

12/2001 (62)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



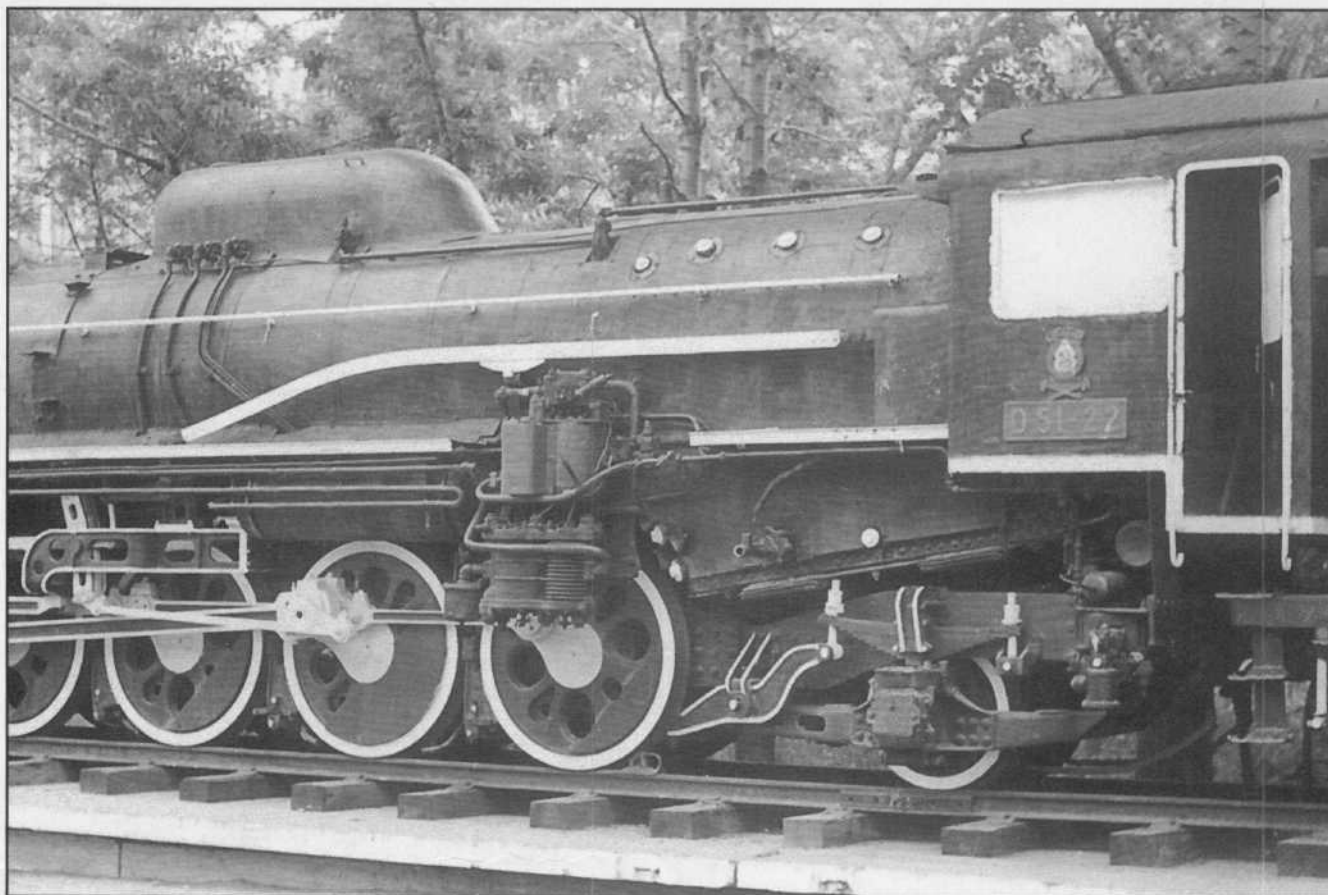
История испытания
тепловоза М62

Макет на курорте

Новинки
Луганского завода

СЕВСИБ или
«царство» 2ТЭ116





Паровоз D51-22 1-4-1 установлен как памятник в Южно-Сахалинске у вокзала, причем в довольно хорошем состоянии. Любителям железных дорог известно, что это паровоз колеи 1067 мм (это стандартная колея японских железных дорог) был построен в 1949г. в Японии. Но менее известен тот факт, что существует еще один паровоз этой серии, находящийся до сих пор в работе. До последнего времени он находился в Южно-Сахалинске, а затем СВОИМ ХОДОМ проследовал в Центральный Сахалин (то ли в Ноглики, то ли в Поронайск) для помощи тамошней энергетике.

Фото и информация С.Полищука





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.Довгилло (Москва)
Я.Дорошенко (Москва)
А.Июффе (Москва)
А.Исаев (С.Петербург)
П.Кондратьев (С.Петербург)
М.Кацер (Новочеркасск)
А.Колесов (Екатеринбург)
П.Касснер (Гамбург)
А.Никольский (Москва)
А.Ольшевский (Москва)
Дм.Мамин (Саратов)
Г.Мауэр (Берлин)
А.Шустов (Москва)
Ю.Филатов (Омск)

Подписка и распространение:

а/я 362, Ставрополь 355012
Т (865-2) 28-31-59
