. Новинка 2001 года в типоразмере ТТ (арт. 13304). Фото на клубном макете "Локотранс". О.Сергеев

Обложка: ВЛ80М-1947, прошедший капитально-восстановительный ремонт, бывший ВЛ80С-1947. Фото А.Белкина



ЧС7-144, ВЛ10-879 и ЧС2 на Казанском вокзале Москвы., октябрь 2000 г.

Фото М.А.Творогова

3
6
8
14
22
30
33
38
44
50

**ПАНОРАМА
К ИСТОРИИ ВОПРОСА**

Первые паровозы в России: мнения и факты
УЗКОКОЛЕЙКА

История эстонского паровоза
Самоходные электростанции узкой колеи
НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ

Морской флот Владикавказской железной дороги
КОЛЛЕКЦИОНЕР

Каталог штемпелей (дополнения)

ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ

Путешествие в Мичуринск

ПАКГАУЗ

МОДЕЛИ И ПРОТОТИПЫ

"Башня" на макете

МОИ МАКЕТЫ

На дилижансе по железной дороге

Импульсная конверсия

Электромагнитный привод для стрелок

ИЗ-ПОД ОТКОСА

Паровозные воспоминания



Российский
журнал, выходит
12 раз в год

6 номеров - полгода
240 руб.
(с почтовой доставкой по России)

Порядок подписки:
почтовый перевод по
адресу: 355012
Ставрополь, а/я 362
Сергееву Олегу Александровичу. В разделе
"Для письменного сообщения" укажите
"Локотранс 2002"

**ПОДПИСКА
2002**

**Журнал
любителей
Российских
железных дорог
И
железнодорожного
моделизма**

(1 полугодие)



Фото сверху: "Щербинские" новинки: электропоезд ЭД4М-0001. На самом деле это ЭД4Э, что указывает другая табличка на кабине. Буква "э" обозначает, что электрооборудование изготовлено заводом "Электросила" (Санкт-Петербург). В Щербинку поступило два таких вагона для испытаний - №№ 01 и 02.

Фото в центре: пульт управления электропоезда ЭД4М-0001 (ЭД4Э)

Фото А.Белкина

Точка в истории самых экспортируемых в мире чешских тепловозов ЧМЭЗ

В августе /сентябре этого года частная чешская компания ZOS завершила поставку тепловозов серии ЧМЭЗ^Т, выпущенных знаменитым чешским заводом ЧКД в Праге. Сроки контракта растянулся на шесть лет! К этому времени, тепловозы закупались у компании Quonex Real, ставшей владельцем бывшего завода ЧКД в Праге-Ливни.

Речь идет о двух тепловозах ЧМЭЗ^Т с номерами 7458 и 7459. Шестиосные тепловозы ЧМЭЗ и их модернизации мощностью 995 кВт весом 123 т и максимальной скоростью 95 км/ч с двигателями K6S310DR стали самым экспортируемым типом тепловоза в мировой истории! Тепловозы хорошо зарекомендовали в маневровой и легкой магистральной службе во всех уголках железнодорожной сети бывш. СЖД от Бреста до Кишинева и Владивостока, в морозной Воркуте или Мурманске, и в пустынях Туркменистана на Ашхабадской дороге.

Основной тип ЧМЭЗ поступал в СССР в 1963-1990 гг в количестве 6048 машин, 2 опытных ЧМЭЗМ, 246 машин серии ЧМЭЗЕ с электронным управлением были поставлены в 1989-90 гг и, наконец, — 1158 машин серии ЧМЭЗ^Т, построенных в 1984-1992 гг, оборудованных электронным управлением и электродинамическим тормозом.

Самая последняя партия из 5 тепловозов ЧМЭЗ^Т №№ 7455-7459 была построена в 1995 г. для железных дорог Украины (УЗ). Однако ЧМЭЗ^Т -7457 был продан заводу «Нефтеоргсинтез» в Ярославль, а последние два тепловоза ждали оплаты контракта целых шесть лет.

Михал Малек



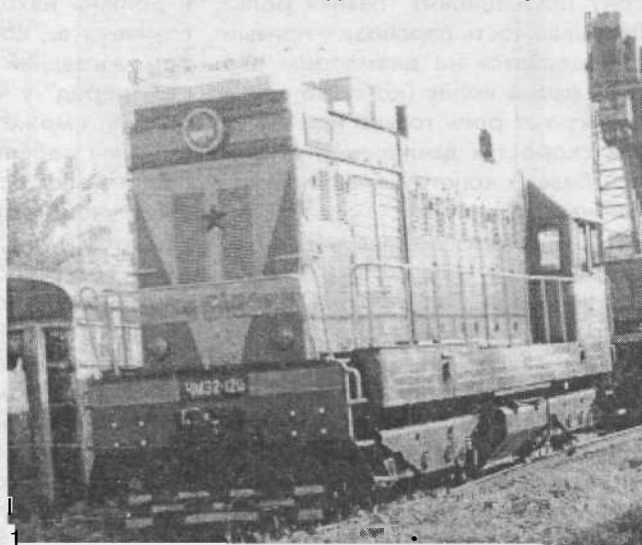
Тепловоз ЧМЭЗТ-7287, на ст. Воркута, май 2000г. Фото Ю.Акимова



Электропоезд
ЭТ2М-033.

Ст.Дача Долго-
рукова, Окт.
ж.д., июнь 2001.
Всего поступило
4 машины
№№032, 033,
035,037.
Фото
К. Емельянова,
г.Пушкин

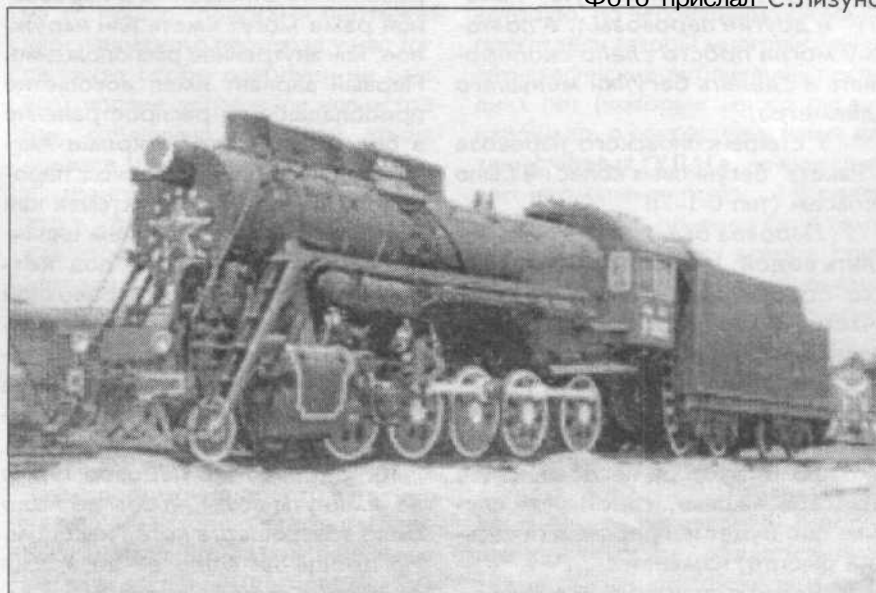
ЧМЭ2-120. Редкий объект для фотографирова-
ния. Запечатлел в сентябре 2001 г.
на ст.Подмосковная Пигусов Иван



Новый паровоз-
памятник **Л-3602**
установлен в депо
Стерлитамак при-
мерно около года
назад в 2000 г.
Постамент выпол-

нен в виде насыпи из щебня. По словам очевидцев при установке паровоза на место был проложен путь, но при закатке паровоза паровоз несколько раз сходил с рельсов.

Фото прислал С.Лизунов



Датские железные дороги передадут в Литву 14 тепловозов серии МЗIII, которые предварительно будут отправлены в Польшу в Падбург, где пройдут переоборудование и будут переставлены на колею 1520 мм.

Руководство "Айр Франс" выказало озабоченность по поводу ожидаемого снижения объема перевозок на внутренних авиалиниях. Причиной тому послужило открытие скоростной трассы Париж-Марсель. По этой ветви можно добраться от Парижа до Средиземноморья всего за 3 часа. Средняя скорость серебристого Meditterrane — 300 км/ч. По данным национальной железной дороги новые поезда перевезут 670 тыс. чел. — именно столько выкуплено билетов. Скоростную трассу открывал президент Франции Жак Ширак.

TGV "Mediterranne" строили почти 5 лет. Пришлось построить 250 км новых жд путей, 16 км виадуков, почти 13 км туннелей, 3 новых жд станции. Стоимость строительства составила 33,2 миллиарда долларов.

6 июля в день национального праздника Республики Литва — День государства (корни этого праздника уходят в те времена, когда был коронован первый и единственный король ЛИТЕЙ Миндаугас) произошло чрезвычайное происшествие, только по счастливому стечению обстоятельств не приведшее к катастрофе. В 3.48 на перегоне Палеманос - Неверонис четырехвагонный состав, следуя со скоростью 50км/ч на повороте пути, наехал на отвинченный правый рельс. Машинист за несколько сотен метров увидел приподнявшийся рельс, применил экстренное торможение, но, тем не менее, тепловоз и первые два вагона проскочили этот участок, третий и четвертый вагон сошли с рельсов. Пассажиров разбудил и вывел из вагонов помощник машиниста.

Причиной этого события стала диверсия, поскольку участок рельса длиной 8,1 м был откручен (всего 36 болтов, которые валялись неподалеку). Чтобы их открутить группе (чтобы уложиться в такие сроки требуется работа не менее 2-3 человек) злоумышленников потребовалось 1 час 32 минуты, так как в 2.16 по этому пути беспрепятственно проходил товарный состав. По мнению некоторых, террористы хотели свалить скорый поезд Калининград-Москва, но он, как всегда, почти на час опаздывал, поэтому первым оказался на перегоне поезд из Риги. Следствие по данному случаю ведется...

Л.Суславичус

НЕКОТОРЫЕ КОММЕНТАРИИ К СТАТЬЕ В. СМИРНОВА «О ПАРОВОЗЕ ЧЕРЕПАНОВЫХ»

1. *Первый художник, рисовавший черепановский паровоз, изобразил его в виде стилизованной стефенсоновской "Ракеты"..., удалив всё ненужное - всё то, что заставляет вращаться колёса (цилиндры, кулисы).*

- Первое изображение паровоза Черепановых (чертеж в 2-ух проекциях с разрезом) было опубликовано в 1902 г. Р.Р. Тонковым. Должен констатировать факт: с движущим и парораспределительным механизмами паровоза там всё в порядке, все детали находятся на своих местах. (Вот кулис действительно нет, да и быть не могло, т.к. в Европе они впервые появились на паровозах лишь в 40-х годах XIX века; до этого парораспределение осуществлялось посредством эксцентрикков.) К тому же, черепановский паровоз в том виде, как его показывают на всех иллюстрациях, никакого реального сходства со стефенсоновской "Ракетой" не имеет.

2. *Первый вариант "парохода" совершил свои испытательные поездки в августе 1834 г. В марте 1835 г. у Черепановых был уже другой паровоз. Именно описание другого паровоза и было помещено в пятом номере журнала... Отдельные узлы паровоза усовершенствовались и переносились с одной модели на другую, третью.*

- Публикация в майском номере "Горного журнала" за 1835 г. была посвящена первому черепановскому паровозу, что однозначно следует из её текста. О постройке второго паровоза сообщалось в **июльском** номере журнала за тот же год. Известно, что в Н. Тагиле в 1837 г. были в наличии **оба этих паровоза**. Третьего паровоза Черепановы никогда не строили (если не считать изготовленной ими модели в масштабе 1:2, ныне находящейся в ЦМЖТ).

3. *Механизма, вращающего колёса, модель из С.-Петербургского музея ж.-д. транспорта не имеет. Колёса у неё одного диаметра с бегунком, хотя сказать, которая из этих пар - бегунок, никто не сможет.*

- Упоминаемая модель не только имеет движущий механизм, но

и, по ряду признаков, первоначально являлась действующей. Бегунковой у неё является первая колёсная пара, считая от трубы (тип 1-1-0).

4. *Стефенсон, в современном понимании - "локомотивщик", конструируя свои паровозы, не занимался разработкой и постройкой самой дороги, но... предусмотрительно уменьшил диаметр колёс бегунков, так чтобы паровоз мог при случае "вписаться" в более крутой путь.*

- В проектировании и постройке первых английских железных дорог, Стоктон-Дарлингтонской и Ливерпуль-Манчестерской, Дж. Стефенсону принадлежит главная роль. Вписываемость паровоза в кривые определяется не диаметром его бегунковых колёс (которые вообще играют роль только при высоких скоростях движения!), а длиной базы и конструкцией экипажной части в целом.

5. *Бегунки у "парохода" могли быть меньшего размера и по другой причине. Так как они могли мешаться кривошипно-кулисному механизму.*

- Диаметр бегунковых колёс на работу движущего и парораспределительного механизмов не влияет. Употребляемый автором термин "кривошипно-кулисный механизм" в отечественной технической литературе по паровозам отсутствует.

6. *Черепановы были в Англии и видели стефенсоновскую "Ракету" и другие паровозы... А поэтому могли просто слепо скопировать и сделать бегунки меньшего диаметра.*

- У стефенсоновского паровоза "Ракета" бегунковых колёс не было совсем (тип 0-1-1)!

7. *Паровоз был достаточно заливной водой, растопить его только подбрасывать уголь в топку, чтобы сохранять необходимое давление пара в цилиндре.*

- Для справки: **сохранять** постоянное (близкое к атмосферному) давление пара **в цилиндрах** возможно только при неработающей паровой машине, в противном случае оно будет непрерывно (и весьма быстро) изменяться...

8. *Чертеж, найденный в 1984 г., в общих чертах напоминает все*

ранее нарисованные. У него также нет кулис и топки. (Топка должна находиться под котлом.) ... Сказать, где перед паровоза, спорно.

- Во-первых, данный чертёж на самом деле имеет весьма существенные отличия от тех изображений, которые публиковались ранее (достаточно сказать о разном диаметре бегунковых и движущих колёс). Во-вторых, топка там всё-таки есть, хотя и под названием: "печь, в которую кладётся уголь" (ну не было ещё во времена Черепановых устоявшейся паровозной терминологии). Находится она там, где и должна находиться в обычном случае, т.е., конечно, **не под котлом**, а в задней его части. Сказать, где "перед" у черепановского паровоза, сможет, пожалуй, любой 3-летний ребёнок: там, где труба (как и у всех остальных паровозов с обычной компоновкой). Что же касается кулис, то их постоянное (и при том откровенно неуместное) упоминание г-ном Смирновым, вообще говоря, создаёт впечатление того, что данный термин он (непонятно, на каком основании) употребляет для обозначения не деталей парораспределительного механизма, а паровозных дышел...

9. *Неграмотность автора рисунка просто поразительна: цилиндры находятся под котлом.*

- К сведению автора статьи. - Цилиндры паровой машины у паровозов по отношению к паровозной раме могут иметь или наружное, или внутреннее расположение. Первый вариант имел абсолютно преобладающее распространение в большинстве стран, кроме Англии, однако ранний период паровозостроения был характерен как раз широким применением цилиндров, расположенных "под котлом", точнее - внутри паровозной рамы, - вместе со всеми остальными деталями движущего и парораспределительного механизмов (что, конечно, делало их малозаметными для постороннего взгляда)...

10. *Сколько же паровоз терял за 4 минуты воды, чтобы её надо было возвращать в котёл насосом. Не проще ли было её во время движения просто доливать...*

- Предлагаемая г-ном Смирно-

вым, с позволения сказать, технология подачи воды в котёл на практике, насколько известно, ни на одном паровозе не применялась и, очевидно, не могла быть применена в принципе - хотя бы из-за того, что в рабочем состоянии давление пара в котле весьма существенно превышает атмосферное, ввиду чего паровозный котёл (в отличие от кухонного) должен быть герметичным по своей конструкции...

К вопросу о подлинности чертежа черепановского паровоза. - Если допустить, что в действительности речь идёт о подлоге (как это делает В. Смирнов, вслед за некими таинственными "многими авторами"), то нельзя не признать, что мы столкнулись с подделкой высочайшего уровня, которая, помимо всего прочего, требовала от исполнителя глубоких знаний об особенностях конструкции английских паровозов 30-х годов XIX века. Такого рода специалистов ни в Нижнем Тагиле, ни в Свердловске в "период застоя" просто не было! Да и вообще фабрикация "липового" архивного документа той эпохи - дело само по себе, мягко говоря, весьма и весьма непростое... Спрашивается, какую же цель могли преследовать организаторы столь серьёзной аферы? (Вечный вопрос: кому выгодно?) Ведь если на то пошло, поисками чертежей черепановского паровоза у нас тогда никто особо озабочен не был, всех вполне устраивали иллюстрации, сделанные с модели, хранящейся в Ленинградском музее ж.-д. транспорта. И единственными, кто в конечном итоге оказались в каком-то выигрыше от сделанной находки, стали сами её авторы - две сотрудницы Нижнетагильского музея, чьи фамилии промелькнули тогда на страницах прессы, но и не более того. (Надо ли повторять, что изготовление подобной фальшивки было им явно не под силу?) В общем, достаточно просто взглянуть на всю эту историю с позиции здравого смысла, чтобы практически перестать воспринимать всерьёз "ра-

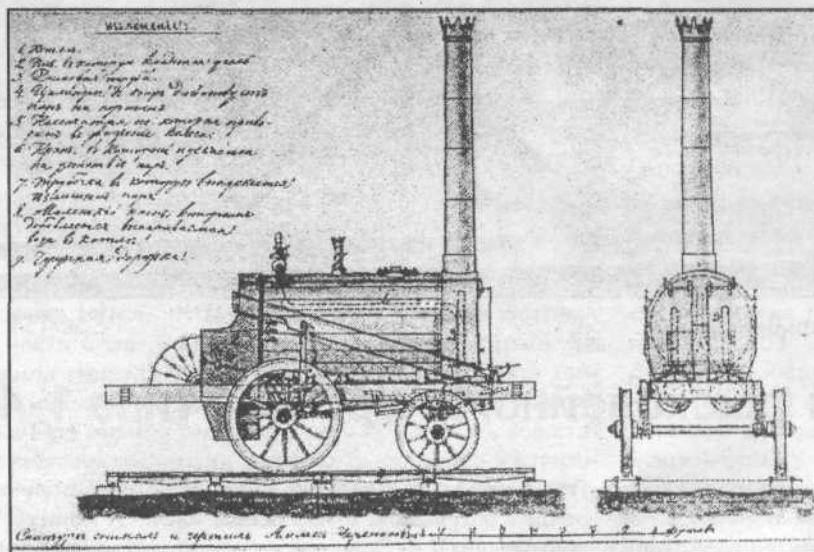
зоблачения" подобного рода...

Далее.

11. В Сибирь были эвакуированы почти все заводы европейской части СССР.

- Во-первых, наибольшее число промышленных предприятий из западных областей СССР было эвакуировано не в Сибирь, а на Урал (что, вообще говоря, не одно и то же). А во-вторых, добрая половина Урала, если на то пошло, также располагается в европейской части страны!

12. За невыход на работу, за невыполнение плана расстреливали..., а тут два "мужика" разъезжают по Уралу в поисках каких-то портретов.



- Применение столь радикальной меры наказания в подобных случаях - это, между прочим, сенсация, которую, по непонятным причинам, проглядели авторы многочисленных антисталинских публикаций последних лет (которые много писали, например, о сокращении пайка для заключённых ГУЛАГа, не выполнявших нормы выработки...) В реальности это явно привело бы к тому, что работать в тылу вскоре стало бы просто некому! Далее, очевидно, что и в годы войны уральское население отнюдь не всё поголовно "стояло у станка" в буквальном смысле слова; были и те, кто, например, продолжал заниматься литературной деятельностью. И в общем, поездка П.П. Бажова (известнейшего писателя, руководившего, к тому же, областной писательской организацией) из Сверд-

ловска не куда-нибудь за границу, а в Нижний Тагил (на расстоянии 150 км) явно не представляет собой ничего неправдоподобного даже с учётом условий того времени...

13. Вряд ли наследники при переезде прихватили в багаж... два испорченных портрета.

- Риску предположить, что абсолютному большинству из читателей ЛТ в течение своей жизни так или иначе приходилось переезжать на другую квартиру (да не единожды). Вопрос к этим людям: выбирали ли они при этом фотографии своих дедушек, либо всё-таки стремились забрать их с собой, даже несмотря на их (вполне возможно) плохую сохранность? И

можно ли считать странным, что подобным образом поступил и внук М.Е. Черепанова - с той лишь разницей, что вместо фотографий (которые в 30-е годы XIX века на Урале ещё никто не делал) у него были портреты, написанные художником?

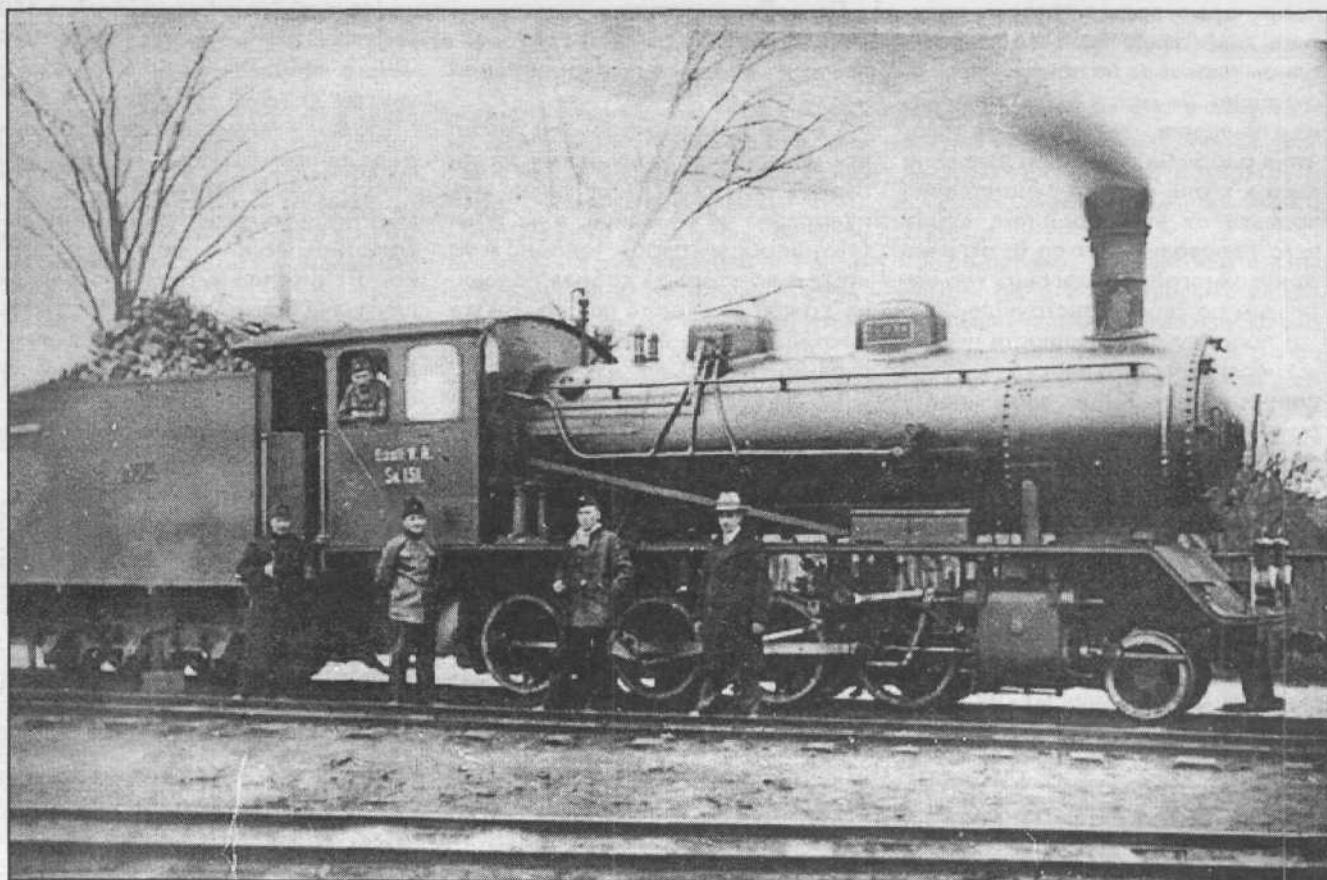
14. - Эрмитаж в 1952 г. был буквально завален работой..., а ста-

рейшему реставратору дают испорченные полотна, прибывшие... из небольшого сибирского посёлка.

- Во-первых, Екатеринбург (Свердловск) - это не "небольшой сибирский посёлок", а крупнейший город Урала. А во-вторых, имена Е.А. и М.Е. Черепановых, как создателей первого отечественного паровоза, как раз в тот период прославлялись в СССР с наибольшим размахом, и поэтому вполне естественно, что восстановлению их портретов (а то, что это именно их портреты, было известно от А.П. Гуляева) было уделено такое большое внимание.

Таковы лишь некоторые очевидные замечания к статье г-на Смирнова. Выводы предоставляю возможность сделать самим читателям...

А. Колесов (Екатеринбург)



Петер Клаус (Финляндия)

Sk-151 на ст. Пярну, 30-е годы

История узкоколейного паровоза типа 1-4-0 серии SK

Появление такого паровоза было вызвано развитием техники и требованиями развивающегося транспортного.

После национализации у/к ж.д. бывшего Первого общества подъездных путей в России на территории Эстонии в первой половине 20-х годов на дорогах были исключительно старые паровозы Коломенского завода типа 0-4-0 (зав. Тип 63, 60 и 65). Постепенно паровозы перешли с дров на сланец, но, к сожалению, это не дало большого результата, кроме дыма и копоти. Сланец - не самое лучшее топливо, хотя, к нему возвращались еще раз в послевоенные годы.

Все паровозы были в возрасте 25-30 лет. Надо было смотреть в будущее, поднимая скорость поездов и вес. Т.к. реконструкцией паровозов заниматься было нецелесообразно, решили приобрести новые паровозы, которые бы работали на паре, развивали скорость более 30-40 км/час и могли эксп-

луатироваться для всех видов поездов (грузовых, смешанных, пассажирских).

После реального соединения бывших линий Первого Общества в 1926-27 гг. под управлением E.V.R. через пару лет была куплена партия паровозов во Франции, велись разговоры о применении паровозов системы Маллет. Однако короткий опыт эксплуатации французских паровозов показал, что нужно строить свои. Проект нового паровоза был приобретен на знаменитом паровозостроительном заводе в Берлине A.Borsig. Часть деталей изготовили там же и отправили в Эстонию, т.к. заказ на постройку новых паровозов был дан заводу Ф.Крулл в Таллинне. Строительством новых паровозов (с 1930 г.) руководил профессор Шелоумов.

В первом заказе было 10 паровозов, а первый вышел из ворот завода в марте 1931 г. На испытаниях он оправдал все надежды и в начале апреля был передан E.V.R.,

где получил серию SK и номер 151. К концу 1931 года была построена первая пара этих паровозов №№150-159. Цена одного паровоза составила 66500 крон (1931 г.). С технической точки зрения паровоз был современным, имел листовую раму (толщина листа 50 мм), пароперегреватели Шмидта, парораспределение Хеузингера, питание котла с двумя инжекторами Фридмана, однако по-прежнему керосинное освещение и паровой тормоз. При эксплуатации выяснился ряд недостатков: дым с дымовой трубы на ходу ложился на кабину машиниста. Затем трубы были удлинены, и в последующих выпусках уже были более длинные трубы. К недостаткам следует отнести и высоту паровоза по сравнению с высотой оси котла - 2150 мм против 3550 мм у паровоза. (у Гр 2100 мм и 3400 мм), при этом паровоз имел внутреннюю раму (сравните с французским паровозом, у которого была внутренняя рама и ось котла 1950 мм

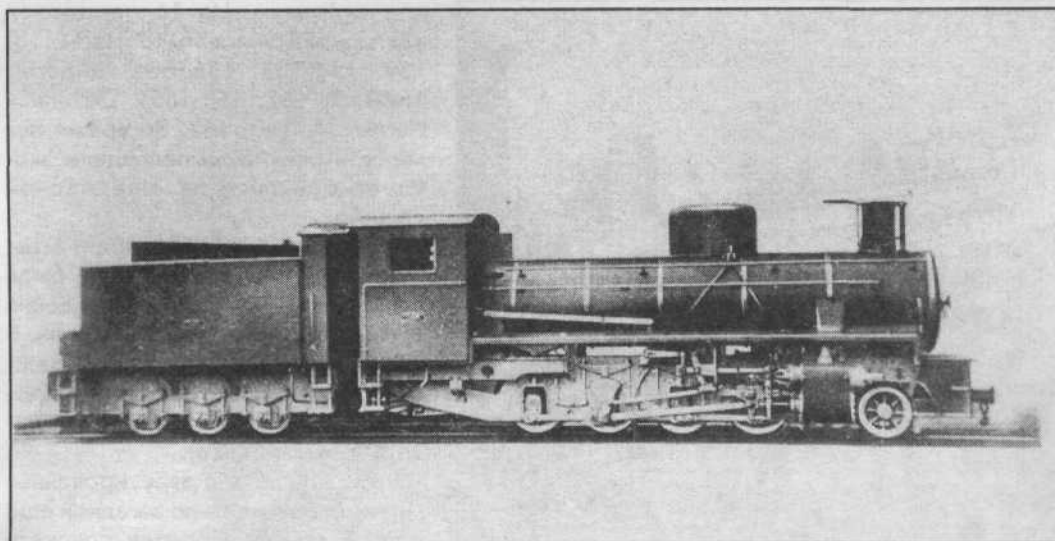


Фото сверху:
1-4-0
Corpet-Louvet
№ 1753-56/29
E.V.R.-UK 80-83

Фото внизу:
Sk-154
"Franz Krull",
Таллинн, 1931

при высоте паровоза 3590 мм). Однако у SK скорость была значительно выше, чем у французского — 50-60 км/час против 40 км/час. При максимальной скорости и плохой дороге паровоз качало с боку на бок, по этой причине случилось несколько тяжелых аварий. Но при нормальной дороге ход паровоза был плавный.

На паровозе был установлен и модератор для уменьшения тяги в дымовой камере, т.е. часть отработанного пара выходила через прямую трубу рядом с дымовой трубой с левой стороны. При этом был слышен резкий стреляющий звук, который поначалу пугал людей.

Оригинальные дверцы дымовой камеры были конические, как у паровоза С. Только в 50-е годы их стали делать, как у паровозов ТЭ.