E-mail: Lokotrans@iskra.stavropol.ru

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

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

Альманах зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций
Свид. №77-1666
Заказ № 1714
Тираж 999 экз. Типография "Орфей"
декабрь 2001

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

Обложка: Паровоз-памятник D51-22 в Южно-Сахалинске. Фото С.Полищука.
Фрагмент макета (НО) Кисловодск-Минеральные Воды. Фото О.Сергеева
Цельнометаллический вагон арт. 682 (НО) производства ПК.

Обложка: ЭПЛ2Т-001 производства АО "Лугансктепловоз", 28 июня 2001 г. В опытной эксплуатации на Донецкой ж.д.
Фото С.Палиенко



ЭР2-539, ст.Чулымская, январь 2001 г., фото А.Нестеренко

3
6
15
16
24
30
31
34
38
48
50

ПАНОРАМА

Последние рижские электропоезда
Новинки Луганского завода

ЧЕСТЬ МУНДИРА

Униформа путейцев 1852-1855 гг
Севсиб или "царство 2ТЭ116"

КОЛЛЕКЦИОНЕР

ИСТОРИЯ ЛОКОМОТИВОВ

Испытания первых М62

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

На экране "Чугунка"

Статистические дебри

МУЗЕЙ

ПАКГАУЗ

ВИТРИНА

Новые возможности для российских моделлистов

МОДЕЛИ И ПРОТОТИПЫ

Пост ЭЦ или по-простому "башня" (2)

Макет на курорте

МАСТЕРСКАЯ

Импульсная конверсия (2)

Выходные каскады

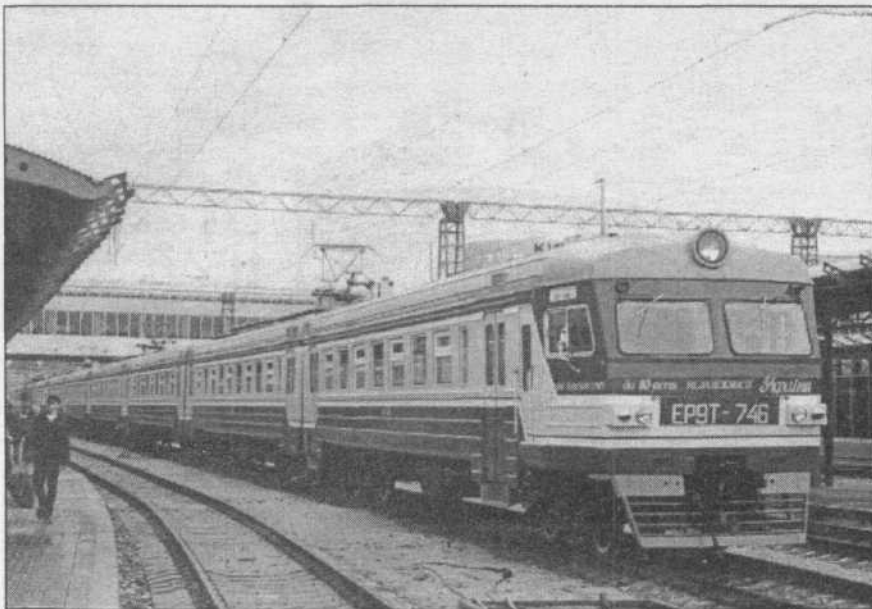
ИЗ-ПОД ОТКОСА

Уважаемые читатели, друзья железных дорог,
любители железнодорожного моделизма!
Поздравляем Вас с Новым годом и Рождеством!
Желаем здоровья, счастья, успехов и благополучия,
свершения самых смелых планов и удачи
во всех начинаниях!

Благодарим всех, кто поздравил журнал и наш клуб с
этими славными праздниками и надеемся, что Ваши
теплые слова и дружеская поддержка станут важным
фактором в реализации всех наших проектов
2002 года!



Редакция журнала



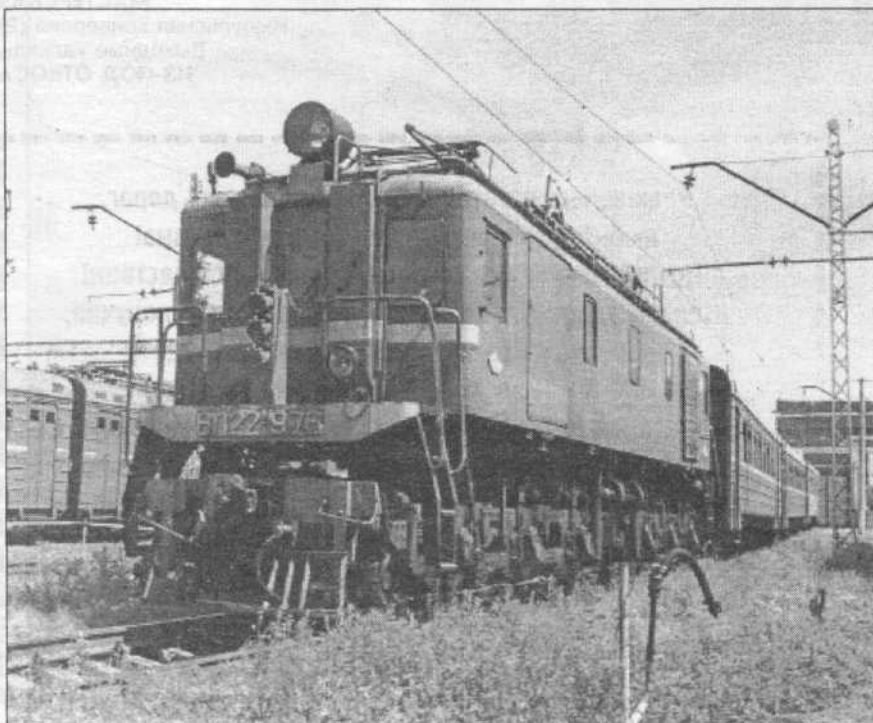
Последние рижские электропоезда

В конце 2000 года на киевский ЭВРЗ поступили кузова будущего электропоезда ЭР9Т-746, купленного Львовской железной дорогой на RVR в недостроенном виде для дальнейшей сборки его силами КЭВРЗ. Кузова были частично окрашены, отделка выполнена на начальной стадии. Рижский завод начал строить этот поезд в 1996 г. Коллектив киевского завода успешно справился с поставленной задачей, собрав до рабочего состояния ЭР9Т-746.

Поезд повышенной комфортности после выставки железнодорожной техники на станции Киев-пасс. ЮЗ жд, посвященной 10-летию независимости Украины (надпись сделана и на самом поезде), поступил в эксплуатацию в депо Здобулнов (тч14) Львовской ж.д. в распоряжение «Укрзализныци».