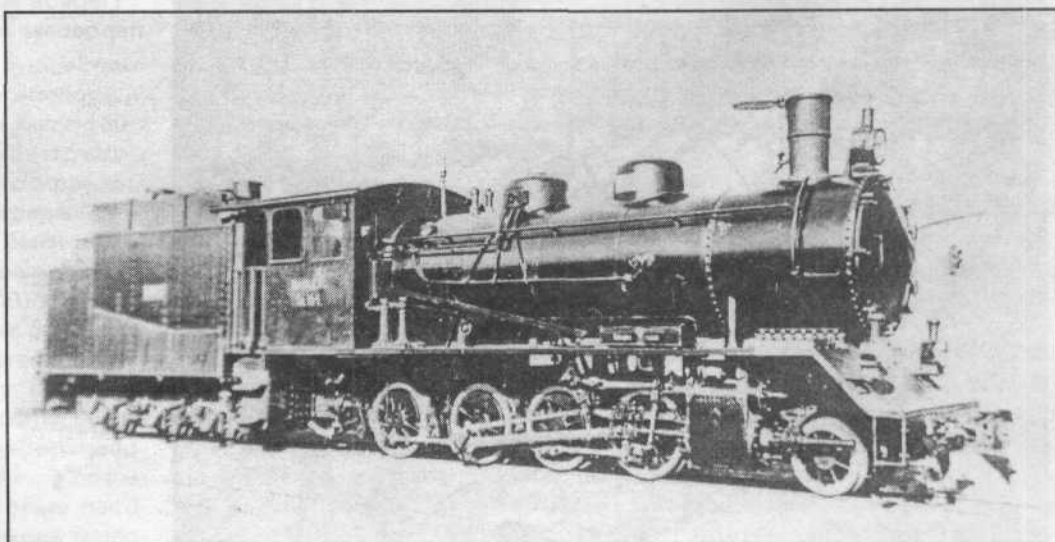
В 1935 г. заказали еще 3 паровоза №№160-162, т.к. они зарекомендовали себя очень хорошо: и локомотивные бригады, и особенно машинисты были ими довольны. Максимальный вес поезда составлял 400 т, да и скорость была на уровне. Конечно, будущее показало, что рекорды тяжеловесов остались за паровозами серий Гр, но скорость у них была меньше (не учитывая паровозов серий Vк).

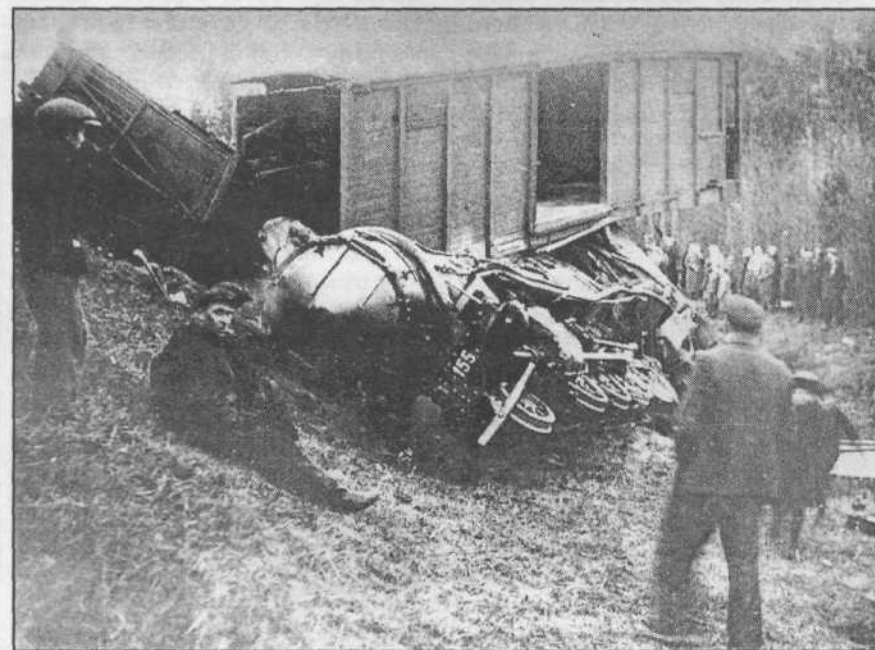
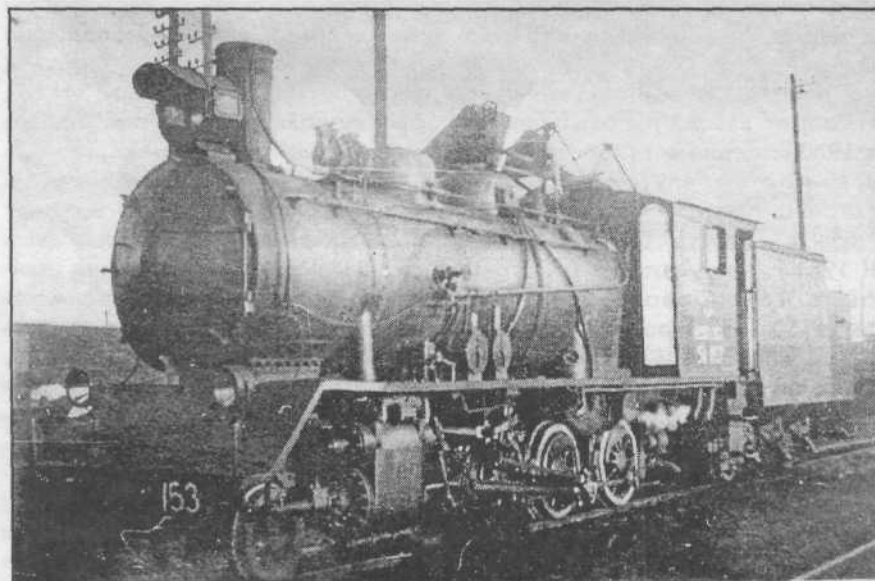
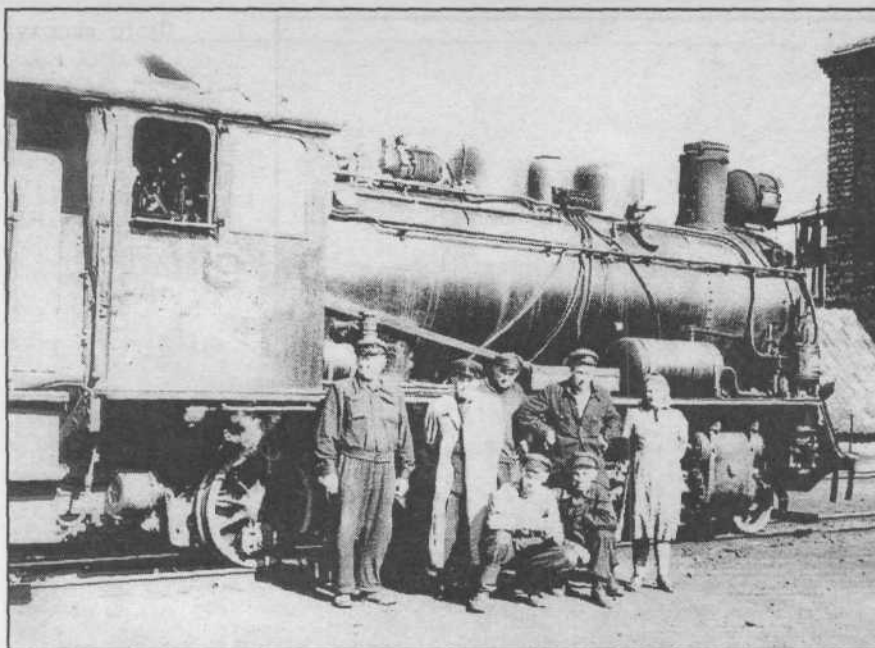
В 1939 г. присту-

пили третий раз к выпуску паровозов серий SK. Было внесено ряд новинок: электроосвещение, воздушные тормоза, реконструирована песочница, 2 паровых колпака, паровоздушный тандем-насос. Из ворот завода паровозы вышли в 1940 г. с новыми табличками завода-изготовителя (как ни странно, "Франц Круль" превратился в "Красный Круль") и №№163-165. К 1941 г. на у/к дорогах Эстонии было 16 паровозов серий SK №№150-165. Вероятно, было запланировано продолжать их строительство с целью заменить все старые (в парке было тогда 92 паровоза, из них 19 новых и 9 реконструированных). Мощность машины была около 320-350 л.с., как и серий Kк и UK (например, у Гр по разным источникам 250-300 л.с.).

Отопление паровозов: первое время был сланец, с 1934 г. некоторые, а к концу 30-х гг. все паро-

возы были переведены на жидкое топливо (сланцевое масло). В связи с началом войны в Европе цена на масло поднялась и постепенно паровозы стали топить твердым топливом (уголь/сланец). 1941 год был роковым для серий SK. До прихода немецкой армии местные власти постарались эвакуировать все, что было возможно. В список попали и новые паровозы. Были случаи, когда прибывший на станцию паровоз въезжал своим ходом на ширококолейную платформу и отправлялся в неизвестность. Любовь к этим машинам среди машинистов была огромной: некоторые покидали родные места вместе с паровозом, другие, рискуя жизнью, угоняли паровозы из депо в далекие тупики за пределы города. До войны паровозы SK в основном были в депо Таллинн-Вяйке, поэтому их было сравнительно просто брать из депо и грузить





для отправки. Из 16 паровозов удалось эвакуировать 13 (№№ 150-152, 154-155, 156 без тендера, 157-159, 161, 163-165). Остались №№ 153, 160, 162. Во время немецкой оккупации последние эксплуатировались на ежедневной службе.

Более всех пострадал при этом № 153. В 1942 г. под поезд была заброшена мина, но повреждения были легкие, и его восстановили. В 1944 г. сильное повреждение между ст. Лелле и Кяру получил ширококолейный Мкт-252 (разбит тендер, согнута рама).

Что случилось с эвакуированными паровозами, было загадкой еще долгое время. Попытки поиска и возвращения паровозов были предприняты. Оказалось, что часть машин попала на Белорецкую УЖД (7 паровозов) к концу 1941 г.: это №№ 151, 152, 155, 156, 158, 163, 164. Прибыл сюда и один эстонский машинист, эвакуированный вместе с паровозом. Он работал здесь до конца войны и вернулся на родину в конце 40-х один, когда выяснилось, что вернуть паровозы невозможно.

Удивительно, но паровозы зарекомендовали себя и в новых условиях: в горах с тяжелым составом руды. По воспоминаниям ветеранов, у паровозов были хорошие котлы и великолепное паропрообразование. Были сходы и крушения, но Тирлянские ж.д. мастерские выполняли все виды ремонта "эстонкам". Внешний вид паровозов после ремонтов в деталях менялся, но заводские таблички сохранялись (в отличие от того, что случилось в послевоенные годы в Эстонии).

Первое время с 1942 по 1954 гг. паровозы в основном эксплуати-

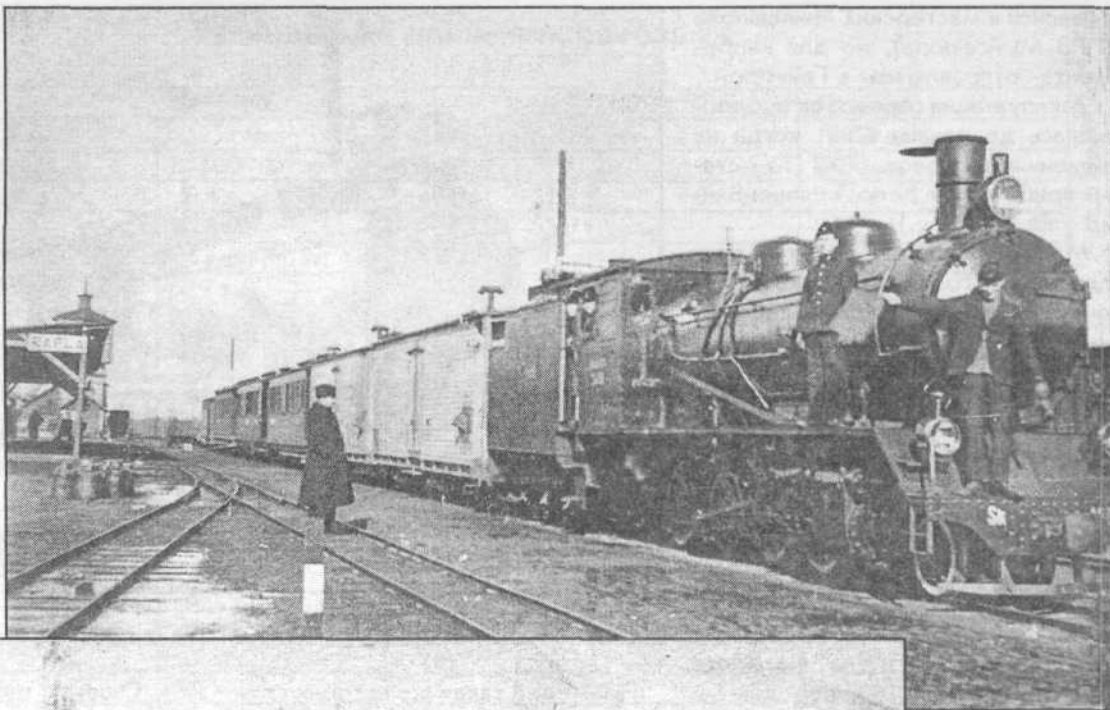
На фото (сверху вниз):
Ск-165 Punane Krull, 1940.

У депо Таллинн-Вяйке,
конец 50-х годов

Ск-153 после ремонта,
в топливном складе,
конец 50-х годов

Крушение
пассажирского поезда,
паровоз Ск-155,
21.10.1936

СК-156
на ст. Рагла,
30-е годы



СК-154, депо
Мыйсакюла,
31.07.1931 г.

ровались на участках Тукан-Белорецк (116 км) и Инзер-Белорецк (70 км). Весовая норма была 180 т (у Гр 150 т). После реконструкции больших немецких трофейных танк-паровозов (из них сделали тендерные) паровозы SK были заменены реконструированными паровозами серий K55 (0-5-0) и K57 (1-5-0), а паровозы серии SK отправили на северный участок: Запрудовка-Тирлян-Белорецк (145 км). Там они ходили до закрытия участка Запрудовка-Тирлян-Верхнеаршинский (87 км) в 1968 г., а потом их списали, хотя некоторые паровозы с 1967 г. и до прихода тепло-

возов эксплуатировались рядом с тепловозами ТУ5. К середине 70-х основная часть паровозов была списана. Один сохранился как стационарная котельная на бетонном заводе примерно до 1980 г.

Из эвакуированных 13 паровозов в послевоенные годы в Эстонию возвратились 2 - №№ 154, 165 (где они были в военное время - неизвестно). В начале 1945 г. на Эстонской ж.д. был всего один паровоз SK (№ 153 утопили, а № 162 при отступлении немецких войск попал на территорию Латвии). С большими неприятностями возвращали SK № 162. в 1946 г. Тогда же

прибыл обратно SK 154. SK 165 прибыл еще в 1945 г. Наконец был поднят SK 153 и восстановлен в ж.д. мастерских в Мыйсакюла (получен тендер от SK 156). В конце 50-х гг. в строю были все 5 паровозов. Они обслуживали основные линии: Таллинн-Пярну (146 км), Таллинн-Рапла-Виртсу (150 км), Таллинн-Тюри-Вильянди-Мыйсакюла (196 км) — и были приписаны к депо Таллинн-Вяйке.

Со временем паровозы первых выпусков также были снабжены воздушными тормозами и электроосвещением. Они обслуживали пассажирские поезда и ремонти-

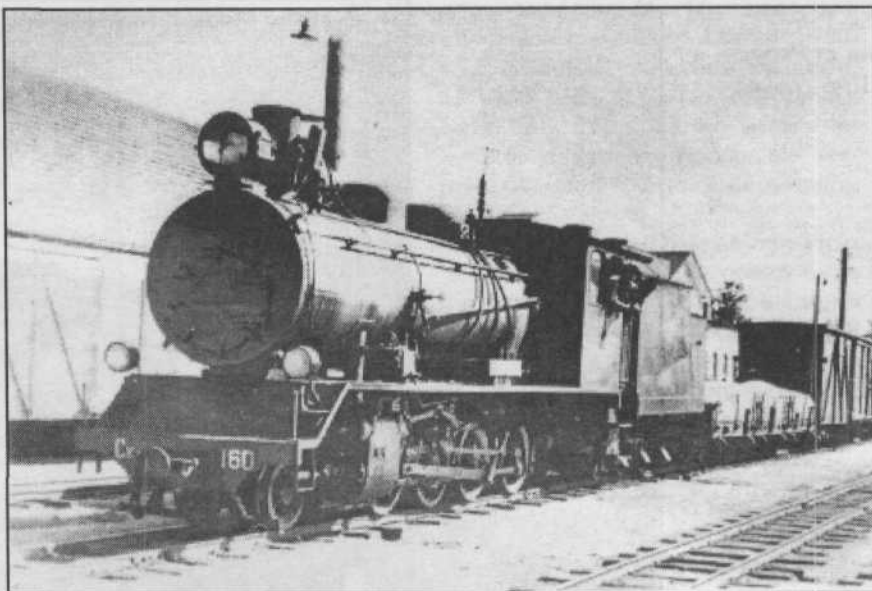
ровались в мастерских Мыйсакюла (ПРЗ Мыйсакюла), но для капремонта отправлялись в Гайворон.

Эксплуатация паровозов продолжалась до начала 60-х, когда их заменили тепловозы ТУ2 (ТУ2 стали прибывать в депо Таллинн-Вяйкеузе в 1957 г.).

Можно добавить еще, что в послевоенные годы на паровозы серии SK иногда смотрели как на знак независимой Эстонии довоенных лет, поэтому до 1950 г. с паровозов исчезли все заводские таблички как символ прошлого (тогда коллекционеров-любителей еще не было, но была политика и пропаганда!).

В начале 60-х 4 паровоза SK были переданы разным СНХ. В Латвию попали №№ 153 и 162, Карагандинскому СНХ, Джезказганскому заводу №№ 154 и 165. На месте остался лишь SK 160, переданный депо Мыйсакюла. Его стали использовать как стационарный котел.

Туманна судьба 3-х паровозов SK №№ 150, 157, 161. Два паровоза попали в депо Балахна, но их эксплуатацию не удалось наладить (проблемы с торф. отоплением и ремонтом, большая нагрузка на ось для торфозвозной ж.д.). Паровозы серии SK получили в Балахне местные номера 960 и 961 (при этом оригинальных номеров уточнить не удалось). Эксплуатация паровозов была закончена примерно в 1953 г. и, вероятно, со временем они были списаны в утиль.



SK (Ск)-160, СТ.ВИЛЯНДИ, лето 1961 (последний Ск на ходу в Эстонии)

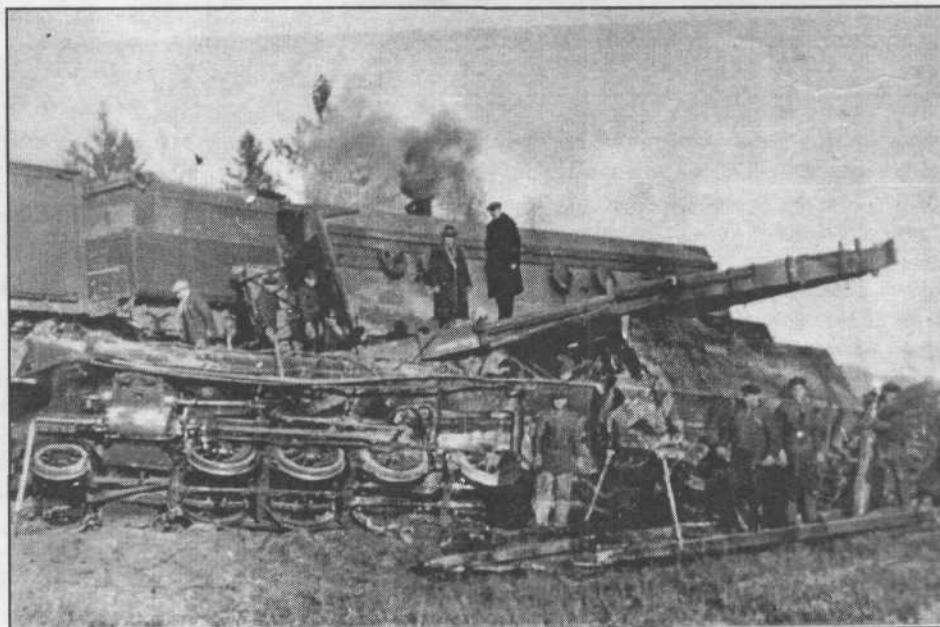
Примерно такая же история случилась и с третьим паровозом, который попал на одну торфозвозную ж.д. Калининской обл. Вероятнее всего, сразу же после первой поездки паровоз оказался слишком тяжелым, и его просто не стали использовать. Простоял он более 10 лет.

Однако, паровозы SK 153 и 162 попали также на торфозвозную узкоколейку в северной Латвии (прим. 25 км от южной границы Эстонии). Торфозвозное предприятие в пос. Седа эксплуатировало такие паровозы до начала 70-х, потом заменив их тепловозами

ТУ4. Один из паровозов был временно стационарным котлом в депо. Тендера сохранялись в виде емкостей на колесах еще в 80-х гг., потом были сданы в утиль.

Вернусь еще к паровозу в Калининской области. Прочитал статью в "Ж.д. дело" №2/97 "У/к ж.д. Алферовского торфопредприятия" (с.Костырогово) и заметил, что там упоминается что-то о Гр 325. Но как ни странно, данный локомотив все время был в Прибалтике: 1951-1965 гг. - в Эстонии, 1965-1976 гг. — в Латвии (списан в депо Кулдига в 1976 г.). Но мне кажется, что номер данного Гр неправильный или это был просто тот пропавший SK.

Крушение пассажирского поезда с паровозом Sk-155. 21.10.1936



Реальных заводских номеров для паровозов в числе общей продукции завода Ф.Круль не было, но была спец. нумерация, общая для паровозов широкой и узкой колеи.

SK 150 a/s F.Krull, Tallinn (№ 1/31).

Был последним паровозом первого выпуска, передан E.V.R. 12.1931. До 07.1941 на E.V.R., дальнейшая судьба неизвестна.

SK 151 a/s F.Krull, Tallinn (№ 2/31). Был первым паровозом первого выпуска. Передан E.V.R. 2.04.1931, до 07.1941 E.V.R., с конца 1941 до 1975 г. на Белорецкой УЖД.

SK 152 a/s F.Krull, Tallinn (№ 3/31). E.V.R. - 04.1931-

Технические данные паровоза SK

	Sk (1-4-0)	Vk (1-4-0)	Гр (0-4-0)
Длина с тендерами	13250 мм	14240 мм	12014 мм
Высота (с трубой)	3550/3700* мм	3590 мм	3400 мм
Вес порожний	28,4 т	31,8 т	24,6 т
Вес служебный	31,5 т	35,0 т	26,8 т
Макс. Скорость	60 км/ч (50 км/ч-констр.)	40 км/ч	35 км/ч
Мощность машин	320 л.с.	350 л.с.	250 л.с.
Сила тяги	5200-5740 кгс	5520-5740 кгс	5280 кгс
Диам. , бегунка	650 мм	700 мм	-
Диам. вед. Кол.	900 мм	900 мм	800 мм
Нагрузка на ось	3,8; 6,9-7,0 т	2,8; 8,1 т	6,4 т
Диам. цилиндра	380 мм	390 мм	370 мм
Ход поршня	450 мм	400 мм	400 мм
Давление в котле	13 кг/см ²	13 кг/см ²	13 кг/см ²
Колосниковая решетка	1,8 м ²	1,58 м ²	1,6 м ²
Общ. поверх. нагрева С пароперегревателем	95,6 м ²	85,5 м ²	60,8 м ²
Пароперегреватель	24,6 м ²	10,5 м ²	18,0 м ²
Запас воды	6,9 м ³	8,0 м ³	5,5 м ³
Запас угля	7,5 т	6,0 т	3,0 т
Диам. кол. тендера	650 мм	700 мм	550 мм
Вес тендера порож.	7,6 т	8,82 т	5,7 т
Вес тендера служ.	22,0 т	22,8 т	14,2 т
Общ. вес служ. Лок.+тендер	53,5 т	57,8 т	39,8 т

* - Высота с удлиненной дымовой трубой

Для сравнения приведу и тех. данные серии UK (1-4-0) французской постройки и всем известного послевоенного Гр (0-4-0), которых на Эстонской ж.д. было значительное количество (22).

07.1941 — эвакуирован. Белорецкая УЖД - 12.1941-1970-75.

SK 153 a/s F.Krull, Tallinn (№ 4/31). E.V.R. - 1931-07.1941 - Est.DR.Ost - 1941-1944, прим. 1944-1958 из-за повреждений в нераб. сост. Латв. СНХ. Седа — 29.10.1959 - прим. 1970.

SK 154 a/s F.Krull, Tallinn (№ 5/31). E.V.R. - 20.05.1931-07.1941. 1941-46 - в эвакуации. Эст. Ж.д. 1947-1960, 06.1960 передан (продан?) Карагандинскому СНХ, Джек-казганскому медеплавильному комбинату, списан в 1979 г.

SK 155 a/s F.Krull, Tallinn (№ 6/31). E.V.R. - 1931-07.1941 - эвакуирован, Белорецкая ж.д. 12.1941-прим. 1980.

SK 156 a/s F.Krull, Tallinn (№ 7/31). E.V.R. - 1931-07.1941 (ушел без тендера) Белорецкая УЖД — 12.1941 - прим. 1977.

SK 157 a/s F.Krull, Tallinn (№ 8/31). E.V.R. - 09.1931-07.1941 - эвакуирован (конкретные данные отсутствуют).

SK 158 a/s F.Krull, Tallinn (№ 9/31). E.V.R. - 1931-07.1941 - эва-

куирован, Белорецкая УЖД — 12.1941 - прим. 1975.

SK 159 a/s F.Krull, Tallinn (№ 10/31). E.V.R. - 1931-07.1941 - эвакуирован, Сталинская ЖД (Донецк), к парку не приписан. Списан 12.02.1955.

SK 160 a/s F.Krull, Tallinn (№ 11/35). E.V.R. - 1935-07.1941 - Est.DR.Ost 1941-44. Эст. Ж.д. 1.06.1945, передан на баланс ВЧД-4 02.1962. Был последним паровозом этой серии в Эстонии, 1962-1966 — стационарный котел вагонных мастерских в Мыйсакюла. Затем разобран, котел продолжал эксплуатироваться.

SK 161 a/s F.Krull, Tallinn (№ 12/35). E.V.R. - 1935-07.1941 - эвакуирован (конкретные данные отсутствуют).

SK 162 a/s F.Krull, Tallinn (№ 13/35). E.V.R. - 11.1935-07.1941 - Est.DR.Ost 1941-44. Латв. 1944-45, Эст ж.д. 1946-1959.

SK 163 Punane Krull, Tallinn (№ 24/40). E.V.R. - 1940-07.1941 - эвакуирован, Белорецкая УЖД 12.1941-прим. 1975.

SK 164 Punane Krull, Tallinn (№ 25/40). E.V.R. - 1940-07.1941 - эвакуирован, Белорецкая УЖД - 12.1941-прим. 1975.

SK 165 Punane Krull, Tallinn (№ 26/40). E.V.R. - 1940-07.1941 - эвакуирован, 1941-1945 Эст. ж.д. 1945-06.1960 передан (или продан) Карагандинскому СНХ, Джек-казганскому горно-металлургическому заводу, списан в 1979 г.

Машиностроительный завод акционерного общества Франц Круль строил машины в широком ассортименте. К постройке локомотивов он приступил в 1931 г. и выпускал их по 1940 г. включительно. В период 1937-38 гг. было построено еще и 10 ширококолейных паровоза (0-3-1т серий Мтк 250-256 и 1-2-1т серий Кк 70-73). Паровые котлы на этих ширококолейных паровозах были идентичны котлам SK третьего выпуска. В 40-50-х гг. убрали трубы модератора; видимо, из-за низкого качества топлива, держать модератор было нецелесообразно.



Одна из новых книг, которая, возможно, будет интересовать нашего читателя и историка — это книга известного автора Михаэля Раймера *"Lokomotiven für die Ostfront"*. (Локомотивы для восточного фронта). Люди и машины второй мировой войны. 17 х 24 см, ламинированная обл., 192 стр., очень много фото, издание 1999 г. Три страницы в книге посвящены хронологии событий второй мировой войны, в т.ч. с соотношением событий в области локомотивной истории.

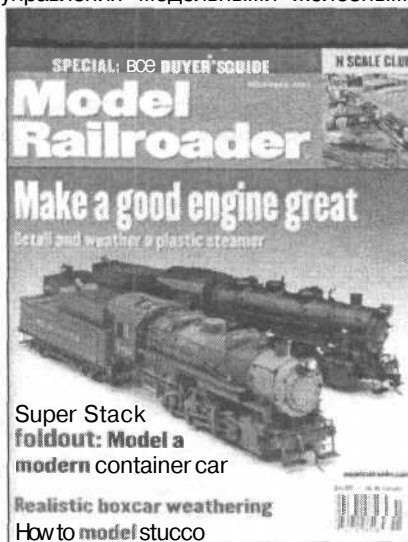
Мы получили новый выпуск «Автомобильного моделизма», где любопытные публикации Люциуса Сусливича «Мерседес» для «золотых фазанов», подборка материалов о Запорожце («горбатом»), прекрасный обзор пожарных серий. Читатель также узнает, что со следующего года «Автомоделизм» будет выходить теперь на 36 страницах (с чем и поздравляем и издателей и читателей!) Напомним, что на журнал можно подписаться (подписка на полгода всего 135 рублей). Для этого достаточно посмотреть на рекламу у нас в разделе «Пакгауз». А для желающих приобрести журналы в нашей редакции — сообщаем, что выпуски «Автомоделизма» теперь продаются и через редакцию «Локотранс».

Эти журнальные выпуски издательского дома Германа Меркера (известного как Eisenbahn Journal) постоянно радуют истинных любителей моделизма во всем мире. Выпуск №13 из серии «Супер макеты» посвящен главным и второстепенным линиям и их ландшафтному оформлению на макете. Некоторые читатели воспользовались предложением нашей редакции по оказанию помощи в приобретении этих выпусков, подписке на зарубежные издания, и теперь стали счастливыми



обладателями, прекрасно выполненными полиграфическими первоисточниками образчиков моделизма. Удивляет заторможенность некоторых любителей и моделеров, которые предпочитают заплатить двойную (а иногда и тройную цену) чтобы получить из вторых или третьих рук требуемый каталог или книгу, чем воспользоваться авторитетом и связями во всем мире журнала «Локотранс». К слову сказать, что цена каталога Фаллер, например, на 2002 год составила всего 286 руб. И это стоит 520 страницное полноцветное издание. Прикиньте, что даже если сделать черно-белую копию этого удивительного каталога, то затраты на ксерокс будут почти в два раза больше. Теперь разъясняется, что означает выражение «Умом Россию не понять!»