В настоящее время ведутся работы по строительству ЭР9Т-747 на том же киевском ЭВРЗ. Таким образом, появится на свет последний «советский» электропоезд Рижского завода. Фото С.Палиенко.

В моторвагонном депо Безымянка (Куйбышевской жд), кстати теперь это стало предприятием ГУП «Транспригород», в Самаре успешно работает до сих пор (!) электровоз ВЛ22М-976, который формирует составы электропоездов. Фото В.Буракшаева.



12 декабря в День Конституции России в Москве состоялось событие — открылась новая 163-я по счету станция московского метро **Аннино**. На этом событии присутствовал Президент России, прокатившийся по новенькому эскалатору и увидевшему прибытие на эту подземную станцию электропоезда нового поколения «Яуза» (сколько лет это может быть новым?). Приятно то, что строители, вопреки советским традициям, хотя и открыли эту станцию в день праздника (что в общем-то не предсудительно), но станция сразу же после этих мероприятий приняла первых пассажиров...

15 километров 343 метра — это самый длинный в России железнодорожный Северо-Муйский тоннель на трассе БАМа был открыт в канун Нового года. Многолетнее и крайне сложное строительство завершено, остались последние работы, чтобы в 2002 году сдать тоннель в рабочую эксплуатацию на БАМе. Необычность стройки заключается и в том, что в тоннеле поддерживается специальный температурно-влажностный режим, для чего вход в тоннель закрывается автоматическими воротами.

25 декабря из Сибирцево на запад по Транссибу отправился поезд без смены локомотива. Электрификация на переменном токе на Дальневосточной дороге завершена еще на одном участке. Теперь осталось осуществить электрификацию 175 км пути, чтобы поезда между Свиягино и Губерovo могли идти с электровозами переменного тока. Этот километраж для Транссиба очень невелик, но станет в 2002 году важнейшим шагом в полной электрификации главного трансконтинентального пути России.

Открылся реконструированный вокзал в Екатеринбурге, ставший прекрасным архитектурным украшением старейшего уральского города

Ровно сто лет в этом году исполнилось Рижскому трамваю, ведь 10 (23) июля 1901 года от Александровских ворот в столице Лифляндии отошел первый электрический экипаж, заменивший конку. За сто лет истории рижский трамвай испытал много периодов расцвета и упадка. Особенно проблемы обострились в послевоенный период, когда на улицах появились троллейбусы и автобусы, и развитие трамвая сводилось к перекраиванию существующих маршрутов и закупке новых вагонов. Последние 10 лет независимости проблем не убавили, что даже потребовалось вмешательство думы и Всемирного банка для модернизации 166 трамваев, составляющих ныне рижский парк.

Новинки Луганского завода

Поезда для пригородного сообщения **ДПЛ2** довольно необычного вида эксплуатируются сегодня в депо Дебальцево-Пасс. Дон. Ж.д. Это построенные на ПО «Лугансктепловоз» трехтамбурные прицепные вагоны (по 130 мест каждый) и переоборудованные для их вождения секции тепловоза 2ТЭ116, получившие соответствующую окраску. Составность каждого М+4П+М.

Номера этих дизель-поездов:

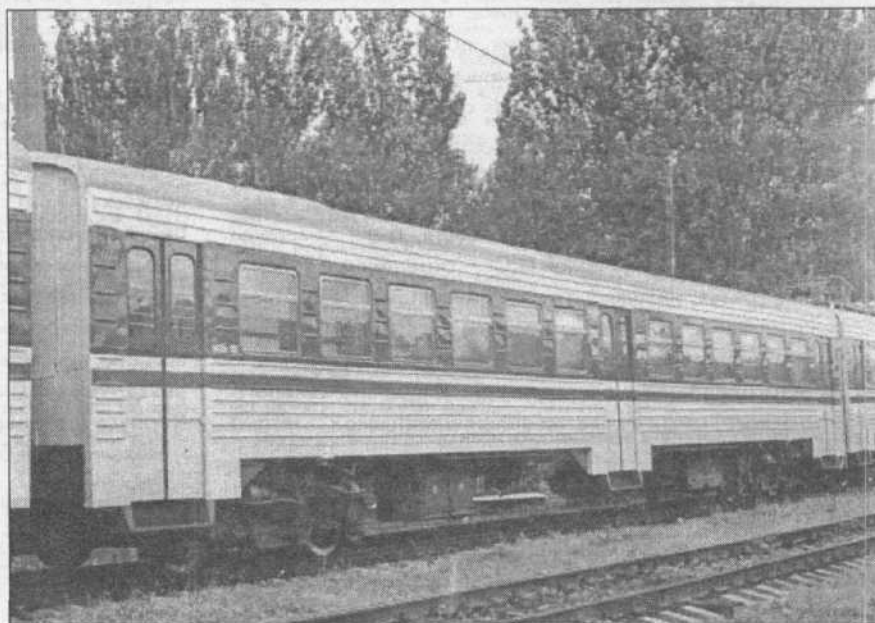
1. 2ТЭ116-1059Б + прицепные №№017-020 + 1059А (фото вверху справа)
2. 2ТЭ116-1281Б+ прицепные №№029-032 + 1281 А
3. 2ТЭ116-1258 Б + прицепные №№021-024 + 1258 А

Надо сказать, что такие дизель-поезда поступили и в другие депо Украинских железных дорог.

Новый электропоезд переменного тока **ЕПЛ9Т-001** поступил в октябре 2001 года в депо Фастов-1 ЮЗ ж.д. для опытной эксплуатации. Восьмивагонный состав серебристого цвета построен в цехах Луганского завода 1 августа 2001 года. Поезд имеет прицепные головные вагоны, 2 прицепных вагона и 4 моторных. (фото в центре справа)

Головные и первые моторные вагоны имеют салоны повышенной комфортности и рассчитаны на 62 и 87 мест соответственно. Внутренние моторные и прицепные вагоны имеют по 124 и 130 мест соответственно. Кузова вагонов во многом схожи с кузовами дизель-поезда ДЭЛ-01, ДПЛ1, ДПЛ2 и электропоезда ЕПЛ2Т (постоянного тока), построенных в Луганске. На кабинах головных вагонов красуется эмблема ПО «Лугансктепловоз».

Электропоезд **ЕПЛ2Т-001** эксплуатируется в депо Ясиноватая-Восток (тч20) Дон.ж.д. Поезд имеет красивую окраску в сочетании: темно-вишневый цвет и «слоновая кость». На поезде нанесена эмблема украинских ж.д.. Состав 8-ми вагонный, как и ЕПЛ9Т. Электропоезд построен 24 октября 2000 года Луганским заводом. Существует и второй ЕПЛ2Т-002. Он окрашен в синий, со слоновой костью, цвет, и имеет наименование «Юбилейный» (Ювілейний). Очень необычно смотрятся трехтамбурные вагоны новых электропоездов, почему-то напоминая об ушедших в историю советских ЭР22. (фото внизу справа). Парадная фотография этого электропоезда помещена на 4 стр. обложки номера.



Униформа «путейцев» с 1852 по 1855 год

1851 год стал первым годом становления «железнодорожной» формы, кстати, просуществовавшей только до 1855 года.

5 августа 1851 году, когда отправлялся первый поезд из СПб в Москву, слова «железнодорожник» еще не было.

23 сентября 1851г. по приказу № 180 Главного Управления Путей Сообщения и смотра публичных зданий для эксплуатации дороги СПб. - М. жд были сформированы 14 военно-рабочих рот (около 3500 человек), 2-е кондукторские (550 человек) и 1-а телеграфическая рота (290 человек). Начали они комплектоваться военным ведомством из числа унтер-офицеров и рядовых действительной военной службы с 1852 года.

В первую кондукторскую роту входили машинисты паровозов, их помощники и кочегары, во вторую - оберкондукторы и кондукторы.

По положению, военнослужащие, и гражданские чиновники, имели парадную, обыкновенную и будничную форму одежды. К 1917 году их будет больше. В положение регламентировалось, когда можно и нужно надевать парадный мундир или вицмундир. Какого цвета брюки, и какой головной убор: каска, кивер или фуражный колпак¹ при какой форме одежды нужно было носить. А также регламентировалось правила ношения холодного оружия и шпор.

Офицеры военно-рабочих рот прикомандированные по приказу № 180 в Г.У.П.С. носили в 1852 году мундир, утвержденный Императорским Указом от 1826 года с последующими изменениями внесенными в 1834 и 1836 гг.

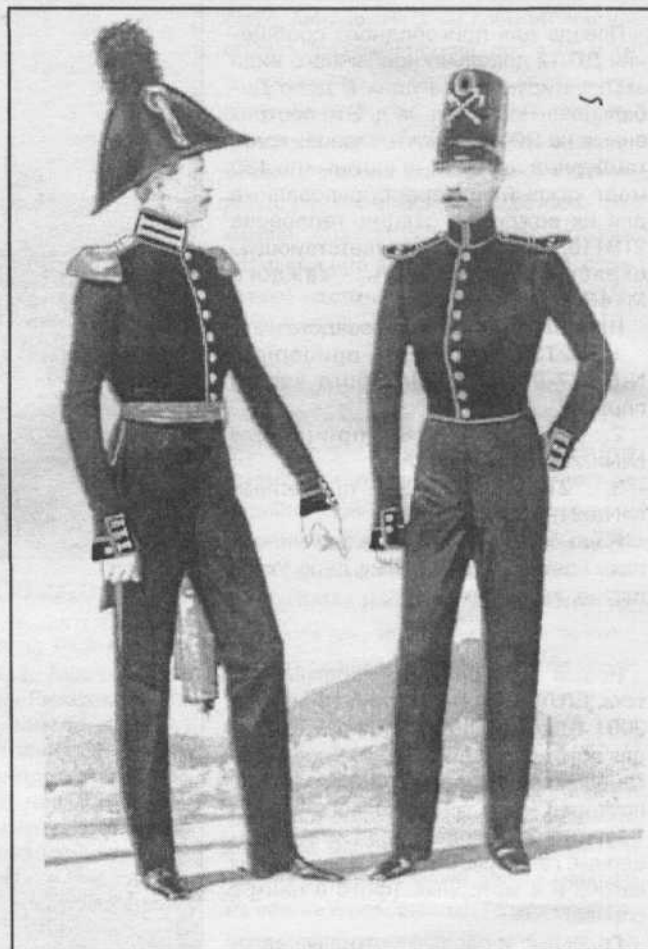
Их мундиры по мере износа (конца срока носки), в 1852-1855гг. заменяли мундирами Корпуса П.С. Мундиры, до замены, однобортные общеармейского покроя, темно-зеленого цвета, с глубоким вырезом спереди (франского типа), со стоячим воротником и несколько укороченными, чем были в 1826 году фалдами. Вокруг стоячего воротника; по борту мундира; поверх прорезных обшлагов и вокруг клапанцев шла, с 1852 года, светло-зеленая выпушка. У офицеров, прибывшие из гвардейских частей на обшлагах и по верхнему краю воротника, ниже выпушки, был нашит серебряный кант. Воротник, обшлага, клапанцы из сукна черного цвета заменены бархатными того же цвета.

На воротнике и на клапанцах обшлагов офицерских мундира отсутствовали петлицы - «катушки».

Мундир имел 9-ть пуговиц на груди, по 3-и пуговицы на клапанцах обшлагов. Пуговицы с рисунком гренад с пламенем, а у армейских саперов гладкие, были заменены посеребренными с эмблемой П.С. — скрещенный топор с якорем. Третья, нижняя пуговица на клапанце, в соответствии с Уставом, должна быть всегда расстегнута. Общее количество пуговиц - 17. (9+2х3+2 эполетные).

Вместо отмененных панталон - брюки темно-зеленого (бутылочного) цвета со светло-зеленой выпушкой (кантом) по наружному шву.