Model Railroader, мы получили очередной 11 номер этого американского журнала (170 стр, полн. цвет, А4), как всегда, наполненного ценной информацией о моделизме, новинках американско-азиатского рынка моделизма, а также имеющим симпатичную изюминку номера — добротный обзор всех существующих цифровых систем управления модельными железными



дорогами. Этот обзор готовится нами к печати, и мы сумеем обрадовать наших читателей в ближайших номерах. В журнале также подробно рассматривается процесс изготовления модели из metall kits паровоза в HO осевой формулы 0-4-0 класса Y-3 (его фотография приведена на обложке этого номера MRR). А для постоянного ознакомления с этим журналом можно просто подписаться (цена подписки 59,4\$)

EISENBAHN KURIER. Этот журнал становится все более популярен, поскольку содержание номера обеспечивает постоянный интерес к каждому выпуску. В 12-м номере (он уже к нам поступил) есть хороший подробный обзор о тепловозах семейства V300, а по-простому — коломенских 109-х. В статье Стефана Мюллера приведены несколько цветных, ранее не извест-



ных, заводских фотографий ТЭ109-001, ТЭ109-002, 2ТЭ109-002, ТЭ125-001, ТЭ120-001, ТЭ127-0001.

В этом же номере обзорная статья о путешествии по железной дороге в Крыму — бывшей территории России, теперь, волею исторической случайности оказавшейся украинскими землями. Статья Андреаса Росселя повествует о современном парке ТПС, работающего на железнодорожных линиях в Крыму, содержит фотографии ВЛ8^м-885, ВЛ8-1036 на вокзале в Симферополе, ЧС2-492, электропоезда ЭР1-197 и др.

Модельная тема в этом журнале обильно представляет европейские модельные новинки, публикуется обзор технологии конверсий товарных вагонов (технологии «загрязнения» и придания естественной цветовой гаммы) с прекрасными цветными иллюстрациями; тест-статья о BR52 от Lilliput.

П.С. Редакция оказывает помощь и приобретении литературы

ЛТ.

С. Санеев

Морской флот Владикавказской железной дороги (по материалам Новороссийского городского архива)

Акционерное Общество Владикавказской железной дороги было одним из крупнейших промышленных предприятий России. Кроме железнодорожных линий, раскинувшихся по всему Северному Кавказу, и подвижного состава, ему также принадлежали все вокзалы и другие здания по обслуживанию железной дороги, мастерские, которые по своим производственным мощностям превосходили многие заводы России, элеваторы, электростанции, целые поселки жилых домов, построенные за счет капиталов Общества для служащих дороги, и многое другое недвижимое и движимое имущество. В том числе два морских порта и свой морской флот.

Один порт находился на Каспийском море - порт Петровск, ныне Махачкала, второй - на Черном - Новороссийский порт, о котором пойдет рассказ в дальнейшем.

До постройки железной дороги Новороссийский порта не имел. Заходившие пароходы бросали якорь на рейде бухты и сообщались с берегом посредством лодок, фелюг и баркасов. Еще в 1876 году при Черноморском губернаторе полковнике Б.М.Шелковникове были начаты работы по постройке городской пристани. Это была деревянная пристань, служащая для приема небольших пассажирских пароходов, но никак не приспособленная для погрузки и разгрузки грузовых судов. [1]

В начале 80-х годов Правление Общества Ростов-Владикавказской железной дороги обратило свои взоры на побережье Черного моря. В качестве претендентов конечного пункта железной дороги рассматривались все города и поселки от Анапы до Сочи. Кроме практического значения, место выбора имело и политическое значение. Ведь город Анапу планировалось вывести из Черноморского округа и передать в состав Кубанской области, что и было сделано 9 марта 1884 года. [2]

Свой выбор железнодорожники остановили на Новороссийске. В феврале 1882 года туда приехал техник Шукин, для проведения предварительных изысканий. 25 марта, по его вызову, в Новороссийск приехали инженеры Лебель, Пальмгрен и приступили к проектным работам. В августе работы были закончены, и они выехали в Санкт-Петербург. [3]

Одновременно в столице Российской империи Правление Общества вело переговоры с министром путей сообщения и 8 апреля министр вошел с представлением в Комитет Министров о безотлагательной постройке "... ветви Ростов-Владикавказской железной до-

роги к Черному морю, у Новороссийска...". [4]

Еще только велись проектные работы и переговоры Правления с правительством, а Российское общество пароходства и торговли (РОПиТ), узнав об этом, сразу же почувствовало свою выгоду. 14 октября все того же 1882 года в Новороссийск на пароходе "Михаил" прибыл вице-адмирал Чихачев, директор РОПиТ. Он не скрывал целей своего посещения города: "...Главнейшей причиной этого посещения послужило намерение правления РОПиТ построить собственную пристань, помещение для агентства и магазины". [5]

До решения вопроса о строительстве железной дороги РОПиТ даже и не собирался строить свою пристань в Новороссийске.

20 октября 1882 года в Новороссийск прибыла правительственная комиссия по изысканию железной дороги. От Министерства путей сообщения председателем комиссии был инженер Владимир Владимирович Соболевский, начальники изыскательских партий - инженеры Гамбурцев, Салин, Колмогоров, от министерства финансов - чиновник для особых поручений Василий Лаврентьевич Михайловский. [6]

Больше года шла обработка материалов изыскательских работ. Только в 1884 году на заседании 14 февраля Комитет Министров признал первостепенной значение Новороссийской ветви. Более того, подчеркивалось, что "... после Сибирской линии она представляется наиболее неотложной из всех намеченных правительством железнодорожных линий". [7]

Но, несмотря на это, бюрократическая машина империи работала весьма неспешно. Только через полгода, 24 сентября 1884 года, Министерство путей сообщения вошло с представлением в Кабинет Министров. В нем указывалось, что направление железнодорожной линии от станции Тихорецкой Ростово-Владикавказской железной дороги через Екатеринодар до Новороссийска пройдет так, что "...самые хлебоборобные местности Северного Кавказа будут отстоять от незамерзающего порта не более как в 200-300 верст. При таких расстояниях и при устранении в Новороссийске накладных расходов, вызываемых в замерзающих портах необходимостью хранить хлеб в течение зимних месяцев, кавказский хлеб по своей цене на зарубежных рынках будет поставлен в более благоприятные условия для конкуренции, чем хлеб, отправляемый через балтийские порты. Таким образом, Северный Кавказ не только может заменить ос-

кудевающие внутренние области империи в отпускной хлебной торговле нашей, но и будет иметь возможность бороться с возрастающей конкуренцией нашему хлебу на европейских рынках..." [8]

После этого проект строительства железнодорожной линии Тихорецкая - Новороссийск был ВЫСОЧАЙШЕ утвержден. А Общество Ростов-Владикавказской железной дороги было переименовано в Общество Владикавказской железной дороги - ВКЖД. 24 декабря 1884 года был ВЫСОЧАЙШЕ утвержден Устав этого общества, причем в нем было сказано:

"...Правительство примет со своей стороны все меры к тому, чтобы сооружение порта в Новороссийске в размерах, соответствующих провозной способности дороги, было окончено к сроку, назначенному для окончания постройки Новороссийской ветки..." [9]

И Общество Владикавказской железной дороги была выдана долгожданная лицензия на строительство железнодорожной ветки Тихорецкая - Новороссийск через Екатеринодар. [10]

15 января 1885 года было ВЫСОЧАЙШЕ утверждено решение о строительстве порта в Новороссийске. Затем вопрос был передан на рассмотрение Государственного Совета. Совет признал сооружение порта в Новороссийске одновременно с проведением железной дороги совершенно необходимым и одобрил решение Министерства путей сообщения относительно устройства порта. [11]

Первоначальный проект порта, представленный Правлением ВКЖД, был разработан инженером Лисовским. Он предполагал на болоте, существующем при впадении реки Цемес (по имени которой бухта и получила имя), вырыть ковш, отгороженный от моря, установить шлюза и внутри ковша устроить пристани. Этим исключалось вредное воздействие ветра, знаменитого норд-оста, на суда, стоящие в ковше. Но Министерство путей сообщения отвергло этот проект как дорогостоящий и представило свой проект Новороссийского порта, рассчитанного для пропуска 32 млн. пудов грузов в год. Работы предполагалось провести в три года. Стоимость проекта оценивалась в 3,5 млн. рублей. [12]

28 июля 1886 года с инженерами Лешерн-фон-Гершельдом и Сипайпсом был заключен контракт на 3 года на работы по сооружению заградительного мола и набережной при нем на сумму 2,621 тыс. рублей. Но они не выполнили своих обязательств, и ~Апреля 1889 года Министерство путей со-



общения признало подрядчиков неисправными и устранило от дальнейших работ. [13]

Предвидя все это, Общество ВКЖД приступило не только к строительству станции, но и собственной пристани в Новороссийске.

Посетивший Новороссийск в 1886 году, как раз перед началом строительства дороги в городе, писатель Глеб Успенский писал 7 апреля в письме к В.М.Соболевскому:

"... Новороссийск еще совсем девственное место: несколько домиков, несколько лавок и пустая бухта. И домики и лавки пусты и запорты; все это ждет прихода железной дороги, молчит, спит в ожидании того момента, когда сюда в разных видах нахлынет капитал и [...] эту девственницу - тогда все оживет, разохотится и пойдет писать. Теперь только ветер свищет в пустых улицах, в новых запортых лабазах, в новой гостинице, где вот сию минуту один я..." [14]

25 июня 1888 года в Новороссийске состоялось торжественное открытие железнодорожной линии Тихорецкая - Новороссийск. В город прибыли министр путей сообщения К.Н.Посыет, главноначальствующий гражданской частью на Кавказе А.М.Дондуков-Корсаков, начальник Кубанской области Г.А.Леонов и другие высокопоставленные лица.

А 8 августа 1888 года из Новороссийского порта вышел пароход "Мингрели", груженный кубанской пшеницей,

доставленной по железной дороге. С этого дня Новороссийск открыл свою деятельность как новый русский торговый порт. [15]

Строительство железной дороги и Новороссийского порта дало толчок для развития сельского хозяйства не только Кубани, но и всего Северного Кавказа. Порт открыл широкие возможности по сбыту зерна, а железная дорога упростила и удешевила его доставку. Глеб Успенский отмечал в своих очерках: "...Степной город, то есть большая, богатая станица, был уже припечатан к новороссийской дороге, чрез станцию Тихорецкую, а чрез Черное море и Новороссийский порт - со всем белым светом. Он уже присосался ко всему белому свету, и белый свет присосался к нему. И уже жадно пьют они друг из друга "свеженькую кровушку". [16]

В 1889 году газета "Северный Кавказ" сообщила из Новороссийска: "...В центре бухты существовало только три пристани: акционерного общества "Русский Стандарт", две новые железнодорожные, из которых одна - громадная - прямо от вокзала, с эстакадой. С нынешнего года управление железной дороги строит еще 2 пристани..." [17]

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное 26 марта 1895 года положение соединенного присутствия комитета Министерства путей сообщения о разрешении на постройку железной дороги Царицын - Новороссийск только способствовало дальнейшему развитию порта ВКЖД в

Новороссийске. [18]

К 1914 году Общество ВКЖД владело в Новороссийском порту пятью пристанями, общей стоимостью 1,32 млн. рублей в ценах 1913 года! Из них одна пристань была двухъярусной с эстакадой и две - с галереей. В годы первой мировой войны были начаты работы по строительству шестой пристани! Пристань были деревянные и строились на деревянных сваях. Для защиты от водяных червей-древоточцев сваи покрывались обмазкой, состоящей из раствора цемента с песком, а затем сверх цементной обмазки они обертывались дешевым холстом - рединой и оббивались гвоздями длиной от 1 до 1,5 дюйма на расстоянии между ними около 2 дюймов. Сваи выдерживались на воздухе перед забивкой не менее одного месяца. Срок службы такой сваи составлял около 10 лет. Для надзора за ними была создана служба заведующего Новороссийскими пристанями, со своими водолазами, а непосредственно за их техническим состоянием следил специальный мастер пристаней, который ежегодно подавал отчет о планируемой замене свай на каждой пристани. Долгое время, в том числе и после революции, им был техник И. Борисов. [19]

1890 год для Владикавказской железной дороги ознаменовался пуском Временных механических мастерских Новороссийского элеватора, ныне вагоноремонтный завод [20], и покупкой спасательного буксира парохода "Но-

вороссийск". Он предназначался для оказания помощи судам, терпящим бедствие, но больше использовался для выполнения различных буксирных работ в порту. Пароход был построен в г.Бристоль в Англии, имел водоизмещение 98 тонн, длину 80 фут (24,4 м), ширину 17 фут (5,2 м), осадку 9 фут (2,7 м), скорость 10 узлов (17,5 верст в час), мощность паровой компаунд-машины в 200 л.с. Судно было оборудовано противопожарными и водоотливными средствами, водолазным оборудованием. Кроме того, пароход имел электрическое освещение и паровое отопление, что было большим достижением для того времени.[21]

Уже в апреле 1891 года спасательный пароход "Новороссийск" оказал помощь терпящему бедствие около Керчи английскому пароходу "BETA" и практически окупил затраты, связанные на его постройку.

"...По заявлению местного консула, судно было спасено лишь благодаря помощи, поданной пароходом Общества Владикавказской ж.д., именно благодаря его сильным водоотливным средствам," - отмечала пресса того времени.[22]

В конце 1891 года Обществом "для подвоза песку" была приобретена у пароходства Ф.Волкенштейна в Ростове-на-Дону железная баржа "Фотиния" за 23,500 рублей. Она имела длину 136 фут (42,5 м), ширину 25 фут (7,62 м), высоту (высоту борта) $9\frac{3}{4}$ фут (около 3 м), углублялась с полным грузом (осадка) на 7 фут (2,1 м). На барже были установлены фок-мачта с парусной оснасткой, рулевое управление со штурвалом в ходовой рубке, брашпиль на баке и шпиль в корме, четыре якоря с цепями, одна пара шлюпбалок, две лебедки, три водоотливных помпы и рубка для камбуза. Таким образом, баржа была весьма современным для того времени парусным судном, способным передвигаться самостоятельно без буксира. Грузоподъемность ее была 10 000 пудов (160 т), но зерновых грузов на палубу она могла взять всего 2700 (43,2 т) пудов. После покупки баржа названия лишилась.

Купленная баржа оказалась "котом в мешке". Через три года, в апреле 1894 года инженер А.Н.Шенснович осмотрел баржу изнутри и обнаружил, что "...потребуется переменить все листы обшивки и большую часть шпангоутов и бимсов..."

Это было весьма неприятным сюрпризом, особенно для председателя правления Общества ВКЖД С.И.Кербедза, который лично настоял на покупке именно этой баржи, хотя были и другие предложения, в частности: баржи "Ева", "Эмилия", "Матильда", "Филипп", "Гриша", а также железный палубный флашхот с откидными люками Кронштадтского порта. Стоимость ре-

монта была определена А.Н.Шенсновичем в 11,961 рубль, что составляло половину уплаченной за баржу суммы. Скрепя сердце, Станислав Ипполитович вынужден был ответить:

"... Правлением постановлено решить произвести капитальный ремонт баржи немедленно, за счет сбережений по другим статьям сметы на операции ст. Новороссийск..., который необходимо окончить к осени текущего года, дабы баржа Общества могла быть готова к тому периоду, когда вследствие бурной погоды можно ожидать аварий с судами..."

Другими словами, все доходы по станции Новороссийск необходимо было обратить на ремонт баржи. И хотя в покупке этой развалины было виновато Правление, оно ни копейки не выделяло на ее ремонт.

Ремонт баржи выполнялся Мастерскими по устройству механических приспособлений на ст.Новороссийск, так стали называться временные механические мастерские Новороссийского элеватора после вступления элеватора в строй.[23]

В том же 1894 году обществом ВКЖД был приобретен буксирный пароход "Петровск" мощностью 300 л.с. для порта Петровск. Кроме того, 14 декабря 1894 года Мастерским в Новороссийске было заказано изготовление двух металлических шаланд для того же порта Петровск на общую сумму 50 тыс. руб. Когда в 1895 году мастерские передавали в ведение службы подвижного состава и тяги, то незаконченные шаланды были переданы по стоимости 25,490 рублей.

Кто разрабатывал эскизный проект шаланд, пока не установлено, но рабочий проект, по которому производилась постройка, разработал Заведующий работами на станции Новороссийск Александр Николаевич Шенснович. Он был вынужден полностью переработать проект, чтобы обеспечить необходимую мореходность барж: установить две дополнительные поперечные переборки и дополнительную арматуру для обеспечения непотопляемости, установить кнехты, клюза, катбалки для подъема якорей и т.д. и т.п. (полный перечень дополнительных работ занимает шесть листов!!!). Это привело к увеличению веса одной шаланды с 6920 пудов до 9397,46 пуда и, самое главное, увеличение стоимости на 1,465 руб. за две шаланды. После чего А.Н.Шенснович имел весьма продолжительную переписку со всеми отделами Правления ВКЖД, объясняя причины увеличения стоимости. [25]

Прибыльная эксплуатация барж и шаланд навела членов Правления на мысль заказать для Новороссийского порта вторую баржу, но уже грузоподъемностью в 25 тысяч пудов (400 т). Но чтобы это сделать, было необ-

ходимо получить разрешение Министерства путей сообщения. 20 января 1898 года С.И.Кербедз обращается в МПС с письмом за № 328:

"...При отсутствии в указанном районе безопасных для сохранения грузов и больших по вместимости судов, в перевозке грузов на названных направлениях [Новороссийск - Геленджик] принимает участие принадлежащее Обществу ВКЖД буксирный и спасательный портовый пароход "Новороссийск" и железная баржа, вместимостью 10.000 пудов, а в течение только что законченного эксплуатационного 1897 года пароход и баржа дороги постоянно были заняты названными перевозками (уголь, алебастр, цемент, лес: и прочее), причем обнаружилось, что для выгодности эксплуатации в данном случае недостаточно одной баржи, а со временем, с дальнейшим развитием каботажного между Новороссийском и Геленджиком и тем более окажется недостаточно..."

...Недостаточность одной баржи подъемной силой в 10 000 пудов обнаруживается также в случаях аварий судов, т.к. большинство посещающих Новороссийск судов имеет вместимость от 60 до 100 тысяч пудов, не говоря уже о судах большей вместимости. ...Правление Общества Владикавказской железной дороги имеет честь покорнейше просить Департамент железных дорог разрешить Обществу приобретение для нужд Новороссийского порта второй железной баржи подъемной силой в 25 000 пудов и стоимостью 30 000 рублей с отнесением означенной суммы на счет запасного капитала, справка о состоянии которого на 1 января 1898 года при сем прилагается."

Получив разрешение МПС, Правление ВКЖД направило 4 марта 1898 года письмо А.Н.Шенсновичу: "...Правлением Общества решено приобрести для Новороссийска вторую железную баржу подъемной силой в 25 000 пудов, снабженную парусом, на что получено разрешение МПС..."

...Имею честь просить сообщить Ваши указания и требования, а также эскизный чертеж и главные размерения таковой, а также где, по Вашему мнению, лучше всего заказать.

При сем имею честь препроводить Станислава Ипполитовича эспликацию баржи..."

Хотелось бы обратить внимание на последнюю фразу приведенного документа. Так и видится, что писалась она с придыханием и на полусогнутых. Станислав Ипполитович Кербедз был очень могучим человеком в Правлении Общества ВКЖД.

Сама эспликация представляла собой рисунок карандашом, выполненный даже без линейки, и предлагаемые размеры баржи были таковы: длина 150 фут (5,72 м), ширина 23 фут (7 м), вы-

сота палубы 11 фут (3,35 м), осадка при полном грузе 8 фут (2,4 м).

Ответ А.Н.Шенсновича на это письмо показал, что он был не только хорошим инженером, но и грамотным экономистом, объяснив, что время выгрузки новой баржи будет в два раза дольше, чем существующей, а это вызовет простои существующей баржи. Кроме того, при сильном ветре буксир с такой большой баржей не справиться:

"...Я полагал бы вместо одной баржи на 25 000 пудов приобрести две по 12 500 пудов. Эти новые баржи будут немного больше таковой существующей, которая заново отстроена в здешних мастерских, я полагал бы, что и новые две баржи могли бы быть построены так же здешними мастерскими ввиду того, что за назначенный кредит в размере 30 000 рублей частные заводы едва ли возьмутся построить не только две малые, но даже и одну таковую емкостью 25 000 пудов...

Я полагаю, что Новороссийские мастерские могли бы построить требуемые баржи по 15 000 рублей каждая..." [26]

Как видно из письма, А.Н.Шенснович предлагал загрузить свои железнодорожные мастерские, а не отдавать заказ в чужие руки. Однако баржи не заказали, а выделенные деньги зависли на счетах. В 1904 году Служба пути и зданий обратилась к А.Н.Шенсновичу с вопросом:

"...Имею честь просить Вас сообщить нам в возможной скорости, почему остается не использованной сумма в 30 000 рублей, разрешенная по докладу Департамента железной дороги из сумм запасного капитала на приобретение второй железной баржи для Новороссийского порта". На что А.Н.Шенснович отвечал: "...Кредит в 30 000 рублей на приобретение железной баржи для Новороссийского порта не был предоставлен в мое распоряжение и означенная баржа не приобретена. Насколько мне известно, обстоятельства, вызывавшие необходимость второй баржи, миновали и приобретение ее не нужно..."

В ночь с 25 на 26 декабря 1904 года в порту Петровск произошел пожар на шхуне "Астры", потушенный пароходом "Петровск". Это сообщение вызвало восторг Его Превосходительства Станислава Ипполитовича и привело его к заключению о необходимости приобрести еще по одному пожарному пароходу для портов Петровска и Новороссийска. Но, узнав о стоимости таких пароходов, от этой идеи он отказался. [27]

Однако морской флот ВКЖД в Новороссийске все же прибывал. Были закуплены три понтона, два баркаса и малая моторная шлюпка с двигателем мощностью 16 л.с. для водолазных ра-

бот при постройке пристаней, два плавучих крана грузоподъемностью 5 т и 25 т, плавучий кран для забивки свай (плавкопер), а в 1912 году в Германии был заказан земснаряд - земснаряд, названный весьма неприязнательно "Кербедз" и четыре железные баржи с откидывающимся дном LOS № 1, LOS № 2, LOS № 3 и LOS № 4. Земснаряд "Кербедз" имел водоизмещение 500 т, длину 48 м, ширину 10 м, осадку 2,7 м, мощность двигателей 175 л.с. Он предназначался для засыпки Цемеского болота, примыкавшего к территории станции Новороссийск и отчужденного от города в собственность железной дороги. [28]

Вскоре началась первая мировая война. Через месяц после ее начала, 16 августа 1914 г., были мобилизованы пароход "Новороссийск" и земснаряд "Кербедз". Они вошли в состав Черноморского флота в качестве спасательных судов, но продолжали оставаться в Новороссийске в распоряжении дороги и выполнять свои обычные работы. [29]

16 октября 1914 года Новороссийск был обстрелян германо-турецкими крейсерами "Бреслау" и "Верк" под общим командованием германских офицеров. Всего ими было выпущено около 250 снарядов, которыми была разрушена станция радиотелеграфа, потоплены несколько судов, стоявших в порту, подожжены баки с нефтью, нанесены повреждения элеватору, зданию станции и цемзаводу.

Командир крейсера "Берк" сообщал в рапорте: "...Мы видели, как пылающая красная нефть стекала вдоль улиц в море и жуткая дымовая туча обволакивала город и его окрестности. Мы покинули пылающий город и, отойдя на 80 миль от него, все еще видели охваченный огнем Новороссийск, похожий на раскаленный кратер..." [30]

Очевидец обстрела, журналист И.В.Граминский в своем очерке писал о героизме моряков-железнодорожников: "...Начался пожар эстакады, зажженной выстрелами крейсера, но немедленно был потушен мастером пристаней И.М.Борисовым, собравшим несколько человек не сбежавших рабочих. Капитан Колланджелло и команда парохода "Новороссийск", в верхней части простреленного, не потеряв присутствия духа, потушила начавший гореть английский пароход "Фридрих..." [31]

В 1915 году силами Владикавказской железной дороги и при участии парохода "Новороссийск" 14 июля был поднят пароход "Святой Николай" Российского транспортного и страхового общества, потопленный при бомбардировке города, который лежал между 4-й и 5-й пристанями. Во время работ по подъему судна в трюме задохнулся рабочий Павел Дрыгайловский. [32]

С началом войны в железнодорожных мастерских началось производство военной продукции: выпуск снарядов и некоторых деталей орудий, переоборудование вагонов в теплушки [33]. Но флот ВКЖД продолжал работы по расширению станции Новороссийск. Успешно засыпалась якобы мобилизованным для нужд военно-морского флота земснарядом "Кербедз" отчужденная от города часть Цемесского болота. В долине реки Цемес возводились насыпи под рельсовые пути будущей сортировочной станции. В жидкий грунт забивались деревянные и бетонные сваи, на которых возводились фундаменты под будущие таможенные склады и прочие сооружения. Приступили к сооружению шестой пристани - таможенной, и моста возле нее, через вырытый по границам отчуждения канал. Начались подготовительные работы по постройке второго элеватора емкостью в 3 млн. пудов. Было закончено оборудование пневматических перегружателей зерна. [34]

Сложности у руководства дороги начались после образования Временного Военного порта в Новороссийске. Хотя приказ № 331 об образовании порта был отдан командиром Черноморского флота 18 апреля 1916 г., первый командир порта капитан 2 ранга Якушев приступил к своим обязанностям только 27 мая 1916 года, а 13 августа 1916 г. его сменил капитан 1 ранга Верховский. [35]

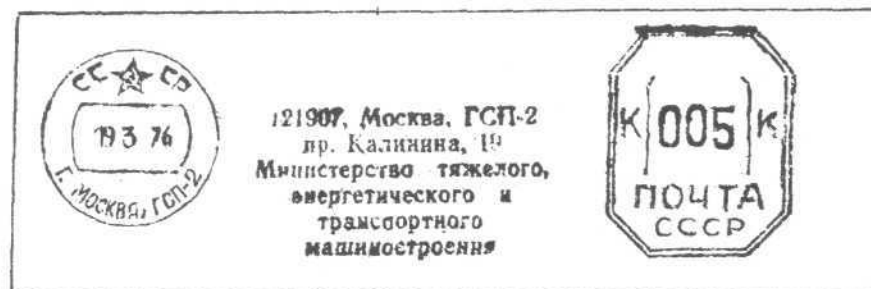
29 августа 1916 года начальник отряда судов и портов восточной части Черного моря контр-адмирал князь Путятин подписал приказ № 26, по которому "...для наблюдения за морем вдоль побережья Кавказа и Лазистана водное пространство подразделяется на участки, которыми заведуют ближайшие командиры портов..."

Командиру Временного военного Новороссийского порта был отведен участок от Керченского пролива до Джубги. [36]

В декабре 1916 года пароход "Новороссийск" все же забрали для военных нужд. Начальник береговой обороны побережья потребовал послать его для удаления мин между Анапой и Керчью. На возражения заведующего Коммерческим агентством, что "...пароход не приспособлен для удаления и, кроме того, необходим для работ у пристаней...", Командир военного порта заявил, что в таком случае пароход придется реквизиовать. [37]

До земснаряда "Кербедз" военные добраться не успели, а вскоре произошли революции: сначала Февральская, а потом Октябрьская. Пароход "Новороссийск" вернулся со службы в родной порт. Хотя многие служащие станции и коммерческого агентства после революции покинули Новороссийск, но моряки-железнодорожники

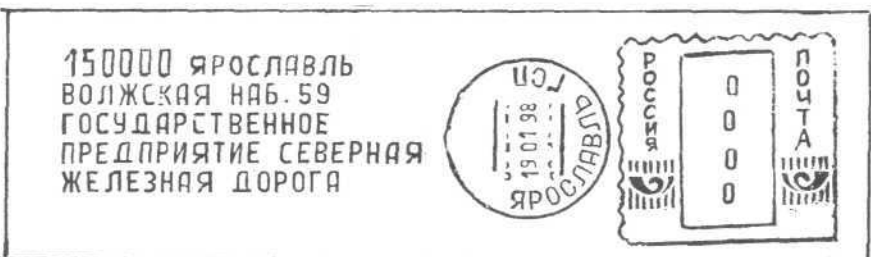
**Дополнение к каталогу-справочнику "Машинные почтовые штемпеля железнодорожной тематики",
опубликованному в ЛТ 4/97**



1.11

Раздел 1. Министерства и ведомства (изготовители и заказчики железнодорожного транспорта).

1.11 19.03.76 121907 Москва, ГСП-2, пр. Калинина, 19. Министерство тяжелого, энергетического и транспортного машиностроения. 005 к.



2.15

Раздел 2. Управления железных дорог.

2.15 19.01.98 150000 г. Ярославль. Волжская наб., 59. Государственное предприятие Северная железная дорога. 0000 к.

2.16 05.05.96 450015 г. Уфа-15, ул. К.Маркса, 69. Башкирское отделение Куйбышевской Орден Ленина железной дороги.

2.17 13.05.87 Управление Юго-Западной железной дороги. 252601, Киев-34, ГСП, ул. Лысенко, 6. 015 к.



2.16

Раздел 3. Предприятия-изготовители железнодорожного транспорта.

3.19 21.11.88 322699 г. Днепродзержинск, Вагоностроительный завод им. Газеты "Правда". 005 к.

3.20 18.06.90 236010 г. Калининград-10, ул. Вагоностроительная, 4. Калининградский вагоностроительный завод. 011 к.

3.21 11.01.92 493300 г. Канаш Чувашской АССР, Ильича, 1а. Канашский вагоноремонтный завод. 022 к.

3.22 16.02.93 140408 г. Коломна-8 Московской обл., Производственное объединение "Коломенский завод". 045 руб.

3.23 10.04.90 622019 г. Нижний Тагил-19 Свердловской обл. Уралвагонзавод им. Ф.Э.-Дзержинского. 005к. и 010к.

3.24 05.05.90 620027 г. Свердловск-27. Завод транспортного машиностроения им. Я.М.Свердлова. 010 к.

3.25 17.06.97 187500 г. Тихвин-4 Ленинградской обл. Завод "Трансмаш". 950 р.

3.26 20.09.74 241015 г. Брянск, ул. Ульянова. Брянский машиностроительный завод. 004 к.

3.27 10.06.93 630025 г. Новосибирск. Новосибирский электровозоремонтный завод. 300 к.

Раздел 4. Научно-исследовательские и проектные организации.

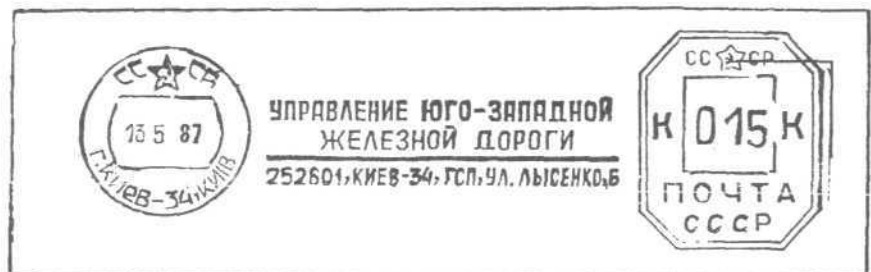
4.17 17.02.99 МПС России. ГУП ВНИИЖТ. Ул. 3-я Мытищинская, 10. г. Москва И-626. Россия ГСП 129851. 0200 к.

Раздел 5. Учебные заведения. Общественные организации.

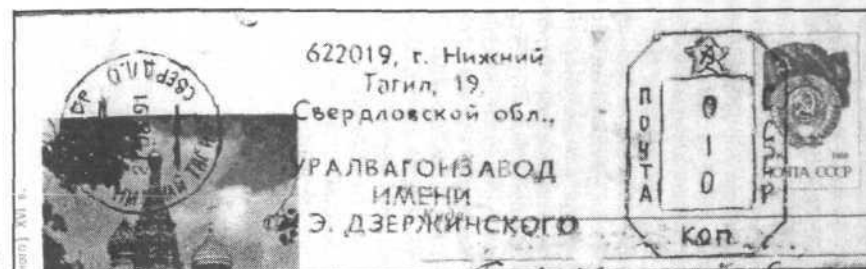
Железнодорожные почтамты.

5.22 13.07.98 ПЖДП при Павелецком вокзале. Ул. Дубинская, 7. Москва 135830. 0100 к.

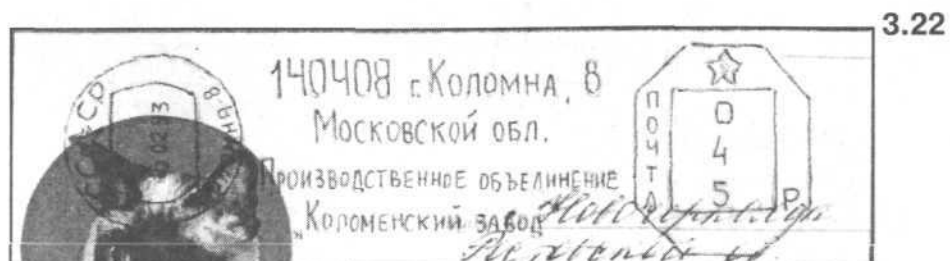
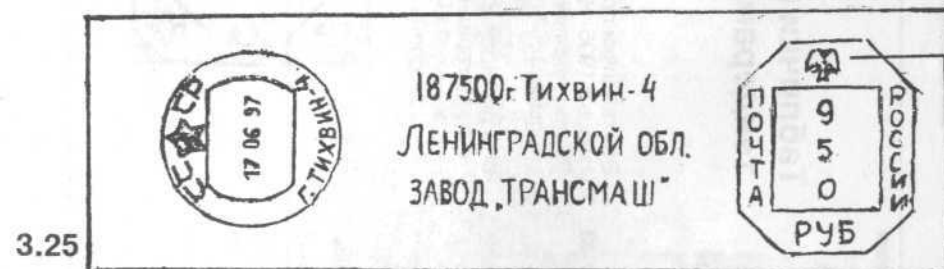
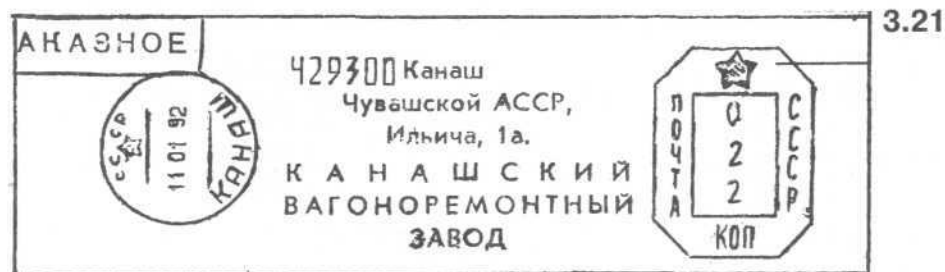
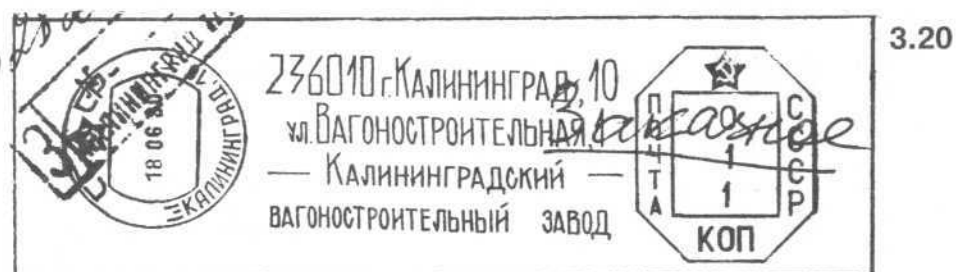
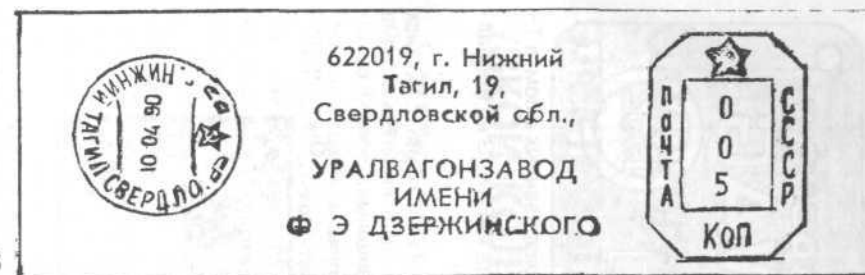
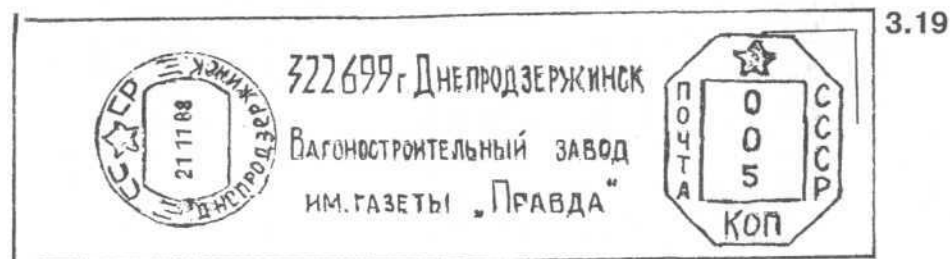
5.23 13.06.90 125808 ГСП г. Москва А315. Ул. Часовая, 22/2. Всесоюзный заочный институт железнодорожного транспорта. 005 к.



2.17



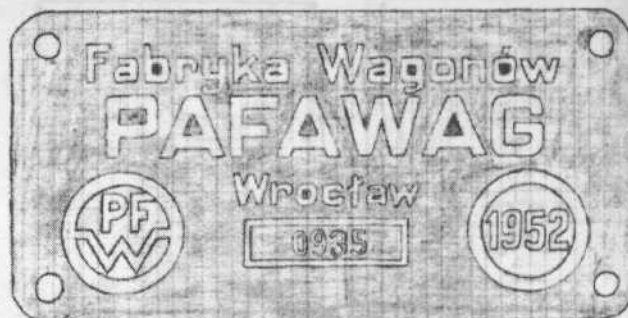
3.23





Гренада выпустила серию из 6 марок, посвященную знаменитым экспрессам мира. Приятно, что среди немецкого 01-го, британского «Летучего шотландца», французского «Флэш д'Ор», немецких экспрессов с обтекаемым паровозом BR06 и составом «Ориент экспресс», соседствует русский «Транссибирский экспресс» с паровозом СУ на марке достоинством 60 центов.

Таблички к тендерам



Эти таблички принадлежали паровозным тендерам, разрезанных в лом в ТЧ Сызрань в 1995-1996 г.:

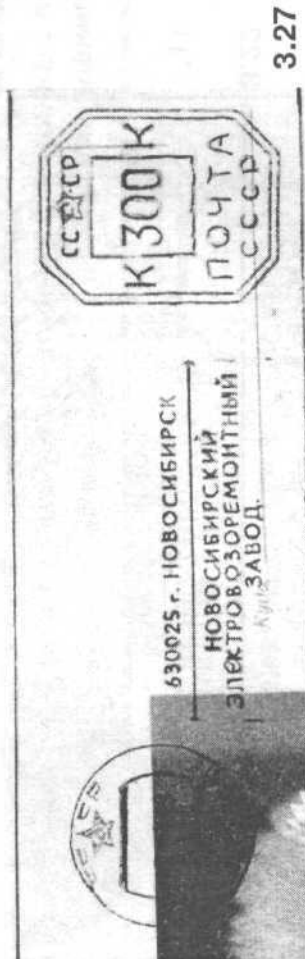
Вверху: табличка от тендера паровоза серии Л. Завод PAFAWAG во Вроцлаве, Польша, 1952 год. Материал - алюминий, 208x104 мм.

Внизу: табличка от тендера паровоза серии Э, завода Гартмана, г.Луганск 1916 г., материал латунь 239x90 мм. Тендер этот был угольным. Бак и рама тендера — клепанные, колесные центры всех осей — спицевые, тележки с одинарным рессорным подвешиванием.

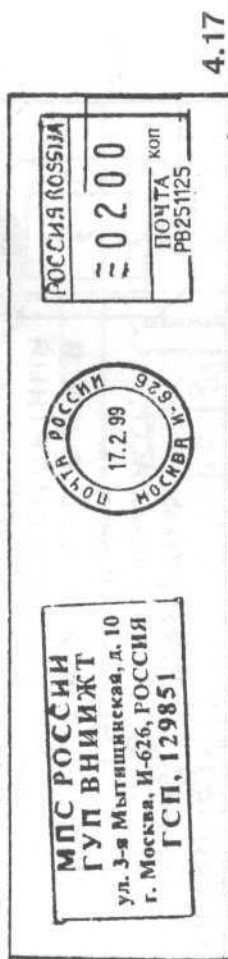
Олег Гирилял



Окончание. Начало на стр. 20



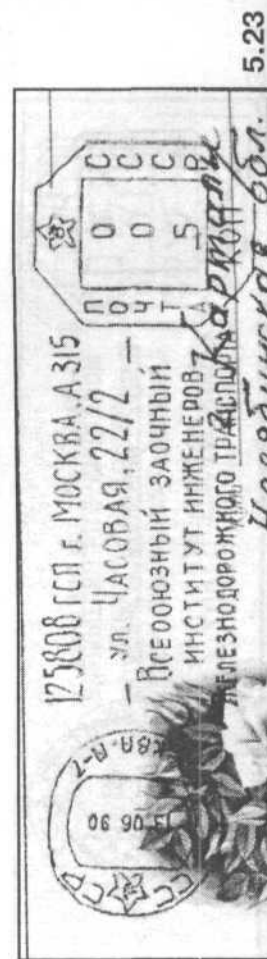
3.27



4.17



5.22



5.23

**Александр Корсаков
Алексей Шишин
С-Петербург**

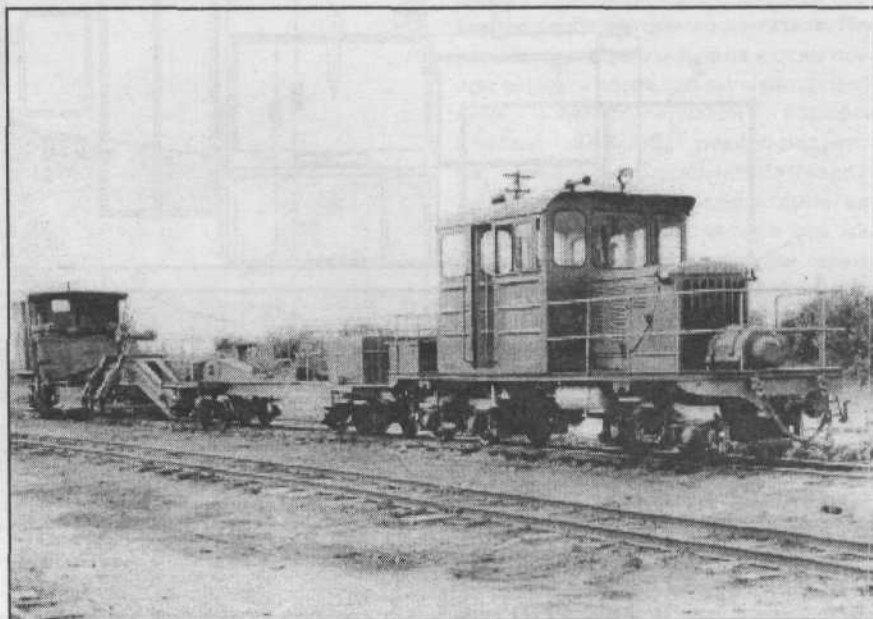
САМОХОДНЫЕ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ УЗКОЙ КОЛЕИ

Статья написана на основе личных наблюдений авторов и работников УЖД. В данную статью специально не включены данные выпуска по годам из различных архивов, так как они разнятся не только между собой, но и со сведениями в паспортах и на заводских табличках. Цель статьи - провести анализ постройки и развития самоходных электростанций Демиховского и Губинского машиностроительных заводов, а также дать общее представление о них людям, профессионально не связанным с эксплуатацией узкоколейного железнодорожного транспорта. Коллектив авторов благодарит работников УЖД Ленинградской, Новгородской и Вологодской областей, машинистов Купанского торфопредприятия, а также энтузиастов узкоколейных железных дорог Москвы и Санкт-Петербурга за оказанную помощь в подготовке материала. Авторы будут рады принять дополнения и замечания к статье и вообще любые сведения по узкоколейному транспорту.

Часть 1.

Применение средств механизации текущего содержания ремонта и строительства узкоколейного железнодорожного пути и ряда других работ потребовало внедрение на УЖД передвижных энергосиловых установок. Первыми были паровые электростанции Онежского завода ППЭС-40, сконструированные на базе вагонов заводов Аммендорф и Веймар.

В конце 40-х годов Всесоюзный научно-исследовательский институт торфяной промышленности (ВНИИТП) совместно с конструкторским бюро Демиховского машиностроительного завода (ДМЗ) спроектировал узкоколейный путеукладочный поезд ППР1. Для передвижения поезда и снабжения его электроэнергией была сконструирована самоходная электростанция СЭП1 (самоходная электростанция путеукладчика, 1-я модель). В 1950 году



Электростанция ЭСУ-О с балластером УПБ-О на испытаниях в т/п Назия. Фото ВНИИТП

ДМЗ выпустил опытную машину. В качестве силовой установки на электростанции применялся хорошо зарекомендовавший себя на мотовозах и тракторах четырехцилиндровый дизель Д-54, мощностью 54 л.с. На валу дизеля был установлен трехфазный синхронный генератор СГ60/6, мощностью 60 кВА. Для передвижения машины применялись два асинхронных электродвигателя общей мощностью 22 кВт. Электродвигатели были установлены на входном валу двухступенчатой коробки передач, это обеспечивало скорости передвижения 5 км/ч на первой передаче (рабочий режим) и 15 км/ч на второй передаче (транспортный режим), для получения промежуточных скоростей (2,5 и 7,5 км/ч) электродвигатели включались в режиме асимметрии (две фазы и земля). Реверсирование машины осуществлялось переключением фаз на клеммах электродвигателей. Экипаж электростанции был двухосным, передача крутящих моментов от коробки передач к колесным парам осуществлялась при помощи карданных валов и осевых редукторов. Для торможения машины на электродвигателях передвижения было установлено по одному ленточному тормозу с приводом от рычага, расположенного в кабине. Электроаппаратура располагалась в высоковольтном ящике, установленном в кабине машиниста. Для подтягивания пакетов со звеньями пути на задней площадке была установлена электрическая лебед-

ка пакетоподачи. Кабина машиниста металлическая, с деревянной обшивкой. В целом машина выглядела несколько необычно, если даже не убого, внешне электростанция больше напоминала передвижной электроцист, нежели локомотив.

В ходе проведенных испытаний конструкция экипажной части СЭП1 была признана неудачной, двухосный экипаж плохо вписывался в кривые малого радиуса и неблагоприятно воздействовал на путь, кроме этого были замечания и к головному крану путеукладчика. В 1951 году, устранив замечания, высказанные комиссией по приемке, ДМЗ выпустил новый образец путеукладчика ППР2 с улучшенной моделью электростанции СЭП2. На этой электростанции был применен четырехосный двухтележечный экипаж со всеми ведущими осями (осевые редуктора на внутренних колесных парах, колесные пары каждой тележки соединены между собой цепной передачей), в остальном конструкция электростанции осталась аналогичной СЭП1. Электростанции СЭП2 строились серийно в составе путеукладочных поездов с 1951 по 1955 год. Изначально путеукладчики строились только для нужд торфяной промышленности, а с 1954 года стали поставляться и на дороги леспромпхозов.

С 1956 года Демиховский завод начал выпускать усовершенствованную модель путеукладочного поезда ППР2м. Модернизация коснулась, прежде всего, самоходной электро-

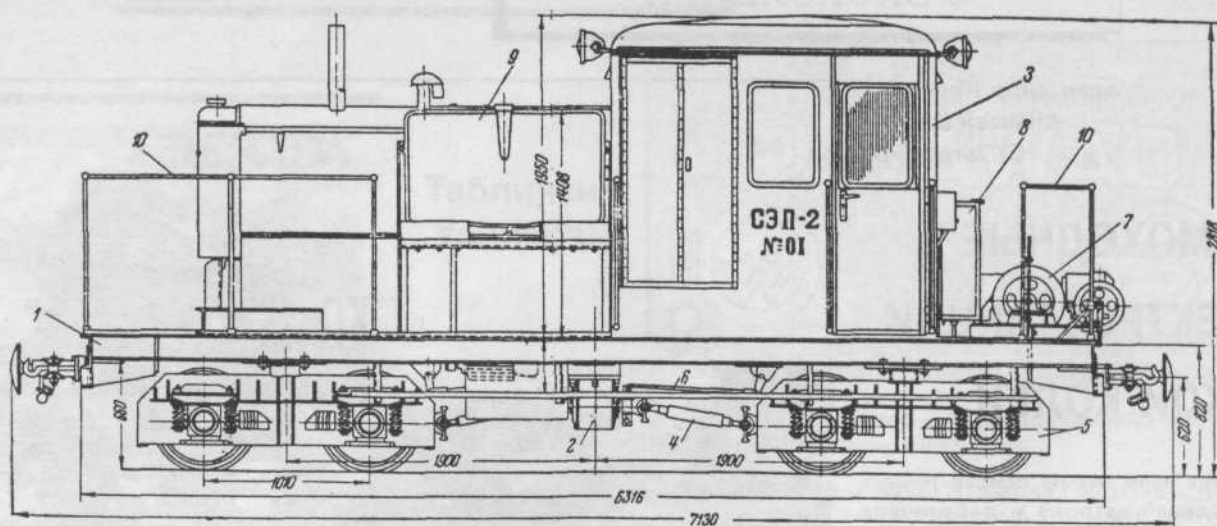


Рис. 1 Самоходная электростанция.

1—рама; 2—силовой агрегат с механизмами передвижения; 3—кабина; 4—карданный вал; 5—приводная тележка; 6—тормозная система; 7—лебедка пакетоподачи; 8—песочница; 9—топливный бак двигателя; 10—ограждения.

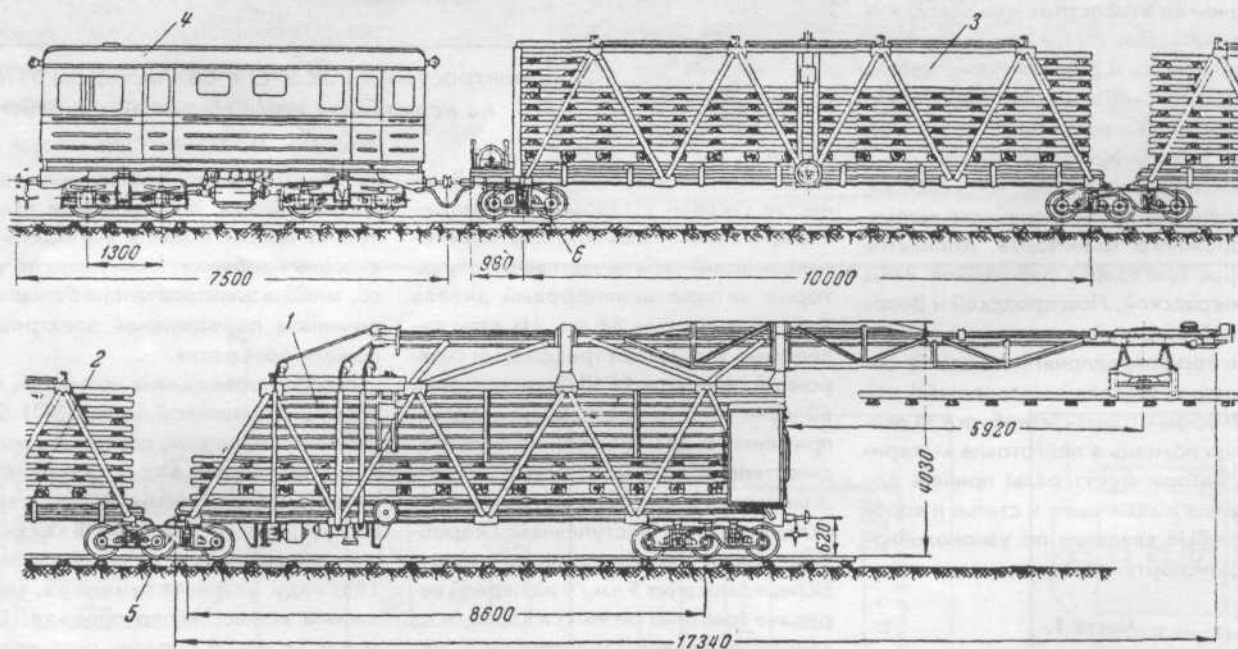


Рис. 2 Схема путеоперевключателя ППР-3.

1—головной кран; 2—промежуточная платформа; 3—концевая платформа; 4—самоходная электростанция; 5—тележка трехосная; 6—тележка двухосная.

станции: лебедка пакетоподачи была перемещена на концевую платформу поезда, что позволило устроить просторную кабину, немного была изменена конструкция тележки, применен менее мощный, но более надежный генератор ЕСС92-6, кабина электростанции была выполнена с характерным скосом лобовой части. С 1962 года на электростанции СЭП2м стали устанавливать более мощный и экономичный дизель СМД-14 мощностью 75 л.с. (от трактора ДТ-75) с генератором ЕСС91-4.

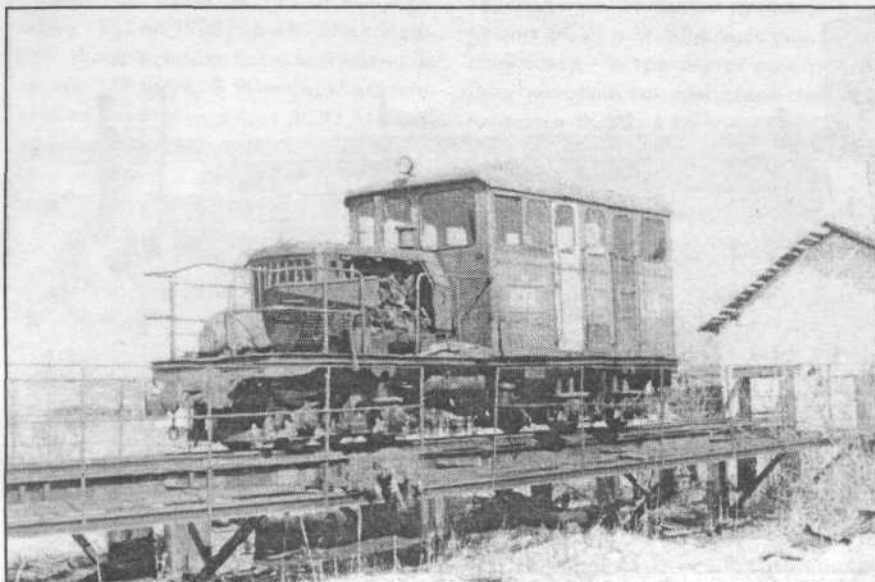
СЭП2м строились заводом в составе поездов ППР2м до 1966 года. За период с 1951 по 1966 год всего построено 423 электростанции СЭП2 и СЭП2м. До настоящего времени эти электростан-

ции сохранились только в виде отдельных кабин; они почти не использовались в качестве локомотивов, и из-за невысоких транспортных скоростей, сложности конструкции и ремонта электрической передачи были вытеснены более мощными и универсальными электростанциями Губинского завода (см. далее).

На базе электростанций СЭП2м в 1975 году для электрифицированной УЖД Оленинского ЛПХ (Тверская область) Демиховский завод изготовил три электровоза ЭЛ-1. Электровозы были рассчитаны на работу от контактной сети трехфазного тока (два провода, одновременно являющихся ЛЭП, на лесосеку и "земля") напряжением 10 кВ.

На электровозах были установлены два более мощных тяговых электродвигателя АК72-4, для их питания на крыше установили трехфазный трансформатор ТМ 100-10/0,4, понижающий напряжение до 400 В, над капотом на специальной раме смонтировали два пантографа. Для возможности работы на временных путях без контактной сети на электровозе была полностью сохранена дизель-генераторная установка (ДГУ) от СЭП2м, так что по сути дела это были электротепловозы.

В конце 50-х годов с целью уменьшения стыков (стыковые скрепления являются наиболее слабым местом железнодорожного пути, а особенно временного) было предложено произ-



ЭСУ2-399. Апрель 2000 г. Фото Шишин А.О.

водить укладку временных путей звеньями длиной по 10 метров вместо 8-метровых. В 1960 году ДМЗ выпустил опытный путеукладочный поезд ППРЗ весьма оригинальной конструкции (платформы и головной кран между собой соединены трехосными тележками). В качестве силового агрегата поезда была применена вновь сконструированная самоходная электростанция СЭПЗ. На электростанции был установлен дизельный двигатель Д-54 и генератор СГ35-6 (35 кВА). Передвижение машины осуществлялось при помощи электродвигателя мощностью 35 кВт и двухступенчатой коробки передач. Кузов машины был вагонного типа, разделен на три отсека - кабину машиниста, машинное отделение и купе для бригады поезда. Машина опиралась на две доводные тележки с двухступенчатым рессорным подвешиванием и люлечным подвешиванием шкворневой балки (по типу пассажирских вагонов ПВ-40). Поезд поступил для опытной эксплуатации в одно из торфопредприятий, обслуживаемых Шатурским транспортным управлением. Конструкция поезда была признана неудачной, и дальше опытного образца дело так и не сдвинулось.

Взяв за основу ППРЗ в 1961 году ДМЗ выпустил еще один путеукладочный поезд обычной конструкции для работы со звеньями длиной 10 м. Для передвижения и снабжения поезда электроэнергией была построена электростанция СЭП4, по конструкции аналогичная СЭПЗ, однако, был установлен генератор, аналогичный СЭП2м (ЕСС92-6) и пневматические тормоза. Поезд и электростанция поступили для

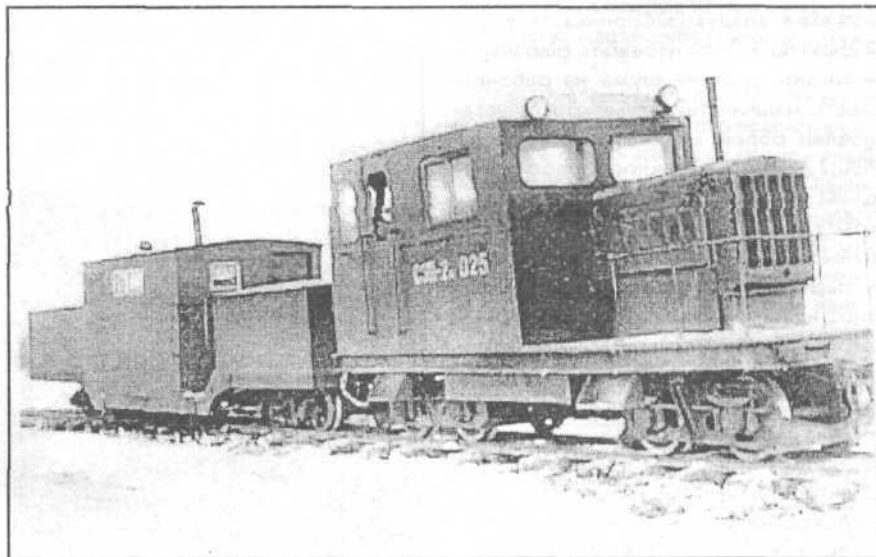
опытной эксплуатации в торфопредприятие Васильевский Мох Калининского торфотреста. Машина была построена также в единственном экземпляре, и до сих пор используется в качестве насосного агрегата пожарного поезда.

Часть 2.