Кивер с наложенной на высокую (21см) тулью арматурой из накрест лежащего якоря с топором; а над арматурой овальная розетка-кокарда; имел плоский верх и был обшит черной кожей. В полевых условиях офицеры носили фуражный колпак с козырьком, но без подбороро-



Офицер Корпуса ПС в парадной форме вне строя (1826-1854 гг.) и офицер переведенный из Военно-строительного подразделения в будничной форме. (1852-1855).

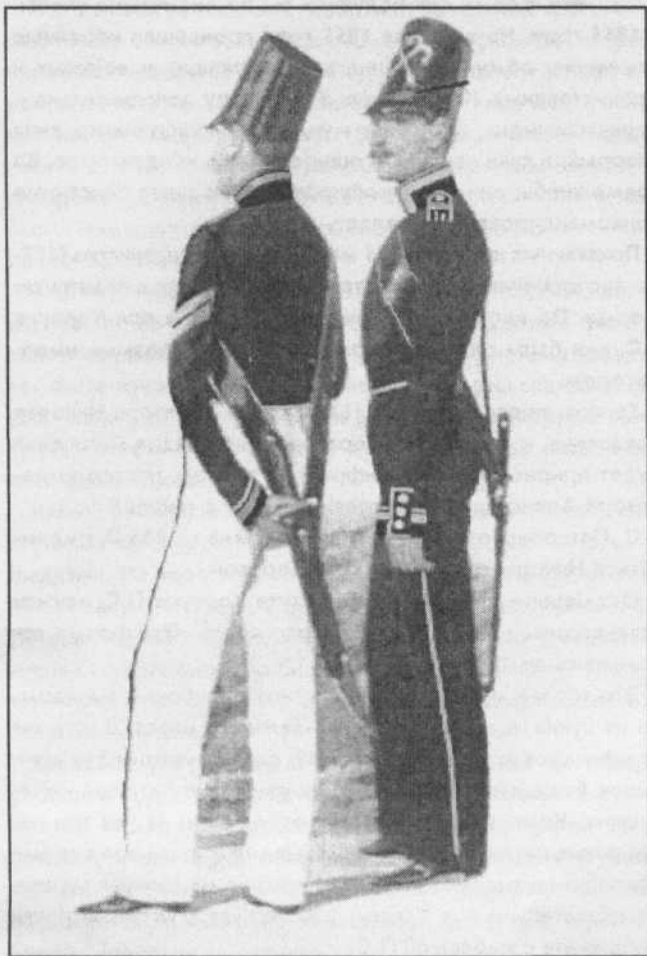
дочного ремешка. На околыше введенная в январе 1844 овальная офицерская кокарда. По высоте она была равной широкому околышу. (Затем она станет ниже).

При мундире полагалась полусабля, которая носилась на черного цвета юфтяной портупей. Шпоры только по специальному указанию. Пояс-шарф был не положен. (Парадный атрибут).

Эполеты — обер офицерские, без бахромы, с черным полем и светло-зеленой выпушкой. Точнее это зеленая подложка, которая выходила за контур поля эполет. По корешку нашит серебряный кант. Под эполетной пуговицей «катушка» отсутствовала. У поручиков, основного офицерского состава «ж. дороги», на эполетах были вышиты три звезды желтого цвета. У командиров рот, капитанов, звездочек на эполетах не было. На поле эполет вышиты прописные буквы ПС. С 1827 года количество звездочек на эполетах обозначающие звания офицеров Корпуса инженеров П.С. стали такими же, как в армии.

Нижние чины были экипированы заново.

Эти солдаты², до передачи их в ведение П.С, носили куртки «курты»³ из шинельного сукна естественного (некрашеного) цвета. Такие же брюки (шаровары). На голове бескозырка из того же сукна. У некоторых солдат на погонах нашиты серые полосы «для отличия порочных, по-



Унтер-офицеры в обыкновенной форме, в куртках. 1853-1854гг.

вергнутых штрафам». Строительные войска комплектовались из солдат, имеющих дисциплинарные нарушения. Пуговицы на куртках были без рисунка обтянутые материей.