В 1962 году ВНИИТП разработал, а затем его опытный завод построил узкоколейный путеовой комбайн УПК-О. В качестве агрегата энергоснабжения и передвижения этого механизма была построена самоходная узкоколейная электростанция ЭСУ-О (электростанция узкоколейная, опытный образец). Она была спроектирована на базе ранее выпускаемого Губинским заводом мотовоза ТМУ. ЭСУ-О представляла собой четырехосный мотовоз, на кото-

рый был установлен тракторный дизель КДМ-100Б мощностью 100 л.с. Пуск дизеля производился при помощи пускового карбюраторного двигателя. Передача крутящего момента к осям осуществлялась посредством муфты сцепления и пятиступенчатой коробки передач ЯАЗ-210, реверс-редуктора, режимного редуктора (ходоуменьшителя) и осевых редукторов, ведущими являлись все четыре оси машины. Машина опиралась на две тележки с двухступенчатым рессорным подвешиванием и люлечной подвеской шкворневой балки. Скорости передвижения электростанции в рабочем режиме (при работе с ходоуменьшителем) - 0,8-6,4 км/ч, в транспортном - 4,5-35,0 км/ч. Для питания путевой машины электроэнергией на передней площадке был установлен синхронный генератор трехфазного тока ЕС92-6С мощностью 50 кВт. Генератор приводился во вращение от переднего фланца коленчатого вала дизеля через эластичную муфту. Для снабжения путевых машин сжатым воздухом и работы пневматических тормозов под полом кабины был установлен компрессор, приводимый во вращение асинхронным электродвигателем. Регулировка давления воздуха в системе осуществлялось посредством реле давления АК-11В. Электростанция была оборудована ручными и пневматическими тормозами, для управления локомотивным тормозом был установлен кран усл. №4ВК. Конструкция машины оказалась весьма удачной и с незначительными изменениями применялась и на последующих образцах электростанций до 1988 года. Опытная путевая машина и самоходная электростанция поступили в эксплуатацию в торфопредпри-

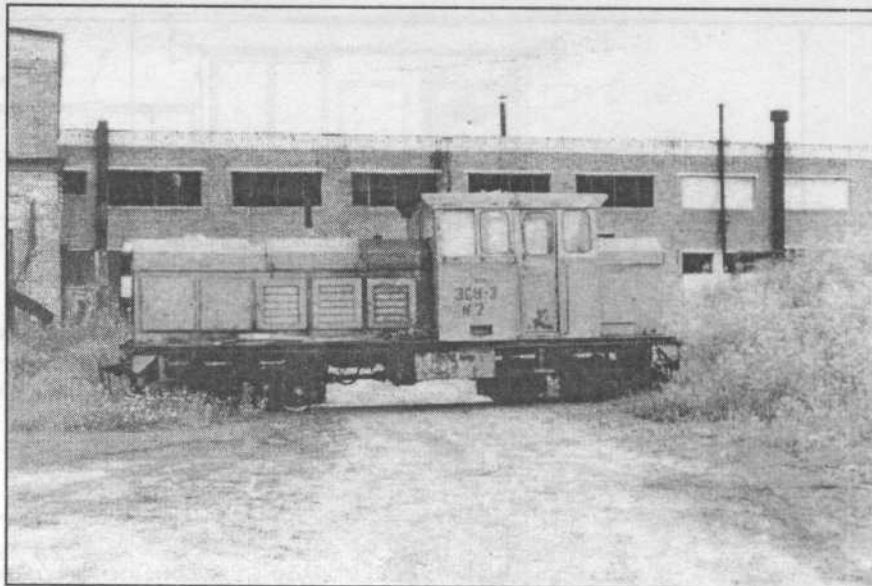
СЭП2м-025. Фото из архива Тесовского т.у.



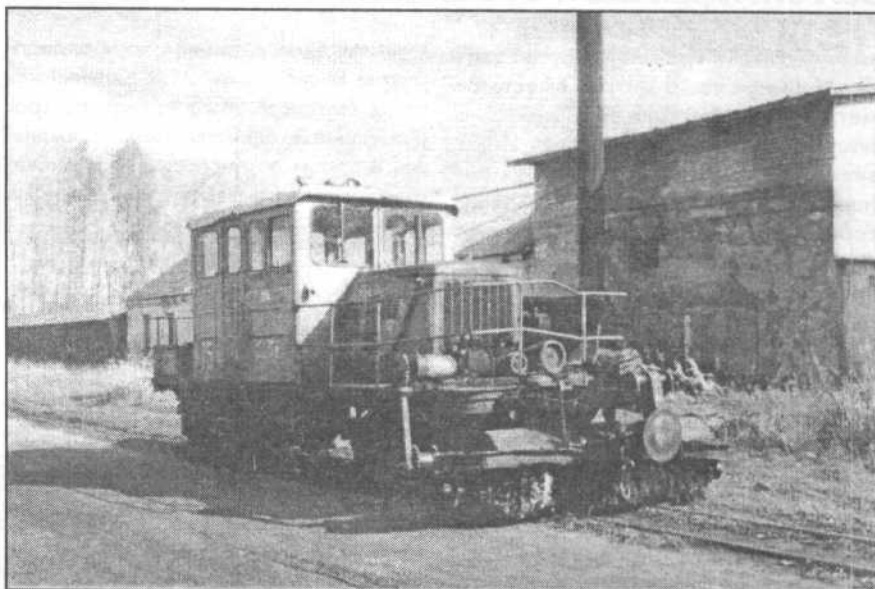
ятие Назия Ленинградского торфотреста. По результатам испытания обе машины были рекомендованы к серийному выпуску.

В 1965 году электростанция под индексом ЭСУ1 пошла в серию. Ее выпуск был налажен на Губинском механическом заводе Ореховского торфотреста. На серийных машинах устанавливался двигатель Д-108 Челябинского тракторного завода, максимальной мощностью 108 л.с., с многоступенчатым аккумуляторным пуском (стартер-пусковой двигатель — основной двигатель). Внешне ЭСУ1 отличалась от ЭСУ-О только кабиной с двумя лобовыми стеклами (вместо трех на ЭСУ-О) и незначительными изменениями крышек капота. Некоторые электростанции ранней постройки имели кузов с гладкими боковыми стенками, остальные — с двумя продольными гофрами. С 1967 года на электростанции устанавливались реверс и ходоуменьшитель более надежной конструкции. Электростанции ЭСУ1 поставлялась поначалу в составе путевых комбайнов УПК1 и УПК1м. В дальнейшем, по мере развития номенклатуры выпускаемых путевых машин, электростанции поставлялись отдельно. ЭСУ1 может работать со всеми типами путевых машин, в качестве мотовоза (реализуемое тяговое усилие при трогании с места в транспортном режиме - 3500 кгс), снабжать электроэнергией различные торфяные и лесозаготовительные машины, осуществлять аварийное энергоснабжение поселков, депо и небольших предприятий.

В 1968-69 годах было выпущено три опытные машины ЭСУ1а. Основным их отличием от ЭСУ1 являлось то, что воздухозаборник дизеля на ЭСУ1 а расположили на капоте перед кабиной, вследствие чего немного удлинили капот, а кабину сдвинули назад. Расположение воздухозаборника снаружи кабины позволило избежать сквозняков и снизить уровень шума на рабочем месте машиниста. Кроме этого, установлен более мощный компрессор ВВ0,7/8 для возможности работы машины с узкоколейным путевым стругом УПС. Немного изменили по сравнению с ЭСУ1 расположение органов управления в кабине машиниста, в частности, перенесли на левую сторону передней стенки колонку ручного тормоза, изменили расположение кранов песочниц, для отопления кабины установили электропечи. С 1975 года налажено полномасштабное производство электростанций ЭСУ1а взамен ЭСУ1, переход на серийный выпуск ЭСУ1а произошел в интервале №№398-438.

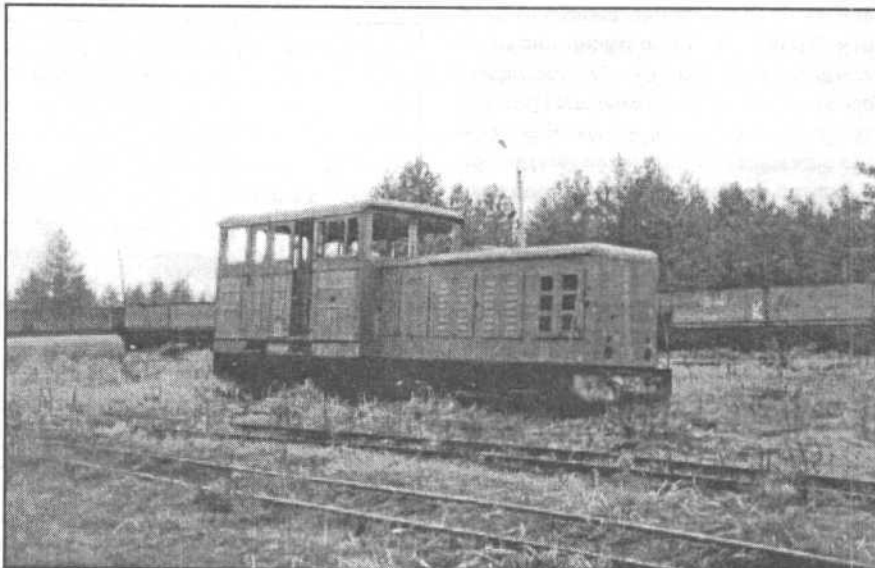


ЭСУЗ №2. Июль 2001 г. Фото Шишин А.О.



ЭСУ1-312, переделанная в щеточный снегоочиститель, Тесовскоое у. Фото А. Корсаков

ЭСУЗа-30. Крипецкое торфопредприятие. Фото А. Корсаков



Электростанции ЭСУ1/1а выпускались с 1965 по 1980 год и имели сплошную нумерацию, их было выпущено не менее 579 штук. В 90-е годы количество эксплуатирующихся ЭСУ1/1а значительно уменьшилось, и увидеть такую машину в работе в настоящий момент довольно сложно.

Помимо электростанций на базе ЭСУ1 выпускался мотовоз ЭСУ-Б (выпущено по крайней мере три машины). На этих машинах полностью отсутствует силовая электрическая схема и ходоуменьшитель, вместо генератора установлен постоянно работающий компрессор ВВ0,25/10 с клиноременным приводом от дизеля и регулировкой давления разгрузочным клапаном. О системе нумерации ЭСУ-Б достоверных сведений нет, возможно, они нумеровались в составе ЭСУ1 и ЭСУ1а.

С 1972 года Губинский завод приступил к выпуску путеукладочных поездов ППР2МА. Для электростанций, работающих в составе путеукладчиков, было выдвинуто дополнительное требование о возможности дистанционного управления передвижением поезда в рабочем режиме из кабины головного крана. Предлагалось два варианта реализации этого требования - применение дополнительного электродвигателя рабочего передвижения или включение в трансмиссию машины дистанционно-управляемой муфты (электромагнитной или электропневматической). Было решено пойти по первому варианту, для рабочего передвижения был установлен крановый электродвигатель МТКФ412-8 (мощностью 22 кВт), соединяемый зубчатой муфтой с верхним валом режимной коробки, это потребовало установки более мощного генератора ЕСС5-92 (60 кВА). В электрическую схему были включены два магнитных пускателя, контакторы ускорения и пускорегулирующие резисторы. Электродвигатель установили на задней площадке, для его защиты от атмосферных воздействий была удлинена кабина, это также позволило устроить внутри 9 мест для бригады путеукладчика. Пускорегулирующие реостаты для лучшего охлаждения вынесли на крышу. Новая машина получила обозначение ЭСУ2. Выпускалась также модификация электростанции ЭСУ2А - согласно "Инструкции по эксплуатации самоходных электростанций ЭСУ1, ЭСУ2А" (ВНИИТП, 1976) основным отличием ЭСУ2А является наличие электровоздухораспределителя и крана вспомогательного тормоза усл. №254, при этом стало возможным дистанционное управление тормозами электростанции из кабины головного крана пу-

теукладчика. Большую путаницу в названиях ЭСУ2 и ЭСУ2А внес сам Губинский завод - встречаются электростанции, которые по заводской табличке являются ЭСУ2, в то время как на кабине имеют заводскую надпись ЭСУ2А (например, №№159, 163).

ЭСУ2 и ЭСУ2А имеют общую нумерацию, по данным Губинского завода всего было выпущено 1024 машины серий ЭСУ2 и ЭСУ2А, однако известно о существовании ЭСУ2А №1034. Электростанции ЭСУ2(А) первого выпуска поставлялись только в составе поездов ППР2Ма, в дальнейшем они поставлялись как в составе поездов, так и отдельно. С 1977 года единично выпускались электростанции (как ЭСУ2, так и ЭСУ2А) с короткой кабиной по типу ЭСУ1, без электродвигателя рабочего передвижения. Некоторые предприятия укорачивали кабину самостоятельно, чтобы улучшить обзор пути при движении назад. С середины четырехсотых номеров на ЭСУ2А завод стал устанавливать улучшенную модификацию дизеля Д108-8, что отразилось на внешнем виде электростанций - уменьшилось количество прорезей на крышках капота. С ЭСУ2А №№ 926-941 для защиты генератора от атмосферных осадков завод стал устанавливать общий с дизелем капот. Кроме этого выпущено семь опытных электростанций ЭСУ4 с двигателем У2Д6БА (известна ЭСУ4-250 - номер в составе ЭСУ2/2А) и некоторое количество электростанций ЭСУ26 с двигателем Д-130. Наличием этих опытных машин, скорее всего, и объясняется расхождение между общим количеством выпущенных машин и их нумерацией.

Основными недостатками электростанций ЭСУ было жесткое соединение вала генератора с коленчатым валом двигателя (довольно часто случался вылет соединительных муфт в моменты пуска или остановки двигателя из-за больших резонансных колебаний), применение электропривода компрессора (компрессор не работает на холостых оборотах дизеля), довольно сложная и зачастую никому не нужная система дистанционного управления рабочим передвижением на ЭСУ2/2А. Из-за этих недостатков некоторые предприятия после первой поломки отставляли "под забор" практически новые машины. Также сказывалась слабость автомобильной муфты сцепления при работе с плужными снегоочистителями. Для упрощения конструкции электростанции "дорабатывались" силами предприятий - выкидывалась дистанционка, при работе только в качестве тягового средства полностью сни-

жалась силовая электросхема и устанавливался компрессор, приводимый во вращение от вала дизеля, в кабину вместо электропечей устанавливался "русский калорифер" (печка-буржуйка). Зачастую под ЭСУ подкатывались тележки от тепловозов Камбарского завода, с небольшим изменением узлов крепления к раме машины. Этим обеспечивался более плавный ход и более благоприятное воздействие на путь. Однако из-за меньшего передаточного числа в осевых редукторах снижалась сила тяги и увеличивалась скорость движения (на V передаче до 70 км/ч), для защиты от "любителей быстрой езды" на этих машинах в коробке передач обычно блокировали V передачу. По словам работников УЖД, после проведения "демодернизации" ЭСУ становилась надежной и неприхотливой машиной.

Универсальность и неприхотливость электростанций ЭСУ предопределила их популярность в эксплуатирующих предприятиях, причем в некоторых случаях их изначально использовали только в качестве тягового средства. Как показывает практика, в настоящий момент на узкоколейках торфодобывающих предприятий из всего тягового подвижного состава последними "умирают" именно ЭСУ. Это связано с тем, что на большинстве торфяных машин и тракторах применены именно дизели Д-108 или Д-130. Совершенно противоположная ситуация сложилась в леспромпхозах, там ЭСУ практически сразу после первой поломки отставлялись от работы. Это происходило отчасти из-за вышеперечисленных недостатков, а отчасти из-за того, что дизель Д-108 в этих предприятиях являлся "белой вороной" (особенно после ликвидации последних мотовозов МД54-4 с дизелями аналогичной конструкции), а приобретением запасных частей только для одной-двух машин себя никто не утруждал.

Электростанции ЭСУ1(а)/2(А) заводом-изготовителем окрашивались в основном в темно-зеленый, темно-серый или светло-серый цвета, наименование марки машины наносилось белой краской под открывающимися окнами машиниста, а номер — в простенке между дверями, на ЭСУ1а номер не наносился вообще. Наименование серии писалось либо ЭСУ2А, либо ЭСУ2а, что не несло никакой смысловой нагрузки. Табличка заводской маркировки крепилась снаружи на кузове: на ЭСУ1 - справа под окном машиниста, на ЭСУ1А/2(А) - слева под первым окном. На ней указывались серия машины, выбивались ее номер и условным

год выпуска. На ЭСУ1 заводская табличка изготовлялась из алюминия, на остальных - из оцинкованного железа. Рама машины окрашивалась черной краской, буферные бруссы - красной, над сцепным прибором спереди и сзади наносилась надпись "ЭСУ" белой краской.

В 1975 году движимые очередным веянием прогресса конструкторы ВНИИПТ спроектировали, а опытный завод построил опытную самоходную электростанцию ЭСУЗ, в 1981-82 годах было выпущено еще две аналогичные электростанции. Электростанция представляла собой тепловоз с электрической передачей переменного-постоянного тока. В качестве силовой установки использовался дизель-генератор АД100-Т/400. Генератор работал как для снабжения электричеством путевых машин, так и для передвижения. В качестве тяговых электродвигателей применялись два трамвайных электродвигателя ДК309А, размещенных на валу раздаточной коробки, электродвигатели получали питание от выпрямительной установки, передача вращения к осям производилась посредством карданных валов и осевых редукторов. Переход с последовательного на параллельное соединение электродвигателей и обратно мог производиться как в автоматическом, так и в ручном режиме. Для новой машины была спроектирована новая рама и кузов оригинальной конструкции. ЭСУЗ №1 демонстрировалась в Москве на ВДНХ, ЭСУЗ №2 попала в Купанское торфопредприятие, где и работает до сих пор, ЭСУЗ №3 поставлена в Бакшеевское торфопредприятие, где практически сразу сгорела и не эксплуатировалась.

В 1988 году взамен электростанций ЭСУ2А Губинский завод начал серийно выпускать электростанцию ЭСУЗ3а с №1. Эта электростанция также имела электрическую передачу переменного-постоянного тока, в качестве силовой установки был применен дизельный двигатель 1Д65А, синхронный генератор ГСФ-100. Два тяговых электродвигателя ДК309А обеспечивали передвижение электростанции со скоростью до 36 км/ч. Первая электростанция имела кузов аналогичный ЭСУЗ, а затем завод опять вернулся к кузовам по типу ЭСУ2А. Выпуск ЭСУЗ3А продолжался до 1992 года, когда Губинский завод полностью прекратил выпуск какой-либо узкоколейной продукции, ЭСУЗ3А было построено не менее 32 штук.

Электропередача оказалась более требовательной к содержанию, чем механическая, поэтому на большинстве предприятий такие машины прорабо-

Технические характеристики электростанций СЭП.

Параметр	СЭП2 (СЭП1)	СЭП2м	СЭП3	СЭП4
Осевая формула	2-2 (0-2-0)	2-2	2-2	2-2
Масса полная, т	11,0	9,50	15	16
Двигатель	Д-54	Д-54 (СМД-14)	Д-54	Д-54
Мощность, л.с.	54	54(75)	54	545
Генератор	СГ60-6	ЕСС96-6 (ЕСС91-4)	СГ36/6	ЕСС96-6
Мощность, кВт	60	50 (60)	35	50
Напряжение, В	400	400	400	400
Передача	Электрическая переменного тока, с асинхронными двигателями и двухступенчатой коробкой передач. Передача моментов к осям при помощи карданных валов и осевых редукторов, в тележках - цепная (на СЭП2, СЭП2м) или карданными валами (на СЭП3, СЭП4).			
Скорость максимальная, км/ч	15,0	15,0	15,0	15,0
Скорость мин. рабочая, км/ч	2,5	2,5	2,5	2,5
Длина полная, мм	7150	6930	7500	7500
Ширина макс., мм	2275	2275	2200	2200
Высота макс., мм	2900	2950	3000	3200
База машины, мм	3800	3800	3800	3800
База тележки, мм.	1010	1020	1300	1300

Технические характеристики электростанций ЭСУ.

Параметр	ЭСУ1(а)	ЭСУ2(а)	ЭСУЗ	ЭСУЗ3а
Осевая формула	2-2	2-2	2-2	2-2
Масса полная, т	14,5	15,0	16,0	16,0
Двигатель	Д-108	Д-108	Дизель-электрический агрегат АД-100-Т/400 100 кВт, 400 В.	1Д65А
Мощность, л.с.	108	108		ГСФ-100
Генератор	ЕС-92-6С	ЕСС5-92-6 (М101)		100
Мощность, кВт	50	60	100 кВт, 400 В.	400
Напряжение, В	400	400		
Передача	Механическая, с муфтой сцепления, пятиступенчатой коробкой передач ЯАЗ-210, ходоуменьшителем, реверс-редуктором и осевыми редукторами, рабочее передвижение на ЭСУ2а при помощи электродвигателя МТКФ-412-8	Механическая, с муфтой сцепления, пятиступенчатой коробкой передач ЯАЗ-210, ходоуменьшителем, реверс-редуктором и осевыми редукторами, рабочее передвижение на ЭСУ2а при помощи электродвигателя МТКФ-412-8	Электрическая, переменного-постоянного тока с автоматическим и ручным управлением: два двигателя ДК309А (2х43 кВт) на валу раздаточной коробки, далее карданными валами к осевым редукторам.	Электрическая, переменного-постоянного тока с автоматическим и ручным управлением: ДМ двигателя ДК309А (2х43 кВт) на валу раздаточной коробки, далее карданными валами к осевым редукторам
Скорость максимальная, км/ч	35,0	35,0	35,0	
Скорость мин. рабочая, км/ч	0,81	0,81 (2,2-3,1)*	0,81	
Длина полная, мм	8300	8300	8300	9090
Ширина макс., мм	2100	2100	2300	1390
Высота макс., мм	3050	3100	3300	3225
База машины, мм	4600	4600	4600	4800
База тележки, мм.	1300	1300	1300	1300
Диаметр колес, мм	600	600	600	600
Выпускаемые варианты	Мотовоз ЭСУ-Б, без силовой электросхемы, ходоуменьшителя и привода компрессора через клиноременную передачу	ЭСУ2а - с электровоздухо-распределителем и краном усл. №254, ЭСУ2 и ЭСУ2а - с короткой кабиной без электродвигателя рабочего хода. ЭСУ26 - с двигателем Д-130		

* - При передвижении при помощи электродвигателя

тали недолго. По словам машинистов Купанского торфопредприятия, основным недостатком конструкции ЭСУЗ(А) явилось применение тележек, аналогичных ЭСУ2(А), при большем весе машины: после недолгой эксплуатации у них полностью расстраивалось рессорное подвешивание, также ненадежными оказался двигатель 1Д6, примененный в ДГУ, и дистанционная система управления передвижением. Силами Купанского торфопредприятия ЭСУЗ №2 была "модернизирована" (удалена система дистанционного управления, установлен двигатель ЯМЗ-236, подкачены тележки Камбарского завода), в таком виде электростанция эксплуатируется и в настоящее время без серьезных поломок. По тяговым характеристикам ЭСУЗ оказалась лучше локо-

мотивов с механической передачей, она способна развивать большую силу тяги (3600 кгс) по сравнению с ЭСУ2а и тепловозами ТУ6А. Максимальная скорость передвижения резервом составляла порядка 60 км/ч (вопреки 36 по паспорту).

На основе ЭСУЗ3а по заказу МПС был разработан проект тепловоза с электрической передачей ТЭУ16 для детских железных дорог.

Электростанции ЭСУ работали на многих железных дорогах от Калининградской области до о. Сахалин. Практически все предприятия в своем парке имели хотя бы одну самоходную электростанцию, а надежность их работы полностью зависела от качества текущего содержания и ремонтов на конкретном предприятии.



...У меня есть идея, которую неплохо бы воплотить в реальность.

Множество исторической жд. техники, паровозов уходит безвозвратно в металлолом. В июле этого года в депо Инская я видел несколько паровозов, например Л-3394, год выпуска 1954, приписки Кемеровской ж.д.. Испытания он прошел последний раз в 1986 г., еще несколько других паровозов Л и ЭР доживают свой век в этом депо. Там же была платформа старой постройки 1937 г. Брянского завода. Это был вполне приличный экспонат для любого жд музея. Но одно дело разглядывать статичные фотографии или посещать редкие для нашей страны жд музеи, другое дело, все это видеть в динамике, так сказать в «живом» видео.

На канале АСТ есть передача «Мир авиации». А почему нельзя создать подобную передачу о железной дороге. Содержанием ее стали бы рассказы об истории железных дорог России, локомотивах и вагонах, путевой технике, о строительстве ж.д. линий.

Хотелось бы узнать мнение читателей «Локотранс» по поводу этой идеи, а также предложения по ее реализации в нашей стране. Думаю, что среди читателей «Локотранс» есть люди, вполне способные повлиять на этот процесс...

А. Нестеренко (Новосибирск)

Л-3394 в депо Инская, июль 2001 г. Фото А.Нестеренко

В статье о флотилии РУЖД (см «Локотранс») допущена неточность: переправа Увек-Анисовка открыта в 1896 г., закрыта в 1935 г. в связи с постройкой жд моста через Волгу.

М.Максимов



....Хочу задать вопрос нашим любителям современных видов тяги: В Хабаровске можно встретить тепловозы типа ТЭ10 переданных с железных дорог Ср.Азии, Забайкалья, БАМа, Дальнего Востока, идущие на ремонт в Уссурийский локомотиворемонтный завод. Известно, что с 1981 г. начата массовая постройка тепловозов 2ТЭ10М по несколько сотен в год.

Номера виденных мной 2ТЭ10М постройки 80-х годов — за 1981 г.п. -

0208, 0219, 0351, за 1982 г.п. — 0508, 0613, 0614, и т.д. Каазлось бы, номера тепловозов выпуска 1984 г. должны быть примерно 800-сотые, 900-сотые, 1000 чные и т.д. Ничего подобного. По непонятным причинам нумерация

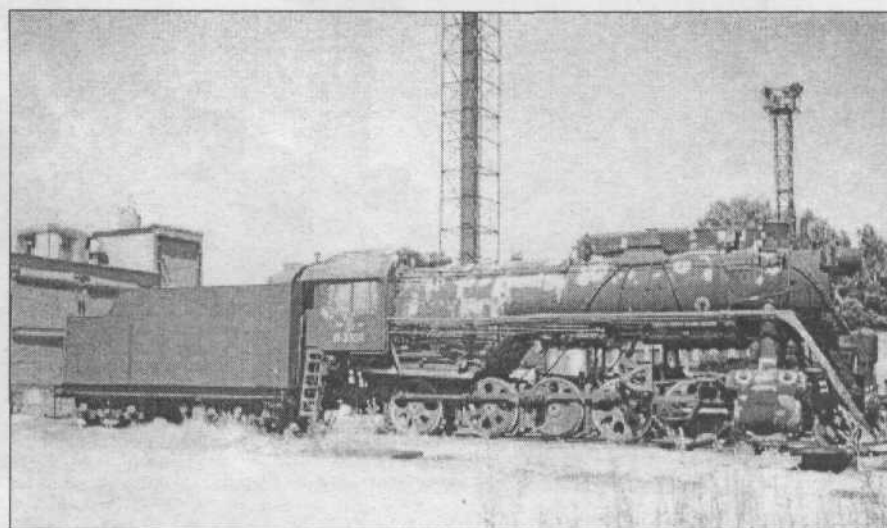
2ТЭ10М сразу перешагнула в 2000 номера. В депо Хабаровск-2 работали тепловозы 2ТЭ10М-2070, 2ТЭ10М-2073 1984 г.п., причем один из них был синего цвета.

Далее особенных скачков в нумерации не наблюдается — 1985 г. - 2431, 1986 г.п. - 2592, 2628, 2741, 2762, 1987 г.п. - 3000, 3051, 1988 г.п. — 3263. очень хотелось бы узнать подробнее о системе нумерации выпускаемых тепловозов...

Сергей Чередниченко (Хабаровск)

На территории депо Кинель стоит забавный снегоочиститель, собранный из двух кабин электровоза ВЛ10, между которыми сделан тамбур. Снегоочиститель оборудован плугом.

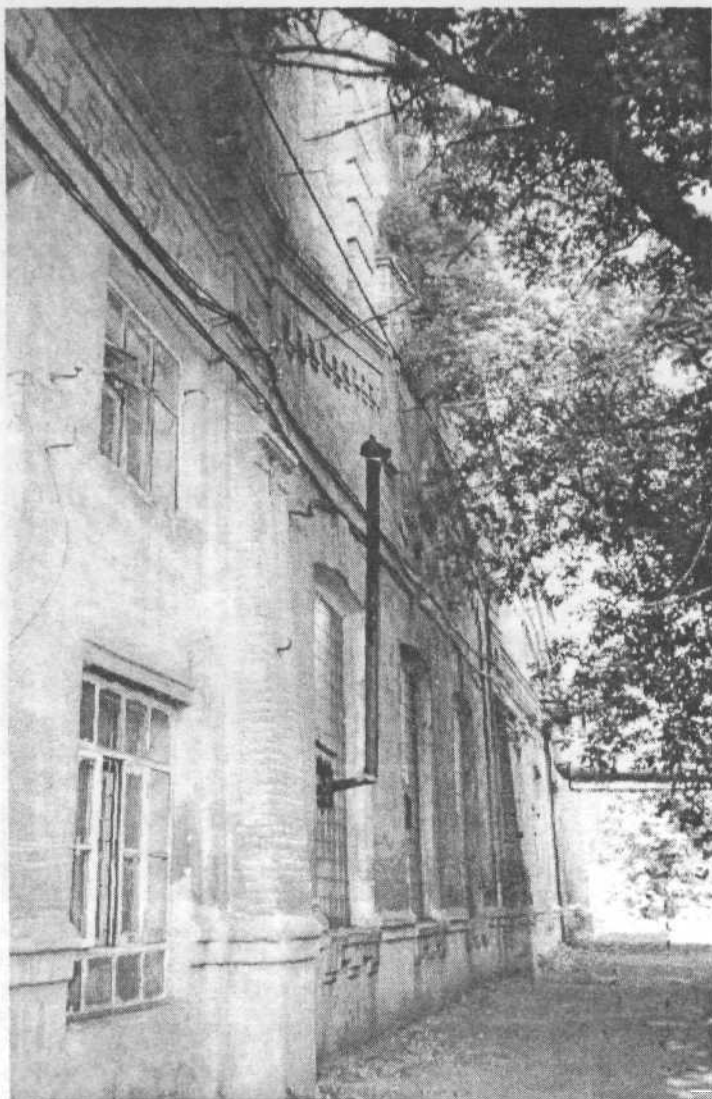
Фото В.Буракшаева



К вопросу о «странных» вагонах (ЛТ12/2000 стр.13). На среднем фото сняты вагоны для перевозки контейнеров с ОЯТ (отработанным ядерным топливом) из Европы в Россию на переработку. Сейчас эти вагоны застряли в Румынии, тк. Румыния и Молдова не дают на транзит «добро».

А.Васильев (52)

Я.Дорошенко



Лишь немногие города России могут сегодня похвастаться хорошо сохранившейся старой постройкой. На Западе России центры многих городов были разрушены двумя войнами минувшего XX века. Старые города, не пострадавшие во время войн, ставшие областными центрами, подверглись другому испытанию. В их центрах, как это было принято, сооружались различные обкомы, райкомы, памятники революционным событиям и т.д. Под них частенько сносили целые улицы и площади. Другие города просто подверглись коренной реконструкции и утонули в хрущёвках и типовых панельных домах серых тонов всех оттенков. В таких городах нетрудно заблудиться и перепутать жилую застройку с промышленной, которые частенько соседствуют.

Один из немногих русских городов, в котором чудом сохранилась вся старая застройка - Мичуринск (до 1932 года Козлов). Это по настоящему музей под открытым небом. Во всём мире такие города живут только туризмом. К сожалению, это совсем не распространяется на Россию. Приезжая туда, сразу попадаешь во времена правления династии Романовых, или, как минимум, Гражданской войны.

ПУТЕШЕСТВИЕ В МИЧУРИНСК

Идя по небольшим улочкам, невольно представляешь себе извозчиков, старых торговцев, городских, отряды красноармейцев.

... Войдя в какой-нибудь двор через арку, сразу кажется, что ты, как на машине времени, переносишься на несколько десятилетий назад, и даже слышишь голоса людей.

Во дворе почти любого дома, немного покопав лопатой, или порывшись в подвале и чердаке, всегда можно найти множество старинных предметов, которые бы украсили любой исторический музей.

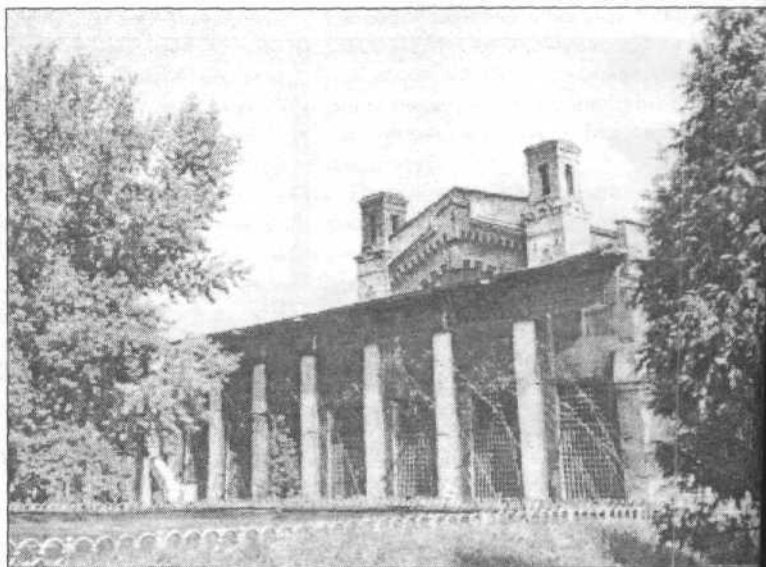
История Мичуринска очень интересна, но мы, в силу нашей специфики, остановимся только на железной дороге.

В Мичуринске расположен крупнейший в России локомотиворемонтный завод.

История его основания началась ещё в 1866 году при строительстве Рязанско- Козловской ж.д. протяжённостью 198 вёрст. Магистраль строило Акционерное Общество во главе которого стоял предприниматель Павел Григорьевич фон Дервиз, уже имевший опыт прокладки стальных нитей от Москвы до Рязани.

Проект строительства мастерских был утверждён 9 июля (по старому стилю) 1865 года. К концу 1866 года строительство почти всех корпусов было закончено. В конце ноября мастерские были освящены. После сооружения ещё некоторых цехов и пристроек площадь мастерских составила 1710 квадратных сажень (1 сажень = 2,136 м).

В год открытия дороги её подвижной состав состоял из 21 товарного и 12 пассажирских дровяных паровоза, около 100 пассажирских вагонов и 710 товарных. Почти весь подвижной состав был импортного, (в основном немецкого) производства.



Управление дороги находилось в Рязани, а служба пути, движения и тяги - в Козлове.

22 декабря 1869 года была построена Тамбово-Козловская ж.д. протяжённостью 68 вёрст (1 верста = 1,0668 км). В 1870 году на линии Рязань-Козлов был уложен второй путь. В 1871 году была образована Козлово-Воронежско-Ростовская ж.д., часть которой позже была преобразована в Рязано-Уральскую ж.д., а часть в Юго-Восточную ж.д. Мастерские находились на стыке двух этих дорог, поэтому паровозы и вагоны для ремонта поступали беспрерывно.

В 1870 году в мастерских отремонтировали 18 паровозов. В 1879 году было отремонтировано 37 паровозов и 265 вагонов. В 1878 году на территории мастерских был построен газовый завод, а в 1892-1896 годах к мастерским перешли два станционных здания, ставших чугунолитейным и кузнечным цехами. Заново был сооружён паровозосборочный цех. В начале 1900 года закончилась постройка новых цехов: паровозосборочного, механического, тендерно-котельного, сварочно-штамповочного и медницкого, а также силовая станция и контора. Площадь всех мастерских выросла до 5454 квадратных саженей. К 1900 году численность рабочих в мастерских превысила 1000 человек.

В мастерских ремонтировали паровозы серий А, З, Р, Н^в, Ч^н, Ш, V, О и Э почти всех модификаций. Большинство вагонов отремонтированных и построенных в мастерских - пассажирские всех классов. Многие были перестроены из старых импортной постройки.

1919-1922 годы в жизни мастерских были критические. Производительность неуклонно падала. В 1919 году из капитального ремонта было выпущено только 6, а из среднего 12 паровозов. Начался голод, по всей стране процветало воровство. Деревянные постройки разбирали на дрова, в мастерских многое оборудование было украдено.

В 1924 году положение, в связи с принимаемыми жёст-

кими мерами Советского правительства, несколько улучшилось и было отремонтировано 41, в 1925 году - 46, в 1926 году - 66, а в 1927 году уже 73.

В октябре 1923 года Козловские железнодорожники выпустили из капитального ремонта паровоз У-127. Он пробыл в стенах мастерских 107 дней, в его ремонте принимало участие около 190 рабочих. Тогда никто не мог предположить, что этому паровозу будет суждено доставить из Горьков в Москву гроб с телом Ульянова (Ленина). В 1934 году он был повторно отремонтирован в этих же мастерских.

С 1928 года мастерские были переименованы в паровозоремонтный завод. Ремонт вагонов завод больше не производил.

В предвоенное время завод в основном занимался ремонтом паровозов Э, СО, С^у.

В 1936 году на заводе специально для Всемирной промышленной выставки в Нью-Йорке, были изготовлены в масштабе 1:10 модели паровозов ФД и ИС. В следующем 1937 году были изготовлены ещё 2 такие же модели для выставки в Париже.

В 1940 году было отремонтировано 282 паровоза.

В первые месяцы Великой Отечественной войны завод строил бронепоезда и бронеплощадки из 2-х и 4-х осных вагонов. 25 ноября 1941 года над городом появились немецкие самолёты, впервые сбросившие авиабомбы. Обстановка была очень тревожная. В силу сложившейся ситуации готовилась эвакуация завода вглубь страны. На сборы, на погрузку были отведены считанные часы. Последний эшелон с оборудованием и людьми отправился в Пермь 1 августа 1942 года. Прибыл он на конечную станцию только 19 августа. Силами уезжавших и тех, кто оставался в городе, в период с 9 июля по 6 августа были отправлены 73 паровоза, 24 из которых были отремонтированы, передвижная электростанция, бронепаровоз и несколько бронеплоща-



Стр.30.
Верху. Фасад
тендерного
цеха, быв.
кузовных
вагонных мас-
терских.
Внизу.
Фасад цеха
вагонсбороч-
ных мастерских
Козлово-
Рязано-Уральс-
кой ж.д.

Стр.31.,
паровоз-памят-
ник ЭУ703-49.
Установлен в
1976 г. на
территории
Мичуринского
локомотиворе-
монтного
завода. Фото
Я.Дорошенко

док. В Мичуринске осталось минимальное количество оборудования и 227 работников, различных специальностей. Персонал занимался ремонтом бронепоездов, изготовлением различного военного оборудования; шарниров для установки зенитных пулемётов, поршневых колец авиационных двигателей и даже шипов для лошадиных подков.

Эвакуированные мичуринцы были разделены на три группы, направлявшиеся в Пермь, Новосибирск и Красноярск. Самая крупная из них влилась в коллектив Пермского паровозоремонтного завода. Другая часть специалистов разместились в паровозном депо станции Новосибирск-2 (Алтайский) и станцию Инская, где было развёрнуто строительство паровозоремонтных мастерских. Мичуринцам предстояло продолжить строительство и организовать отдельные цехи.

Отдельным эшелонам в июле 1942 года были отправлены специалисты и оборудование на Красноярский паровозоремонтный завод.

В самом Мичуринске также налаживался ремонт необходимых для фронта паровозов. За три месяца - октябрь, ноябрь и декабрь 1942 года было отремонтировано 28 паровозов.

Под натиском Красной Армии, перешедшей в решительное наступление, враг откатывался всё дальше на запад. Мичуринцы постепенно стали возвращаться домой. Последний эшелон с людьми из Перми прибыл в Мичуринск 6 марта 1944 года. Приезжавшие немедленно включались в производственную жизнь и восстановление предприятия.

Всё отлаженное хозяйство завода было сильно подорвано войной и последующей эвакуацией. Но постепенно после восстановления и реконструкции наращивались мощности по ремонту паровозов. Так в 1948 году было отремонтировано 183 паровоза, в 1949 году - 210, в 1950 - 225, а в 1951 уже 230 паровозов.

После войны завод занимался в основном ремонтом паровозов серии Э.

В связи с постановлением правительства 1956 года о прекращении постройки паровозов, на заводе началась подготовка к ремонту тепловозов.

Долгое время завод был почти единственным местом в стране, где ремонтировали паровозы. Так в 1964 году было отремонтировано 504 паровоза. В 1972 году отремонтировано всего лишь 382 паровоза.

В 1969 году завод был переименован в Мичуринский тепловозоремонтный завод. Последний паровоз ЭР 766-28 отремонтирован на заводе в 1976 году. В этом же году на вечную стоянку, как памятник был установлен паровоз ЭУ 703-49. На самом заводе до 1965 года работал на манёврах паровоз ОПМ-7517.

Проект реконструкции завода, под ремонт тепловозов, был разработан в 1963 году. В 1969 году началась реконструкция, для перспективного ремонта чехословацких тепловозов ЧМЭ-2 и ЧМЭ-3. Мощности и площади завода были увеличены в 1,7 раза. Реконструкция была полностью завершена в 1977 году. В мае 1972 года для ремонта на завод пришёл первый ЧМЭ-3 № 002, работавший в локомотивном депо Домодедово Московской ж.д.

В 1974 году завод переименован в Мичуринский локомотиворемонтный завод. 9 декабря 1975 года было принято решение о присвоении Мичуринскому локомотиворемонтному заводу имени М.И. Калинина.

Завод наращивал темпы ремонта тепловозов. В 1974 году было отремонтировано 34 тепловоза, в 1975 - 70, в 1976 - 91, в 1977 - 165.

В 1979 году коллектив завода отметил выпуск из ремонта 1000 тепловоза. 13 января 1984 года был отремонтирован первый ТЭМ-1 №0111. По мимо тепловозов ЧМЭ-2 и ЧМЭ-3 завод ремонтировал тепловозы ТЭМ-1, ТЭМ-2, мотовозы и паровые краны ПК-6. В 1986 году заводом отремонтирован 5000 тепловоз серии ЧМЭ-3. С 1994 года освоен ремонт тепловозов М-62, а с 1996 года пассажирских тепловозов ТЭП-60.

С 1998 года завод выпускает железнодорожные котлы цистерн для нефтепродуктов.

В настоящее время завод производит капитальный ремонт тепловозов: ЧМЭ-2 (уже не производится), ЧМЭ-3, ЧМЭ-3Э, ЧМЭ-3Т, ТЭМ-1 М, М-62, 2М-62, 2М-62У, 3М-62У, ДМ-62, ТЭП-60, модернизацию тепловозов ЧМЭ-3 и 2М-62 с заменой дизелей.

Вот такая славная история завода в городе Козлове-Мичуринске. Если кто-то захочет попасть в далёкое прошлое нашей истории приезжайте в Мичуринск город-музей под открытым небом!

Большую помощь при подготовке этой статьи оказал житель Мичуринска Александр Москалёв, отец которого работал на заводе и воевал в годы войны.

Также огромное спасибо сотрудникам Мичуринского локомотиворемонтного завода!



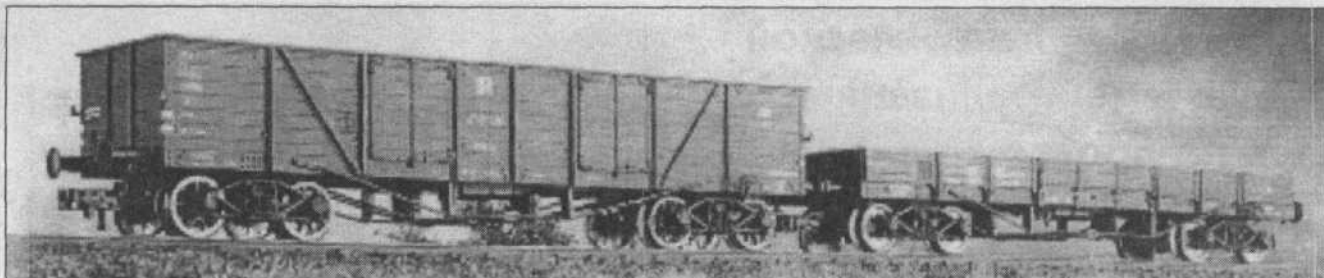
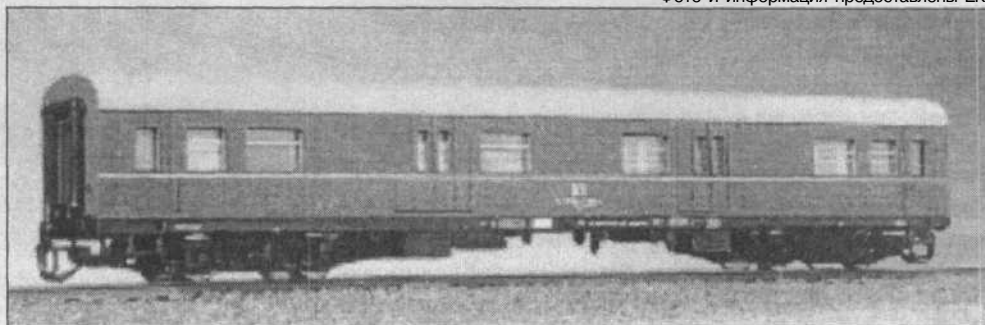


Фото и информация предоставлены ЕК

Фирма **FLEISCHMANN**, широко известная своими моделями в типоразмере N (1:160), выпускает продукцию не менее популярного масштаба - HO. Об этих вагонах довольно долго заявлялось, их изображения (прототипов) периодически помещались в каталоги новинок и теперь — перед нами два вагона-ветерана периода 20-30 годов, попавших в Европу из США. Это четырехосный полувагон (арт. 5730) и платформа (арт. 5262) на тележках "даймонд". Вагоны прекрасно детализованы, снабжены надписями и указанием принадлежности к дорогам Deutsche Reichsbahn 3-й модельной эпохи.

От **Tillig** производителя TT к Новому году поступил подарок — очередная версия вагонов поездов InterRegio в принадлежности дорог DB. Этот вагон освещением не оборудован и установка его не предусмотре-



на. А вот еще один вагон (фото приведено) относится к модельной эпохе 4. Это багажный модернизированный вагон зеленого цвета с белой полосой. Надписи определяют принадлежность к дорогам DR. (Арт. 95632)

И еще одна новинка из области компьютерных симуляторов. Появилась немецкая версия (с немецким подвижным составом) **Pro Train**. Ее выпустила фирма Schiemann-Media совместно с немецкими железными дорогами (Deutsche Bahn) и журналом Eisenbahn Kurier. Версия включает движение различного не-

мецкого подвижного состава по компьютерному жд ландшафту от Кельна до Франкфурта (М). С помощью компьютера вы сможете полноценно ощутить и управлять (виртуально) легендарным BR103, скоростным поездом ICE. В продаже этот

софт появляется в ноябре этого года. Системные требования для такой программы определены как Pentium-III 500Мгц, свободного места 850 МБ, 128 МБ оперативной памяти, 3-D карта 16 MB видео и Windows2000.



Фото С.Довгвилло



Любители железных дорог Москвы и Подмосковья!

Впервые в московском регионе открывается постоянно действующая выставка железнодорожных моделей и макетов. Вы увидите модели из собраний частных коллекционеров, уникальные самоделки, модели крупных масштабов, и, конечно, макеты железных дорог.

На выставке представлены стенды, посвященные железным дорогам России, Америки и Великобритании.

Вы получите возможность проконсультироваться по всем вопросам железнодорожного моделизма, посмотреть видеофильмы, приобрести журнал «Локотранс»

Ждем вас ежедневно, кроме понедельника с 10 до 17 часов по адресу:

Г.Серпухов, Московская обл.,
Ул.Чехова

Историко-художественный музей
Проезд автобусом №8 (Вокзал - Прогонная)
до ост. «Музей»

Телефон для справок: 8-903-6846-235

Пост электрической централизации, а по-простому — «башня»

Начнем с того, что «башня» должна быть на любом макете станции, рядом с сортировочной горкой, да и всегда там, где есть необходимость управления сигналами и стрелками.

К постам относятся будки стрелочников, смотрителей мостов и переездов, а также посты сигнализации, дома путевых обходчиков и т.п. В этом обзоре мы будем рассматривать модельный ряд, который можно использовать для этих целей.

Для управления движением поездов, маневровой работой, размещения устройств электрической и диспетчерской централизации, путевой автоблокировки и связи на станциях создаются посты: исполнительные и распорядительные, электрической централизации (ЭЦ) и горочные.

На линиях с полуавтоматической блокировкой и механической централизацией стрелками и сигналами управляют с постов, размещенных в специальных зданиях.

На станциях с большим количеством стрелок и сигналов сооружали распорядительный и несколько исполнительных постов.

На небольших станциях управление стрелками и сигналами объединялись на одном распорядительно-исполнительном посту.

Для управления работой сортировочных станций, оборудованных горкой создают горочные посты.

Здания постов располагали в районе стрелок. В основном они строились двухэтажными, с характерным для таких сооружений балконом и козырьком над ним. В настоящее время при широком внедрении автоблокировки и электроцентрализации стрелок и сигналов такие посты упраздняют, здания приспособляют для других хозяйственных нужд.

Из истории вопроса.

Средства сигнализации, централизации и блокировки стали появляться на железной дороге буквально с момента их зарождения, поскольку вопрос безопасности движения ставился всегда очень остро. А как только стали появляться средства сигнализации, то их требовалось где-то размещать. Таким образом, история этих сооружений неразлучна с историей самой дороги.

В середине XIX века благодаря изобретению телеграфа, появилась возможность посылать электрические сигналы по проводам, чтобы сигнальщики могли управлять стрелками и сигналами, механически переводя их в нужное положение. Все это оборудование было сосредоточено в специальных будках, с развитием станций и повышением интенсивности движения которые становились все больше и сложнее. К сигнальной будке подходило хитросплетение сигнальных тросов и рычагов, позволяющих обмениваться сигналами.



Пост централизации «Rottershausen» для типоразмера I (1:32) выпускается в виде набора фирмой Studio 95 Modellbau.



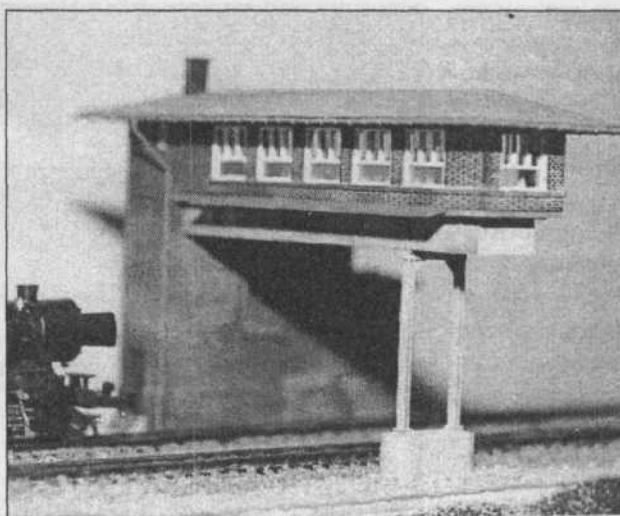
Пост централизации «Schonweiler» от Pola в типоразмере G (1:22,5) Арт 914.



Пост централизации от AUHAGEN (артикул 11360, HO)



Пост централизации от AUHAGEN (артикул 11373, НО) на макете О.Хачатуряна (Ростов/Дону)



Пост централизации от AUHAGEN (артикул 13304, ТТ) на клубном макете "Локотранс" (Ставрополь)

Auhagen

Выражаем глубокую признательность фирме AUHAGEN, предоставившей информацию и модели для подготовки этой статьи, а также оказавшей поддержку в создании клубного макета "Локотранс" в Ставрополе.

лами с соседними будками и блок-постами. Первый этаж таких будок отводился для размещения нижних концов управляющих рычагов с противовесами и тягами.

И хотя современный пост централизации совсем не похож на старые сигнальные будки, но сигнализация по-прежнему основана на блокировке.

Что касается модельного исполнения этих сооружений на макете, то здесь присутствует широкое разнообразие архитектурных стилей и решений. Ассортимент готовых изделий, производимых зарубежными фирмами достаточно велик, причем, можно вполне выбрать подходящую конструкцию для своего макета, окрасить в требуемые цветовые гаммы, чтобы получить соответствие эпохи и принадлежности к стране.

Большие типоразмеры представлены довольно хорошо. В редком для нашей страны масштабе 1:32 работают в основном малосерийные фирмы. Надо сказать, что этот масштаб предполагает максимальную точность воспроизведения деталей, что ставит эти модели в разряд архитектурных модельных шедевров. К слову сказать, что ручки дверей на посту централизации открываются.

Другой, более распространенный масштаб 1:22,5 (или G) широко представляет в модельном ряду фирма Pola, в последние годы несколько сооружений стало представлять Piko — это результат проникновения фирмы Р.Вильфера на рынок в США, где такой типоразмер очень распространен. Фирма Vollmer, производит также несколько сооружений поста в этом типоразмере. Прототипы зданий выбраны аналогичные, подходят к эпохам 2-3.

Конечно, самый распространенный типоразмер — это НО, и предложений, конечно, наиболее много. Необходимо отметить, что, несмотря на такое изобилие, новые модели зданий постов появляются каждый год.

Попробуем немного разобраться и дать ориентировку в каталогах и ценах.

Итак, фирма AUHAGEN. В ее предложении среди новинок года - диспетчерский пост Erfurt (НО,

арт11375) по цене 14 евро. Этот пост предназначен для расположения в междупутье, имеет красивое исполнение и внутреннее оборудование, которое можно дополнительно подсветить и усовершенствовать. К этой новинке мы еще вернемся.

Ранние выпуски AUHAGEN (артикул 11360) - это трехэтажное сооружение мостового типа, которое может быть установлено в горловине станции. Еще один артикул, очень популярный среди наших моделлистов - 11373, он был известен и ранее, но при определенной доработке и окраске в соответствующие тона, приобретает вполне "русский" колорит. Это артикул 11373 диспетчерский пост Nweumulle". Артикул 11333 — это традиционное здание, которое может подойти вполне для трансформации его в сооружение русских железных дорог 2-3 эпохи. В качестве преимущества для использования деталей изделий AUHAGEN, безусловно можно отметить невысокую стоимость, что создает свободу творчества. Согласитесь, купив дорогую модель, труднее пойти на решительную трансформацию изделия. Хотя с опытом такое решение становится обычным, так как наша статья предназначена в первую очередь для практикующих моделлистов, а не коллекционеров-коробочников.

Фирма AUHAGEN очень основательно заботится о типоразмере ТТ. Редко кто-либо может сообщить о принципиальных новинках, особенно в сооружениях. Фирма из Мариенберга это делает.

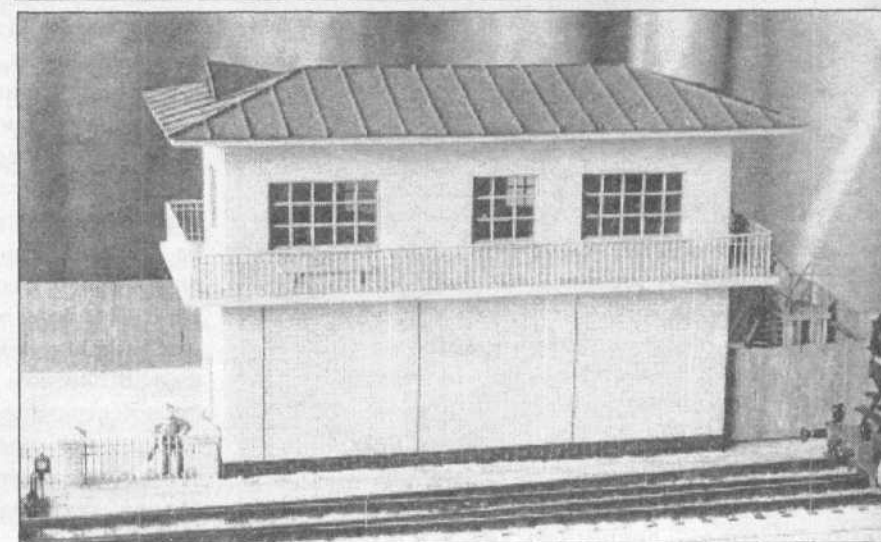
С 2001 года в продаже новинка — ТТ-диспетчерский пост мостового типа Saafeld. Прототип был построен в 1931 году, красного кирпича с элементами железных конструкций. Он может быть расположен на крупных станциях в междупутье, что не требует специальных решений по отведению места на макете. В 1944 году он (этот пост) стал хорошей мишенью для американских бомбардировщиков и был разрушен. В цветном варианте фотография приведена на первой странице обложки, поскольку клубный макет "Локотранс" предусматривает создание части макета, посвященного немецким железным дорогам. Модель собрана и окрашена С.Масленниковым.

Внутри расположено электроосвещение (имитация 3 потолочных плафонов с помощью ламп СМН). Конструкция здания очень удачная, легко собирается.

FALLER это имя достаточно знакомо нашим моделистам, но, как ни странно, предложение этих сооружений довольно скромно (хотя основной каталог фирмы имеет свыше 500 ! страниц). Поэтому ограничимся наиболее яркими позициями. Традиционное здание с артикулом 120120 от Faller очень напоминает аналогичные сооружения Auhagen 11333. Оно даже близко в размерах. Поэтому иллюстрировать мы его не будем. А вот здание артикула 120123, выполненное полностью из кирпича, может пригодиться на многих макетах. Устранить, так называемые, фахверки (открашенные деревянные бруссы) можно элементарно. Покрасить всю поверхность стены в приятную охру, побелить "сапожок" по периметру здания, заменить черепичную крышу на кровельное железо — и прелестное здание поста ЭЦ российских железных дорог эпохи 3-4 — перед нами.

Для любителей сложных (и экзотических зарубежных) конструкций фирма предлагает пост мостовой конструкции 120125 и 120124. Последняя вместе с постом, расположенном на металлических опорах в междупутье (арт 120122), являются новинками этого года. Модели от Faller в целом несколько дороже Auhagen, но имеют высокую насыщенность мелкими деталями, отличаются прекрасными сборочными характеристиками.

Если из всего многообразия предложений не удалось выбрать подходящее, то можно приступать к изготовлению модели поста по чертежам. Макеты таких зданий делают по стандартной технологии изготовления зданий: "коробка" из органического стекла либо оклеивается шпоном, либо расчерчивается под кирпич. Однако своеобразие каждого здания зависит от выбранной эпохи. Такие здания довольно сложны в изготовлении, однако их наличие создает приятное



Пост централизации обр. 1935 г.
Макет А.Сачкова (Пенза) (НО)

Модельный ряд постов централизации (типоразмеры I-Z)

Модель	Типоразмер	Производитель	Артикул	Размеры	Цена. прим. в DM
Пост централизации	I	Besig	M942		
Пост централизации	I	GF-Modelle	-		
Пост централизации „Rottershausen“	I	Studio 95	14001		
Пост централизации „Rosenbach“	G	Plko	62041		109
Пост централизации	G	Pola	915		
Пост централизации „Schonweiler“	G	Pola	914	500x180x395	
Блок-пост	G	Pola	1709	230x225x380	
Пост централизации „Riedlingen“	G	Vollmer	1210	325x180x300	
Пост централизации „Moosbach“	G	Vollmer	1212	370x180x460	
Пост централизации „Erfurt“	HO	Auhagen	11375	87x54x118	27
Пост централизации (мост.)	HO	Auhagen	11360	145x68x130	30
Пост централизации „Neumulle“	HO	Auhagen	11373	135x90x140	
Пост централизации „Tharandt“	HO	Auhagen	11333	110x70x90	15
Пост централизации „Mittelstadt“	HO	Faller	120	83x62x101	25
Пост централизации „Donaueschingen“	HO	Faller	123	159x67x113	33
Пост централизации „Neustadt/Weinstr.“	HO	Faller	124	280x168x210	60
Пост централизации (мост)	HO	Faller	125	179x168x160	46
Пост централизации „Constance“	HO	Faller	122	197x82x114	28
Пост централизации (мост) „Hatt“	HO	Kibri	9472		50
Пост централизации „Ottbergen“	HO	Kibri	9474		20
Пост централизации „Marbach/Neckar“	HO	Kibri	9477		20
Пост централизации „Geislingen/Steige“	HO	Kibri	9478		36
Пост централизации „Lichterlau“	HO	Kibri	9481		24
Пост централизации „Rottershausen“	HO	Kibri	9486		24
Пост централизации „Colbe“	HO	Kibri	9488		34
Вспомогат. Пост централизации „KasselKib“	HO	Kruger	-		
Пост централизации „Neuses“	HO	Piko	61128		50
Пост централизации „Reinbek“ (готов. к пр-во)	HO	PIKO	61137		58
Пост централизации „Genthin“	HO	Pola	512		24
Пост централизации	HO	Pola	514		35
Пост централизации (мостов.) „Wuppertal-Elberfeld“	HO	Pola	562		40
Пост централизации „Amorbach“	HO	Pola	563		26
Пост централизации „Freilassing“	HO	Pola	672		
Пост централизации „Riedlingen“	HO	Vollmer	5730		20
Пост централизации „Moosbach“	HO	Vollmer	5731		26
Пост централизации „Stuttgart“	HO	Vollmer	5733		22
Пост централизации „Fellbach“	HO	Vollmer	5734	150x70x170	40
Пост централизации (башня) „Stuttgart“	HO	Vollmer	5735		50
Пост централизации „Wiesbaden Ost“	HO	Vollmer	5736		35
Пост централизации „West“	HO	Vollmer	5737		18
Пост централизации „Waldbronn“	HO	Vollmer	5738		40
Пост централизации „Ost“	HO	Vollmer	5739		31
Пост централизации „Klingenberg-Colmnitz“	TT	Auhagen	13234	90x47x80	15
Пост централизации (мостов)	TT	Auhagen	13304	158x100x90	32
Пост централизации „Klingenberg-Colmnitz“	N	Auhagen	14450	68x38x60	14
Пост централизации	N	Fahler	2158		
Пост централизации	N	Faller	21590		
Пост централизации „Stuttgart-Feuerbach“	N	Kibri	7424		24
Пост централизации „Krefeld“	N	Kibri	7426		32
Пост централизации „Korle“	N	Kibri	7440		23
Пост централизации „Kassel Kib“	N	Kruger	99003.1		
Пост централизации (башня) „Genthin“	N	Pola	214		
Пост централизации (мостов.) „Brugge“	N	Pola	215		
Пост централизации „Rothorn“	N	Vollmer	7600		17
Пост централизации „Wiesbaden“	N	Vollmer	7602		32
Пост централизации (башня)	N	Vollmer	7603		33
Пост централизации „Waldbronn“	N	Vollmer	7604		31
Пост централизации (мостов) „Neustadt/Weinstr.“	Z	Kibri	67300		22

впечатление на зрителя. В такие здания легко провести освещение, однако для этого необходимо затемнить изнутри стены и сделать интерьер (умелые моделисты копируют внутреннее убранство будок и домов вплоть до заслонок на печи или инвентаря).

В первой части обзора приведем российский прототип будки для централизованного управления стрелками и сигналами, строившейся на Санкт-Петербург-

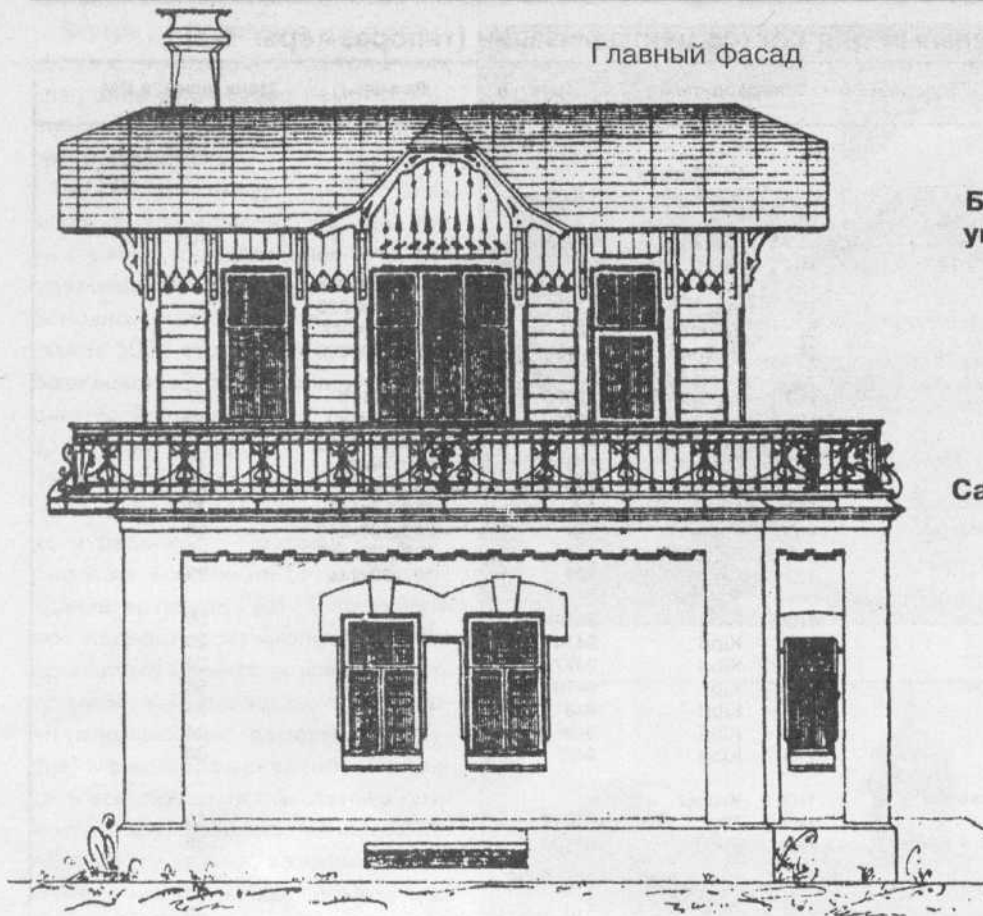
ской сети железных дорог в начале XX века. См. стр. 42-43.

Эти сооружения сохранились до настоящего времени, хотя функционально они уже, как правило не используются и довольно значительно изменили свой первоначальный облик. Но как модельный прототип очень привлекателен.

(Продолжение следует)

Главный фасад

Г



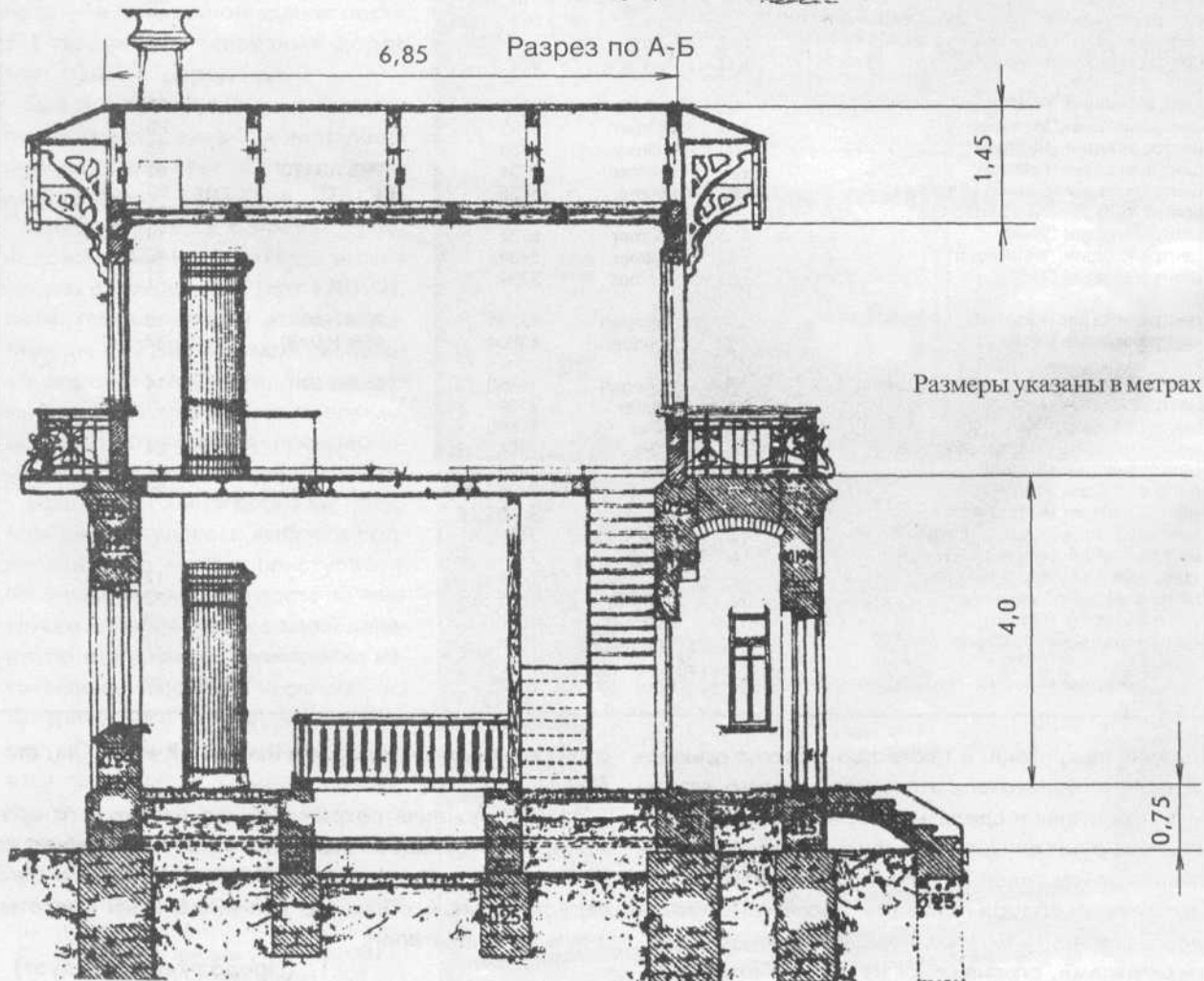
Будка для центрального
управления стрелками и
сигналами

Общество
Московско-Виндаво-
Рыбинской
железной дороги

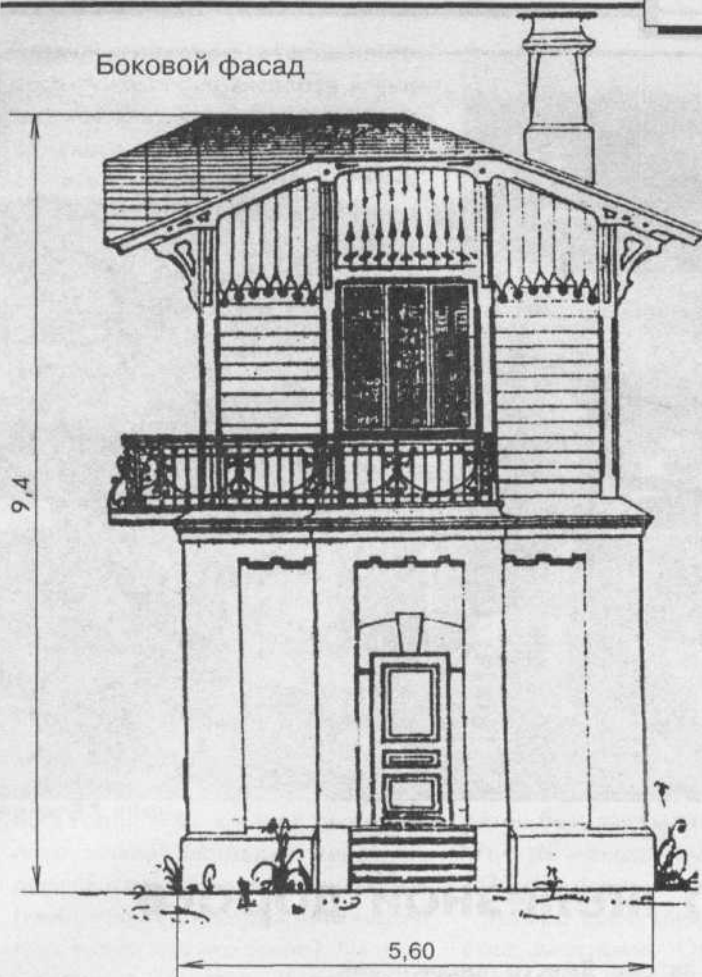
Санкт-Петербургская сеть

1911 г.

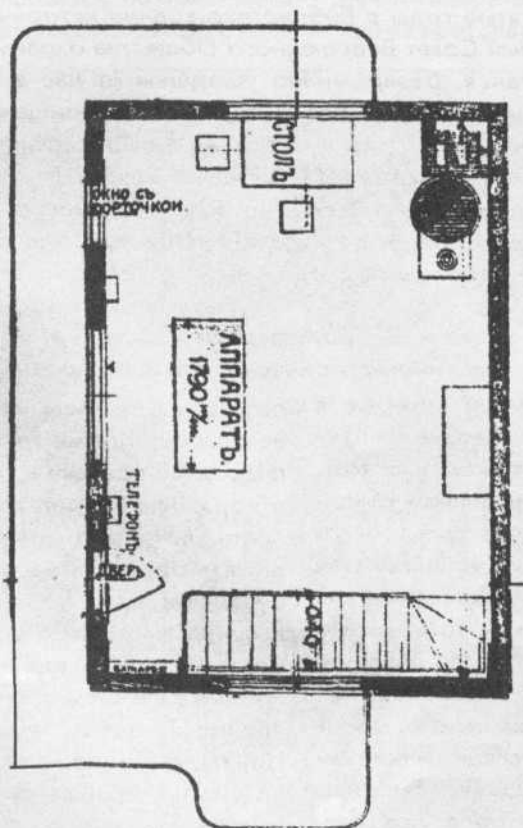
Россия



Боковой фасад



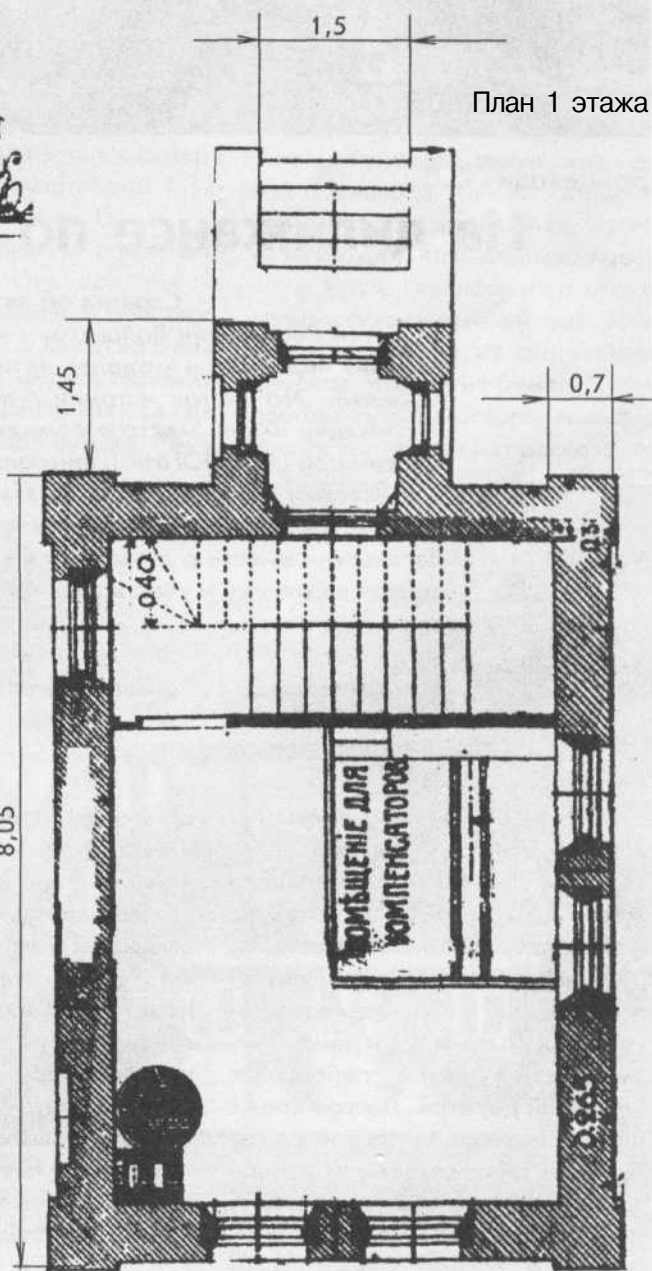
План 2 этажа



Будка была выполнена из камня (1 этаж) на бетонном фундаменте. Толщина стен достигала 70 см, и при этом здание обогревалось печным отоплением. На первом этаже располагалось оборудование (весовые компенсаторы для перевода стрелок и сигналов на расстоянии). С первого этажа на второй вела лестница.

Второй этаж был выполнен как надстройка. Материал — доска. По периметру почти всего второго этажа будку опоясывал балкончик. Окна, коньки на крыше были украшены резьбой и фигурными деталями из дерева. Крыша выполнена из листового кровельного железа. В комнате второго этажа располагался собственно пост. Телефоны были подвешены на стене, в центре зала, как раз над помещением с компенсаторами на первом этаже, находились аппараты управления сигналами. В комнате стоял стол, скамья, два табурета.

План 1 этажа



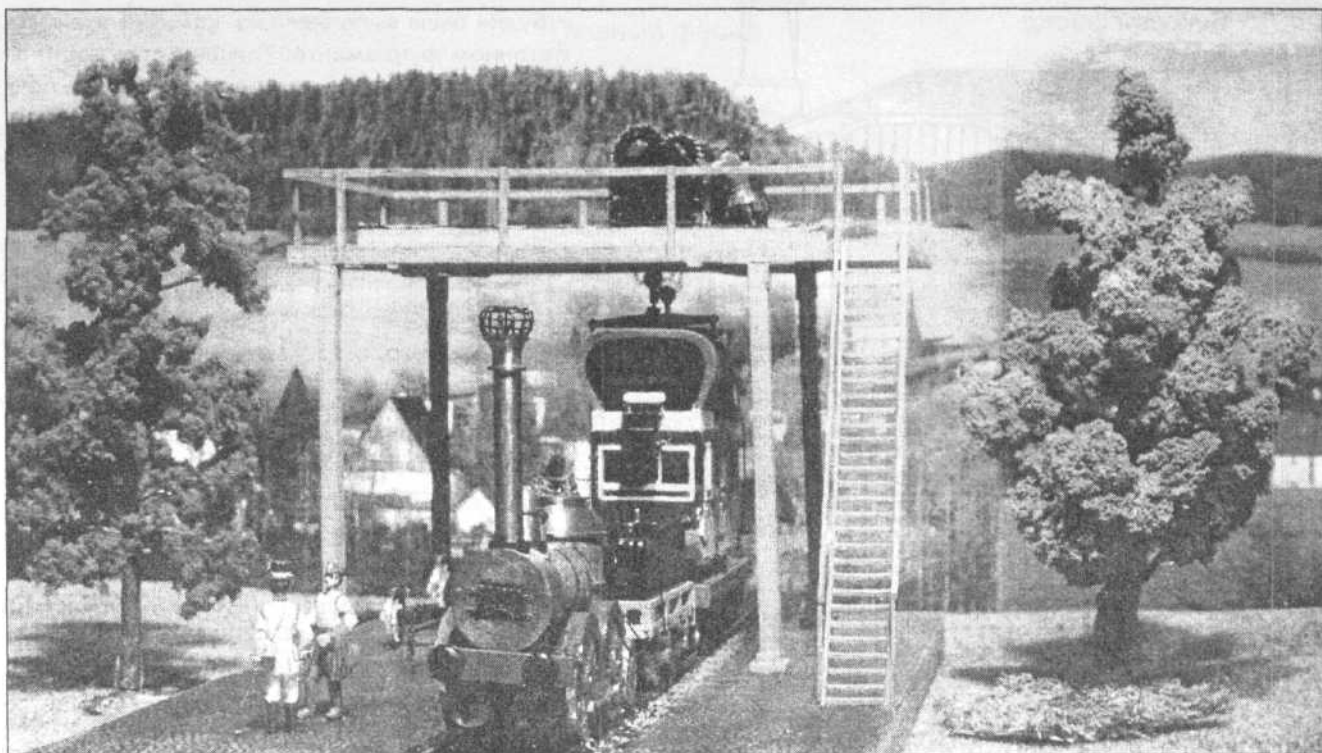


Фото Г.Егсркина

Войцехович СВ.

На дилижансе по железной дороге

Справка об авторе. Вместо предисловия.

Сергей Васильевич Войцехович известен моделистам России, как автор прекрасных рабочих чертежей и моделей артиллерии и бронетехники, инженерных машин и автомобилей. Это знаток истории гужевого транспорта от колесницы до конки. Первые публикации имели место в семидесятые годы в библиотеке военно-исторической комиссии при ЦС ВООПИК (Центральный Совет Всесоюзного Общества охраны памятников истории и культуры), издававшейся, безвременно ушедшим от нас в этом году Петром Федоровичем Космолинским, нашим добрым другом и товарищем. Сергей Васильевич вместе с двумя друзьями в 1982 г. основал военно-исторический клуб «Арсенал» в Брянске и участвовал своими работами в 15 выставках клуба. Клуб имеет ряд секций, в том числе и модельную, числящую в своем составе и железнодорожных моделистов. Мы предлагаем вниманию коллег по увлечению эту небольшую заметку-воспоминание, как образчик нестандартного подхода к выбору темы железнодорожной диорамы.

В.Мельников, Президент объединения военно-исторических клубов "Арсенал", Брянск

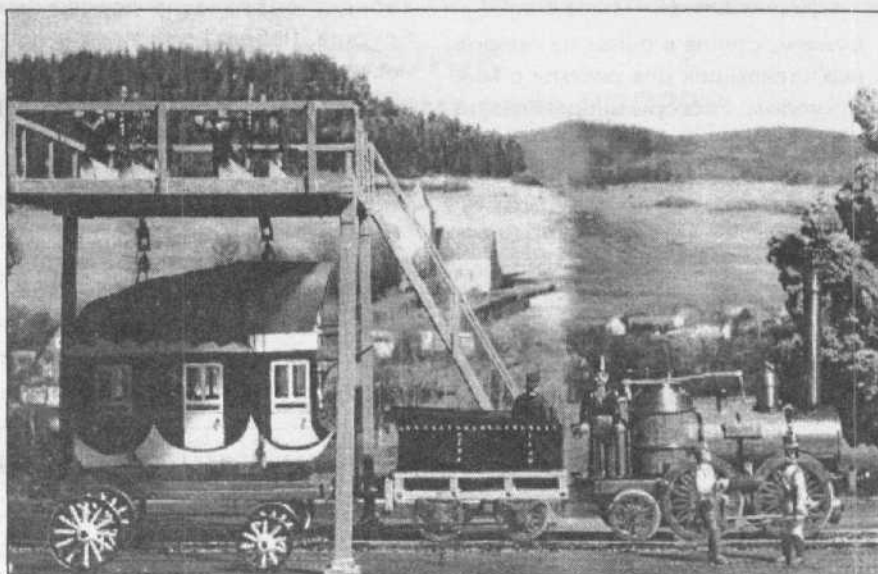
Занимаясь моделированием гужевого транспорта, я всегда с интересом относился к увлечению моего друга Вадима Мельникова железнодорожным моделизмом. Именно его увлечение подтолкнуло меня еще в 70-е годы прошлого века к созданию диорамы, связывающей гужевой транспорт с железной дорогой. Долгое время и искал материалы, но как всегда бывает в таких случаях, их не хватало — хотелось бы сделать диораму по истории Царскосельской железной дороги. Однако един-

ственные материалы, которые я нашел по применению на ней гужевого транспорта, были о том, что вначале за неимением специальных вагонов для высшего сословия, на платформы устанавливали карету. Приезжал какой-нибудь граф, карету каким-то образом ставили на платформу и... вперед. Если не хватало высоты лесенки, которая была при карете, то на платформах были специальные тумбы-ступеньки; подобные были и на каретных разворотах в усадьбах, при дворцах и т.д. Но как это де-

лалось, какие были механизмы, я не отыскал. Кроме того, во время очередной поездки в Ленинград, я обнаружил в Петропавловской крепости, во дворе Комендантского дома (и сфотографировал) полуразрушенный вагон конной железной дороги Санкт-Петербург-Павловск. Вот и всё, что удалось найти по данной теме в нашем отечестве на тот период (70-е годы прошлого века). Но, так как материалы собирались по многим странам, то постепенно начал вырисовываться замысел. В сферу моих тогдашних интересов

входило и изучение истории почтового гужевого транспорта и униформы почтовых служащих. И вот, однажды, я прочитал, что в Саксонии в сороковые годы XIX века, почтово-пассажирские дилижансы, проходя по определенным маршрутам, вблизи железных дорог, собирали почту и пассажиров, и доставляли их на вокзал, где оный дилижанс грузился на ж.д. платформу, и груз доставляли в крупный город и далее обратно, тем же путём. Найти дилижанс для меня не составило труда. Форма почтовых служащих Саксонии также была. Чертежи паровоза "Саксония" мне предоставил В. Мельников, и он же обнаружил в одном из номеров журнала "Модельайзенбанер" рисунок, где изображен процесс погрузки дилижанса на платформу.

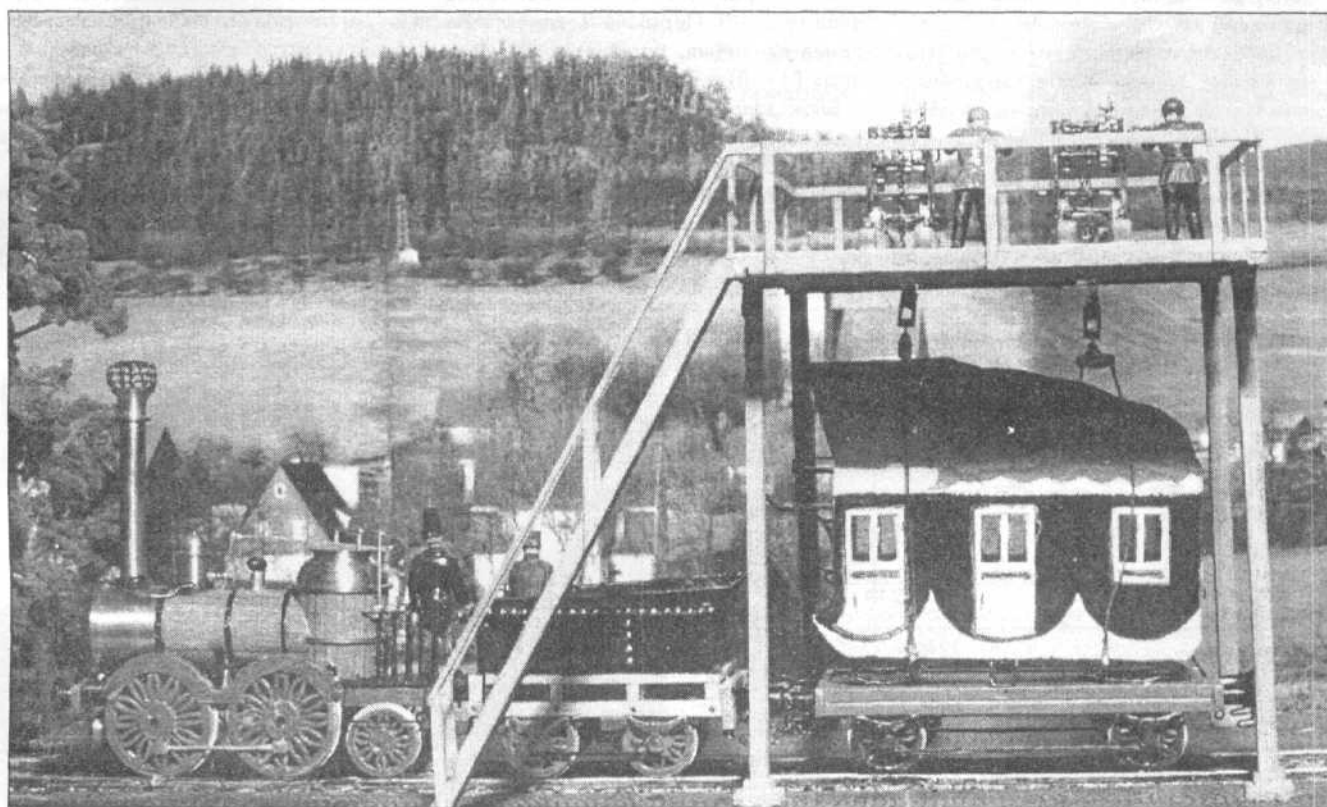
Всё, решено! Делаем диораму 40-х годов XIX в. Сюжет таков. На погрузочной площадке железной дороги стоит паровоз «Саксония» (любой железнодорожный модельист знает, что это такое). На нем механик и кочегар. К паровозу прицеплена платформа, на которую с помощью двух ручных лебедок поднимают почтово-пассажирский дилижанс, снятый с хода.



Лебедки установлены на площадке, поднятой на столбах над путями. Колёсный ход дилижанса стоит рядом. Неподалеку от паровоза беседуют кучер и почтальон. Масштаб диорамы был задуман в типоразмере 1:32-1:35 при ширине колеи 45 мм.

Теперь собственно о строительстве диорамы. Она создана из различных материалов. В силу того, что модели карет я делал из бумаги и дерева, то и модель паровоза начал собирать также. Колёса сделал из прессованной бумаги. Раму,

поддерживающую паровую машину и котел изготовил из дерева. Все круглые детали паровой машины и котла выточил на токарном станке из латуни. Буфера из дерева. Перила на площадке паровоза из медной проволоки. Тендер сделан из бумаги, рама деревянная, колёса — из бумаги. Оси — стальная проволока. Уголь в тендере изготовил из крошки сухой китайской туши. Платформа склеена из деревянных брусков. Колёса из бумаги. Кузов почтово-пассажирского дилижанса полностью сделан из прессованной



(Окончание. Началонастр. 45)

бумаги, стекла в окнах из покровных стеклышек для работы с микроскопом. Рессоры набраны из полосок жести. Крестовина колесного хода дилижанса из дерева, ободы колес из бумаги, ступицы выточены из дерева, спицы набраны тоже из дерева. Шины на колесах из полосок фольги.

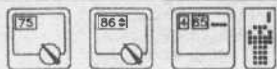
Рельсы изготовлены из жести путем проката. Балласт отсыпан пробковой крошкой. Площадка под

лебёдку собрана из деревянных брусков. Лебёдка практически полностью сделана из бумаги. Цепочки набраны из медной проволоки.

Все фигурки вырезаны из липы. Покраска производилась кистью, масляными красками (помните, это были 70-е годы и фирменных красок в помине не было). В общем, получилось то, что я хотел. Получилось на уровне умения того времени. Сейчас, наверняка, сделал бы лучше. Но и в таком виде дио-

рама радовала меня, а теперь продолжает радовать моего друга и соавтора В.Мельникова. Думаю, что так или иначе, я еще вернусь к железной дороге, первый шаг был уже сделан.

Тем более, что сейчас в работе находится железнодорожный транспортер ТМ-1-180 в масштабе 1:35, и крутится в голове шальная мысль сделать к нему «Овечку». Но, как говорится, это уже совсем другая история...



Импульсная конверсия (I)

Еще недавно для питания моделей в основном использовались заводские источники питания «классической» конструкции — трансформатор со вторичной обмоткой и выпрямитель. За последние 10-15 лет в практику электропитания моделей прочно вошли электронные элементы, обеспечившие лучшие характеристики для управления моделями. Применение общедоступных деталей делает возможным даже модернизировать свой старый источник питания, не прибегая к приобретению нового. Кроме того, покупка «фирменного» блока удовольствие дорогое, а отечественная промышленность кустарно или серийно не выпускает подобные изделия.

Применение электронной регулировки в питании моделей (тягового двигателя) обеспечивает высокий (максимальный) крутящий момент на малых оборотах двигателя, что кардинально меняет динамические характеристики при движении локомотива (особенно с составом) на малых скоростях, при маневровой работе и т.д.

Обратимся к схеме. Всю схему можно разделить на две части: первая — выпрямитель и — блок генератора импульсов и непосредственно регу-

лировка питающего напряжения, и вторая часть схемы — блок исполнительных (ключевых) устройств.

Питающее переменное напряжение 12В выпрямляется на мостовой схеме (диоды VD1-VD4), сглаживается конденсатором C1 и поступает через потенциометры на входа операционных усилителей D1, D2. На операционном усилителе D2 собран генератор прямоугольных импульсов, регулировка скважности которых обеспечивает потенциометр R2. Выходное напряжение генератора поступает через диод VD6 на прямой вход операционного усилителя, и обеспечивает модуляцию входного напряжения. В результате, на выходе V мы имеем управляющий сигнал, который поступает на блок выходных устройств, выполненных на транзисторах. Этот блок имеет также защиту от КЗ. Переключатель направления движения, подключается к выходу (I - 0) и на схеме не показан.

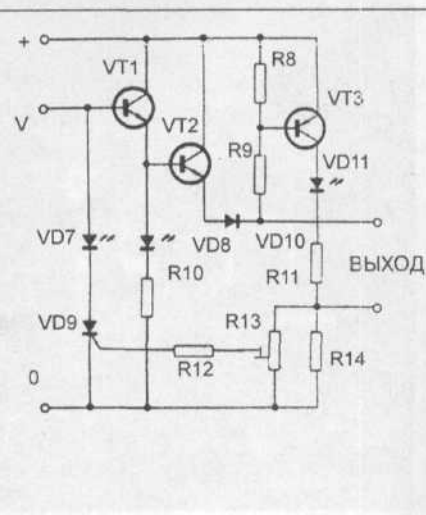
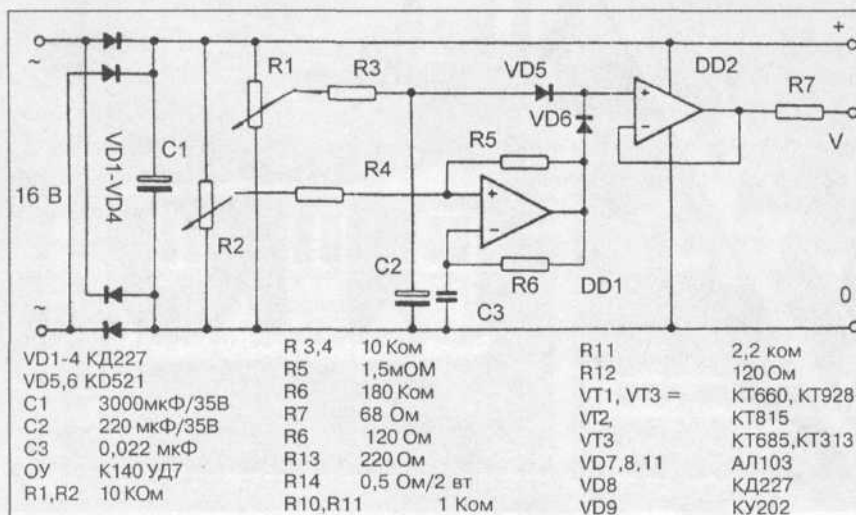
Блок защиты от КЗ (короткого замыкания) со световой индикацией на светодиоде VD1 выполнен на тиристоре. Порог срабатывания регулируется подстроечным резистором. При превышении тока нагрузки тиристор запирает вход транзистора VT1 и для вос-

становления в рабочее состояние необходимо устранить причину перегрузки и ручку потенциометра R1 повернуть в положение «минимум».

В этой схеме введено дополнительное устройство сигнализации потребления нагрузки (выполнено на транзисторе VT3 и светодиоде VD3). При подаче напряжения на рельсы и нахождения на нем локомотива, вагона с освещением и т.д. этот светодиод загорается. Если нет хорошего контакта с локомотивом, то индикация не работает — проверяйте токосъем и чистите рельсы!

Обе ручки регулировки R1 и R2 (Мощность и скорость). Регулировка R2 обеспечивает плавность режима разгона и торможения (!), а потенциометр R1 используется для обеспечения мощности. Это позволяет менять режимы работы локомотива, например, с составом поезда, при маневрах, в одиночном порядке и т.п. Исключительно благоприятный режим управления мотором модели! Попробуйте сделать, не пожалеете.

(Использованы материалы журнала "Modely" и особая благодарность Семину Бородину за помощь в подготовке статьи)



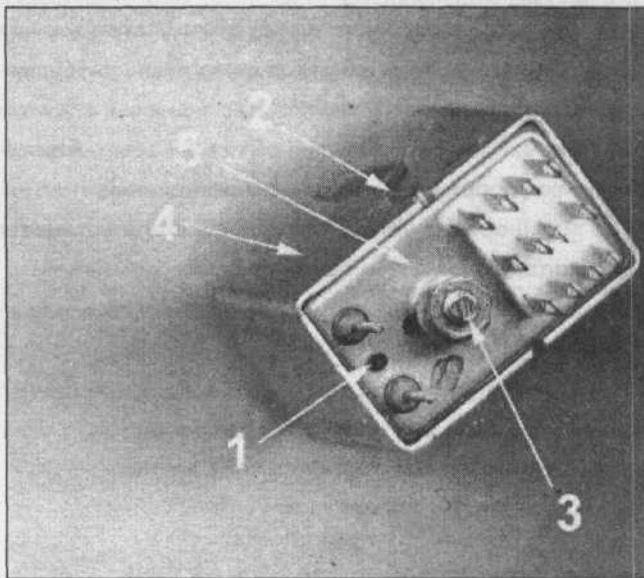


Приводы для стрелок на основе электромагнитного механизма реле РЭС22

При строительстве своего макета я столкнулся с тем, что да — есть рельсовый материал (куплены рельсы и стрелки), да - есть схема макета, да - я наконец-то сделаю, то чего так долго хотел, но мне никак не давала покоя проблема со стрелочными переводами, они либо не нравились мне конструкцией, либо не устраивали меня по цене, либо не могли быть размещены (в моем случае это двойной съезд с глухим пересечением — приводы Pilz на 4 стрелки этого съезда не могли быть установлены физически из-за того, что их бы пришлось один на другой!). Устанавливать приводы на самом макете не хотелось, они бы испортили внешний вид станции, приводы для подмакетников (например, Tillig 86110 с поводком) устраивали по конструкции, но прикинув сумму на 20 таких приводов я сильно призадумался.

После долгих раздумий, на тему «как же быть дальше» совершенно случайно меня посетила идея использовать обыкновенное электромагнитное реле в качестве переводящего механизма к стрелкам, ибо перспектива мотать катушки самому или заказывать 20 приводов у «буржуев» меня совершенно не радовала. Было перепробовано множество конструкций, испорчено немало реле, но вот одна из конструкций оказалась довольно удачной (по сравнению с остальными) - она была надежней, компактней, проще и очень хорошо себя зарекомендовала про шестивини нескольких месяцев стабильностью своей работы.

Именно эту конструкцию я и предлагаю вашему вниманию. В ней используются реле РЭС22, они широко

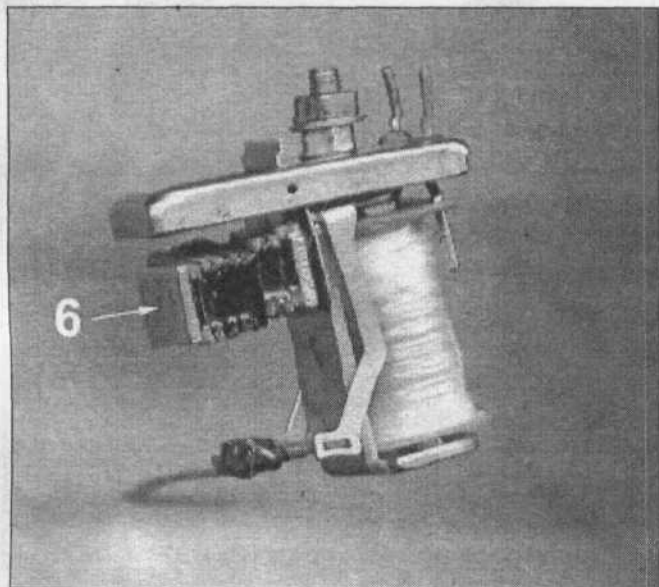


распространены, достать их довольно не трудно, что может значительно упростить жизнь как строящим макеты, так и собирающимся их строить. По сути я практически повторил идею привода Tillig 86110, но дешево и сердито.

Как все это в этом мире предлагаемая конструкция приводов имеет свои преимущества и недостатки.

Преимущества:

1. Простота изготовления.
2. Доступность. Реле намного дешевле фирменных приводов, да и достать реле гораздо проще, чем фирменный привод. Это дает возможность использовать большое количество приводов.
3. Низкая потребляемая мощность. У меня привод в рабочем состоянии потребляет 23мА, т.е. при применении 20 приводов подобной конструкции потребляемый ток не превысит 0,5А, что не потребует применения мощного блока питания;
4. Если подавать разумные напряжения, то эти приводы безопасны в отношении перегрева. Многочасовые испытания приводов показали, что они не нагреваются выше 40°C;
5. Возможность применения простейшей электрической схемы на тумблерах для управления стрелками;
6. Возможность подбора реле под имеющийся блок питания;
7. Привод размещается под макетом и не портит внешний вид макета.



Недостатки:

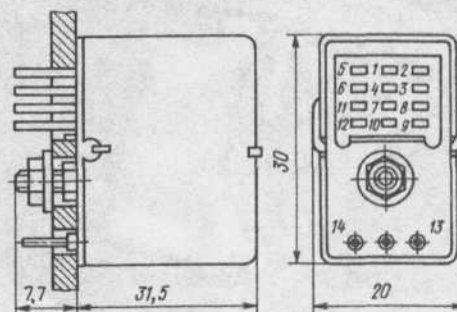
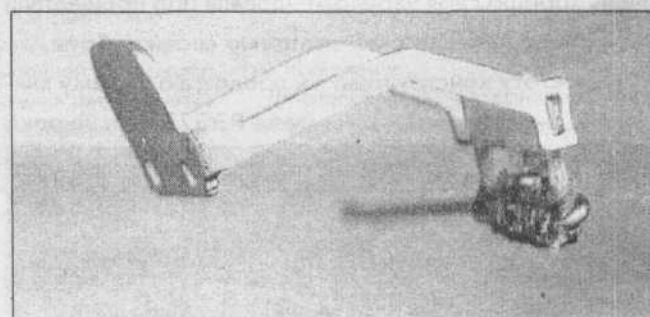
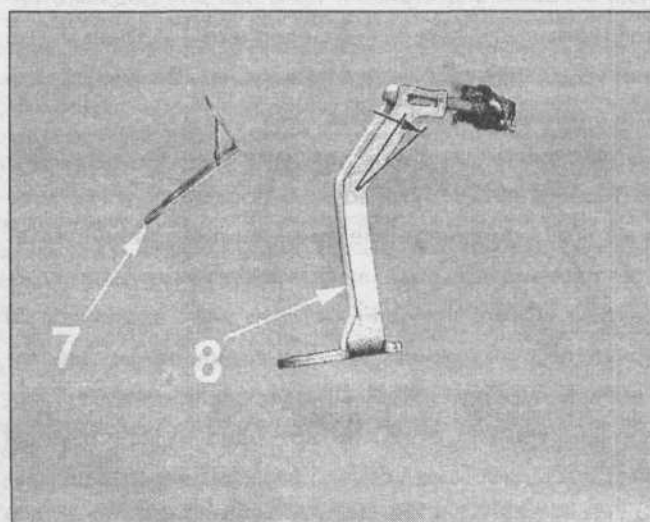
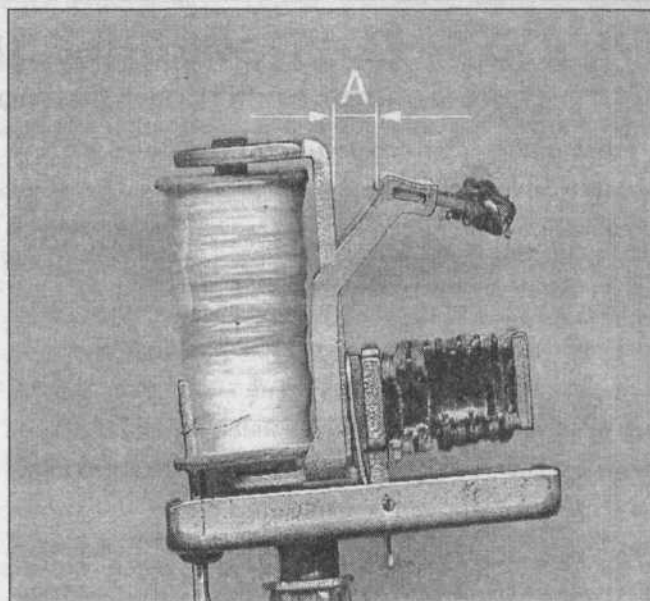
1. Индивидуальный подход к изготовлению каждого привода;
2. Высокие требования к механизму стрелки на легкость перемещения острия из-за низкого усилия перевода привода;
3. Необходимость постоянной подачи напряжения для фиксации привода в одном из положений;
4. Большое количество регулировок при установке привода;
5. Вполне возможно применение нестандартных напряжений для питания приводов.
6. Привод приспособлен только для применения на макетах при стационарном креплении.

Изготовление привода

Итак, взвесив все за и против, вы решили изготовить приводы...

Начать следует с подбора реле. Реле одного и того же типа могут отличаться по своим электрическим характеристикам: различными сопротивлениями обмотки и различными токами срабатывания и отпускания реле. Все эти характеристики реле определяются так называемым паспортом реле. Зная паспорт реле вы без труда сможете найти эти параметры в многочисленных справочниках, а зная ток срабатывания и сопротивление обмотки, можно без труда найти напряжение срабатывания реле. Для реле серии РЭС22 напряжения варьируются в зависимости от паспорта от 3В до 30В. Чтобы определить какое реле, какого паспорта требуется вам, вам следует определиться какое напряжение будет подаваться для привода. Напряжение, подаваемое на клеммы привода должно быть на 25-30% выше требуемого по паспорту. Для стрелочных приводов своего я использовал реле РЭС22 с сопротивлением обмотки примерно 600-550 Ом и ток срабатывания 19-23 мА. Нетрудно определить, что напряжение срабатывания будет примерно 12В, что подтверждается и практикой. На данный момент на клеммы приводов я подаю напряжение 15В, с надежностью срабатывания проблем нет, однако для повышения надежности и силы втягивания я планирую повысить напряжение до 17В.

Основные характеристики и номера паспортов реле РЭС22 приведены в сводной таблице характеристик реле в конце статьи. Помните, что параметры реле приводятся усредненные и реально будет иметь место разброс параметров.



Габаритные размеры реле РЭС22

Ну вот, подобрано нужное реле... Далее необходимо спилить надфилем медную заклепку 1 (рис.1). После удалите проволоочный замок 2, снимите две гайки с шайбой на крепежном винте 3, крышку 4 и площадку 5. Крышка 4 в дальнейшем не потребуется. После вам необходимо открутить винт 6 (рис.2), крепящий контактную группу. Откручивая винт, запомните, как и где были установлены детали реле — далее реле надо будет собрать в обратном порядке (кроме контактной группы и крышки)!

Контактная группа в дальнейшем не потребуется и от нее избавиться можно двумя способами:

1. Срезать все контактные пластины с обеих сторон гетинаксовых прокладок;
2. Или же можно разобрать всю группу, расслоив этот «пирог» и удалив все пластины контактов.

Лично я использовал второй способ, а оставшиеся прокладки опять собирал в набор — этот набор потребуется далее.

Следующий шаг — это подгибание латунной пружины 7 (рис.3) и рамки толкателя 8. Латунную пружину надо подогнуть примерно так как указано на рисунке 3. После того как пружина подогнута, отложите пока ее в сторону и подогните толкатель в указанном на рисунке 3 направлении так, чтобы при сборке реле ход толкателя (расстояние А на рисунке 4) составлял ход острия вашей стрелки +0,5-1 мм (не более!). После подгибания с подгонкой толкателя необходимо установить на гетинаксовой пластине толкателя поводок, который собственно и будет переводить вашу стрелку. Вы сами вправе определить, как его закрепить, но я использовал следующий способ. Проволоку под поводок следует использовать такую, при выб-

ранной вами длине поводка (у меня это 35мм) она не гнулась. Я использовал медную проволоку от какого-то старого трансформатора диаметром ~0.8мм. Используя прорези в пластине, я хитросплетением проволоки добился того чтобы она перемещалось только в одном направлении, а оставшуюся степень свободы поводка ликвидировал приматыванием хитро закрученной проволоки к пластине толкателя обыкновенными нитками, а сами нитки для надежности проклеил клеем типа БФ (рис.5).

Следующий этап — это сборка реле. Все детали были установлены так же, как они были установлены на заводе (за исключением контактной группы и крышки). Готовый привод должен выглядеть примерно как на рисунке 2. После сборки проверьте надежность срабатывания механизма подачей напряжения на клеммы привода, и если силы магнита недостаточно, то предпримите следующие действия:

1. Проверьте правильности сборки;
2. Устраните помехи движению толкателя;
3. Уменьшите ход толкателя подгибанием;
4. Ослабьте латунную пружину подгибанием;
5. Увеличьте напряжение.

Теперь осталось только закрепить готовый привод на подмакетнике при помощи простейшего кронштейна и подогнать поводок (длину и направление перемещения) под вашу стрелку и проверить надежность срабатывания и перевода стрелки. Вот собственно и все.

Удачи в строительстве макетов! И поменьше катастроф (на макетах в том числе)!

Хаустов Кирилл, Москва

Характеристика малогабаритных реле постоянного тока РЭС22

Номер паспорта	Сопротивление обмотки номинальное, Ом	Ток, мА		Рабочее напряжение, В
		срабатывания	Отпускания	
РФ4.500.120	650	19	6	21,6-26,4
РФ4.500.121	175	36	11	10,8-13,2
РФ4.500.122	2500	10,5	3,5	43,2-52,8
РФ4.500.124	2800	11	3,5	54-66
РФ4.500.125	2800	11	2	54-66
РФ4.500.129	175	36	8	10,8-13,3
РФ4.500.130	2500	10,5	2,5	43,2-52,8
РФ4.500.131	650	20	4	21,6-26,4
РФ4.500.163	700	21	3	27-33
РФ4.500.225	650	19	6	21,6-26,4
РФ4.500.231	700	21	3	27-33
РФ4.500.233	175	36	8	10,8-13,2

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

© Не Ваше!

Отпечатано в
типографии.



ноябрь, 2001

Литературно-убоженственное приложение

Анекдот к 7 Ноября

Владимир Ильич, заполняя анкету, в графе с вопросом
«Какой трудовой деятельностью Вы занимались до 1917г.» -
написал: — «Работал кочегаром на паровозе Финляндской
железной дороги».

Паровозные воспоминания

Мои студенческие годы выпали на интересное время - первую половину 60-х годов, когда наши советские железные дороги переживали вторую революцию: мощные электровазозы и тепловозы начали обращаться на длинных тяговых плечах; рудные составы из шестиосных вагонов на роликовых подшипниках обращались на дорогах Восточной Сибири; внедрялась диспетчерская централизация на целых направлениях и маршрутно-релейная централизация на крупных станциях... Всего не перечесать. Но я застал еще и паровозы — "овечки," двухосные вагоны и ледники, семафоры, стрелки и вокзалы на керосиновом освещении, станционные колокола, жезловой способ сношений — все, что оставалось на наших железных дорогах с начала века. И хотелось бы поделиться своими, может несколько и субъективными воспоминаниями о том ушедшем времени.

Мать моя была родом из поселка Карсун Ульяновской области. Расположен он в 20-ти километрах от станции Вешкайма, что на линии Ища - Ульяновск. Каждое лето я гостил там у бабушки. Из Куйбышева (Самары), где я родился и жил, мы плыли по Волге до Ульяновска и дальше ехали поездом до Вешкаймы. Кто помнит сейчас колесные речные пароходы начала века? Пацаном, стоя у машинного отделения, смотрел я заворожено, как огромные шатуны паровой машины поочередно выныривали из чрева парохода, вращая блестящий коленчатый вал с бочонками пресс-масленок. А механик, сгибаясь с поручней, с жестом фокусника на лету подкручивал им крышки, выжимая смазку. Пароходные переборки дрожали от ритмических ударов лопастей-плиц гребных колес. А запах горячего машинного масла... И всполохи в трюме от яркого пламени, вылетающего из ревущих топок мазутных котлов, черный дым над огромной трубой, низкий бас пароходных гудков, плывущий над Волгой.. И, видимо отсюда влечение к паровой технике запало в меня на всю жизнь.

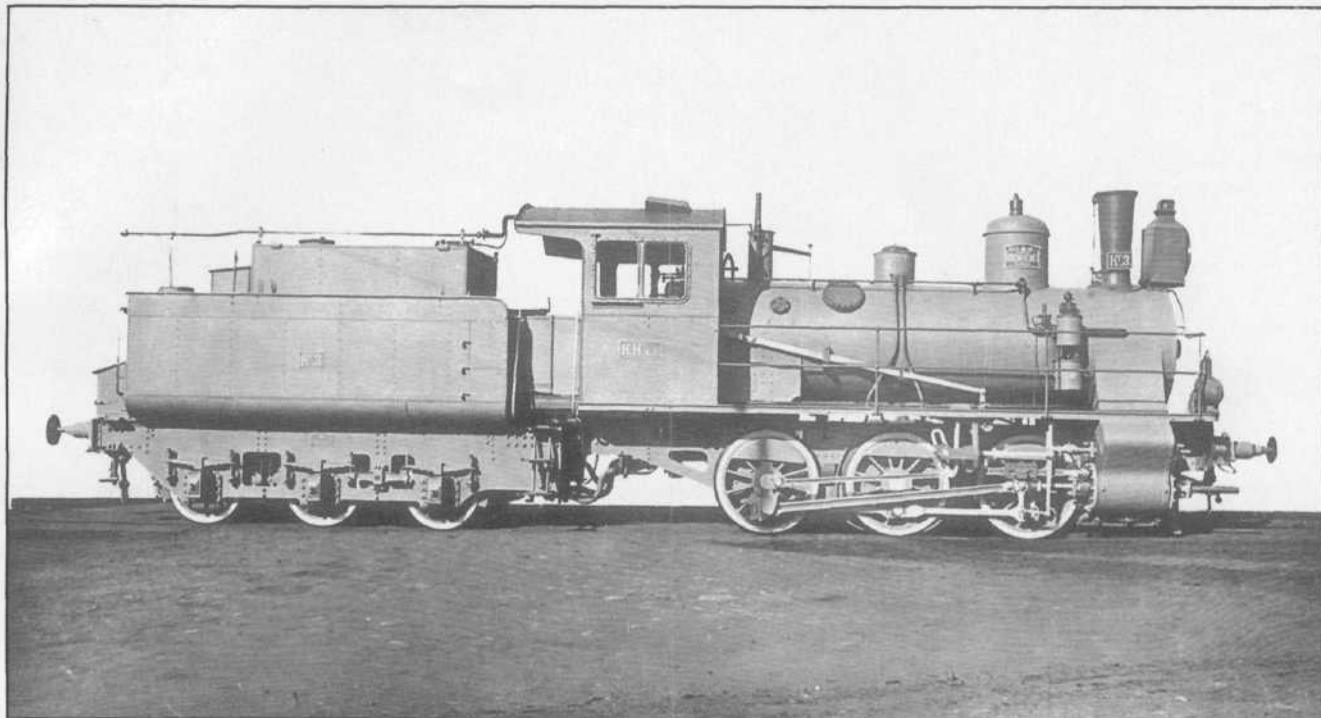
Помню свою первую поездку в послевоенном 1946 году, когда мы, вдвоем с молодой тетушкой, демобилизованным военврачом (увы, недавно скончавшейся), добирались до Вешкаймы на битком забитой тормозной площадке товарного поезда, который тянули два паровоза серии "Э". И последнюю мою поездку детства, летом 1954 года, когда на ст. Инза я впервые увидел паровоз серии "Эр" с пригородным поездом из старых двухосных вагонов.

А 8 лет спустя, летом 1962 г. я, студент 3-го курса НИИЖТа (что в Новосибирске), был направлен в Ульяновск для прохождения производственной практики на ст. Киндяковска. Не ищите название этой станции на картах железных дорог; еще в середине 60-х годов ее переименовали в Ульяновск-Центральный. А история ее прежнего названия такова. До революции владельцем земли под Симбирском, где должна была пройти железная дорога, был богатый граф Киндяков. Его сиятельство, чтобы остаться в истории, был готов отдать эти земли почти даром, но при условии, что его фамилию присвоят одной из станций. Желание было исполнено. А когда железную дорогу проложили дальше на Уфу, Киндяковска стала узловой станцией. А станция Ульяновск (Симбирск) осталась тупиковой станцией Ульяновск-1.

В то лето 1962 года (тогда в космосе побывали Терешкова и Быковский) на ст. Киндяковска я застал еще старину: ручные стрелки почти без всякой маршрутной зависимости (ключи от стрелок вешали на маршрутные доски); "жезловска" на все пять направлений (Инзу, Уфу, Казань и Сызрань) и паровозы - "лебедянки".

В то время все пассажирские поезда по Ульяновскому узлу проходили как бы "зигзагом", с обязательным заходом в Ульяновск-1 и заменой паровозов по ст. Киндяковска. Вот как отправлял я тогда одновременно два поезда на Ульяновск-1 и на Уфу (работал тогда я помощником дежурного по станции). Запрашиваешь два жезла (а на обоих - одинаковые таблички "Киндяковска-Ульяновск"; только римская цифра разная: I и II); берешь два блокнота предупреждений - и к поездам. По пути на перрон отбиваешь два удара станционным колоколом, и, расталкивая пассажиров, бежишь к паровозам. Слышишь по перронному радио: "Граждане пассажиры, поезд 56-й Казань-Уфа отправляется со второго пути. Филатов, отправляй 56-й, маршрут готов!" Даешь помощнику расписаться в корешке предупреждений, отдаешь ему жезл, и показываешь машинисту белый диск - поехали ! Главное - не перепутать жезлы и бланки предупреждений... А выглядел тогда я довольно оригинально — все-таки студент — казенная фуражка с красным верхом, борода с усами, шерстяной пиджак в мелкую клетку и кургузые штаны... Вот такие паровозные воспоминания__

Юрий Филатов (Омск)

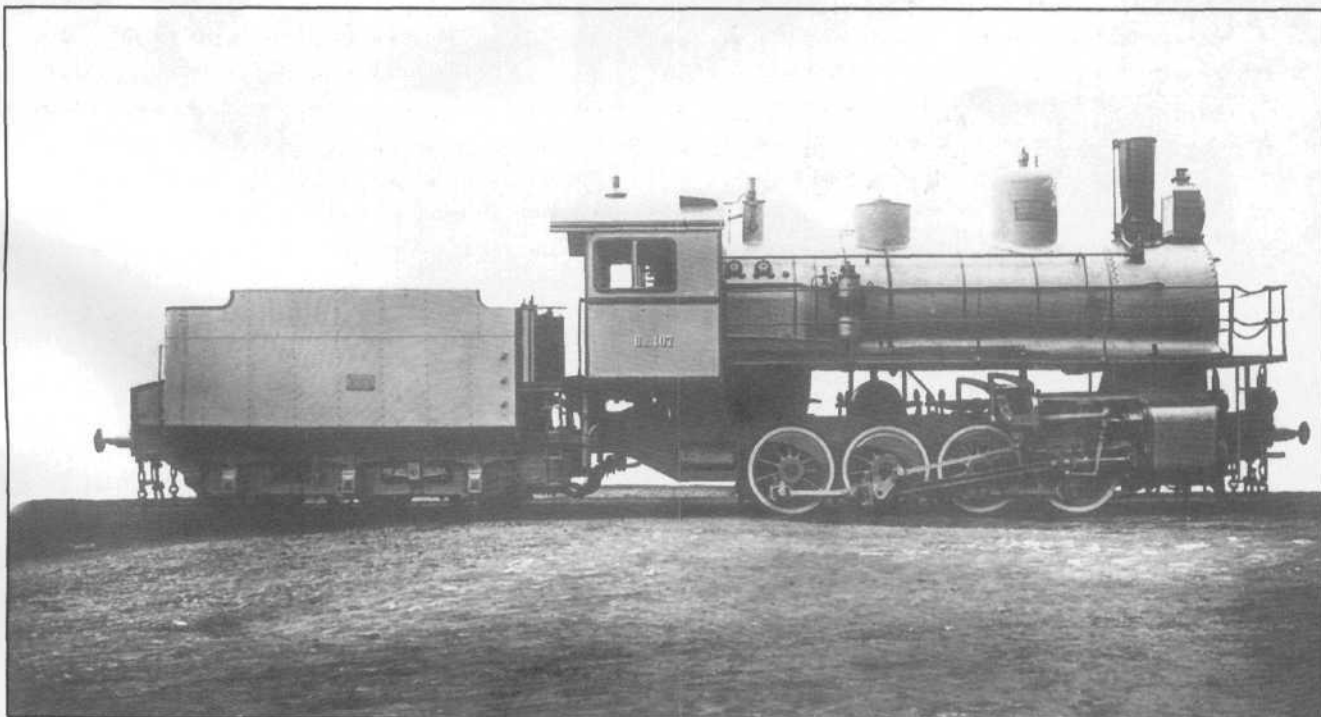


Паровозы Коломенского завода:

Паровоз Коканд-Наманганской железной дороги, построенный по заказу Эмира Бухарского для линий Бухара-Коканд, Бухара-Карши. Это был заводской тип 132 0-3-0. Паровозы строились в 1912-1915 гг. (Коканд-Наманганская ж.д. — серия К'Т' — 6 штук; Бухарская ж.д. — серия Т — 8 штук; Ферганская ж.д. — серия Т' — 15 штук). На фото различимы таблички и надписи типа паровоза на тендере и на трубе — К'З. Табличка Коломенского завода размещена на сухопарнике паровоза. На будке обозначено принадлежность к дороге КНжд.

Паровоз серии Ы (чаще известен как тип Армавир-Туапсинской ж.д., только по причине, что он был впервые разработан и построен именно для той дороги) 0-4-0 широко поставлялся на другие железные дороги России и эксплуатировался в СССР до конца 40-х годов прошлого века. На 1929 год в приписном парке числилось 359 паровозов (всего разных индексов этой серии было построено 372 машины). На фотографии заводской тип 117 (строился 1910-1916 гг.) серии В(Ы) для Армавир-Туапсинской ж.д. На тендере табличка с надписью В107, на будке — Вк107. Табличка Коломенского завода — на сухопарнике.

Фото из коллекции А.Мельникова.



ЛОКОТРАНС



11/2001 (61)