У солдат — строителей парадной формы не было, так как в парадах они не участвовали. Военно-строительные (пионерские и инженерные) войска относились к нестроевым войскам. Поэтому в их форме и в форме их офицеров отсутствуют «парадные» атрибуты — помпоны, этишкет, султаны, шарфы. В 1852 году они были экипированы в обыкновенную форму — куртку⁴; без фалд, по длине чуть ниже талии, из сукна темно-зеленого цвета с воротником и обшлагами из сукна черного цвета. На воротнике, обшлагах и по бортам светло-зеленая выпушка. Пуговицы белые (оловянные) с эмблемой П.С. — топора переkreщенного с якорем. 9-ть вдоль борта, по 3-и на нарукавных клапанцах и 2-е для крепления погон. У унтер-офицеров на воротнике и на рукаве, ниже выпушки, — галун (басон) белого цвета. Исключалась с 1851 года в войсках Корпуса ПС замена темно-зеленого сукна на черный, до этого широко применяемая замена в «нестоличных» армейских подразделениях.

При обыкновенной форме — брюки на выпуск, цвета куртки с выпушкой; повседневные — серые (естественного цвета) без выпушки. Кивер, как и у офицеров, введенный еще 22.II.1845, но без этишкета и кожаного подбородоч-

ного ремня. На всю высоту тульи наложена эмблема П.С. сверху кокарда — репейка.

Фуражный колпак с черным околышем напоминал картуз⁵, на околыше желтый номер роты. С 1852г. номер роты с околыша был перенесен на погоны — на околыше крепилась посеребренная эмблема П.С. переkreщенный топор с якорем. Из-за отсутствия желтой краски шифровки с номером роты прорезались в поле погон и под прорезь подкладывали желтую (и белую) ткань. С 1855 года на погонах появляются желтые буквы *НД* и ниже их № роты (Например — 12р). Погоны черные со светло-зеленой выпушкой. Нашивки на погоны («лычки») с 1843 года — это поперечные полоски на погонах из серебряной басонной тесьмы: одна широкая галунная для фельдфебеля, три узкие — отделенным унтер-офицерам, две — остальным унтер-офицерам, одна у ефрейторов.

Вместо полусабеля они получили тесаки, носимые через правое плечо на портупей из юфтяной кожи черного цвета.

В полевых условиях носили бескозырку с написанной на околыше желтой краской (или прорезанным) номером роты. Пуговицы на рабочих, холщовых куртках, без рисунка.

Об униформе кондукторской роты.

«Доклад Департамента жд о заготовке формы»⁶. 20.12.1851.

Начальнику С. Петербурге — Московской жд инженер генерал-майор Романов от С. Петербургского купца 3 гильдии Соколова. Одежду летнюю и зимнюю.

Кондуктор. Казакин из темно-зеленого гвардейского сукна, с бархатным воротником, кушаком и брюками синесерого сукна, на подкладке, выпушкой, крючками, подбой из каразеи.

Зимний тулуп из Московского сукна, на овчинном меху с опушкой из Калмыцкого меха, с бархатным воротником обшитым тем же мехом с суконными пуговицами, клюшками и карманами.

Зимний тулуп из серого сукна на овчинном меху без опушки с суконным черным воротником, клюшками, карманами. Фуражка с бархатным околышем с буквами С.П. М. Ж. Д. с козырьком.

Обер Кондуктор. Казакин темно-зеленого сукна с серебряною петлицею, кушаком и брюками из синесерого сукна на подкладке, выпушкой, подбой из стамета. Зимний тулуп из Московского сукна, на овчинном меху с опушкой из Калмыцкого меха, с бархатным воротником обшитым тем же мехом с суконными пуговицами, клюшками и карманами.

Фуражка суконная зимняя с серебряным галуном, с козырьком. Кеньги⁷, обшитые кожей.

Машинист. Летнее пальто из драпу, со всем прикладом и брюки из синесерого гвардейского сукна. Зимнее пальто из драпу, на мерлушке.

Фуражка с бархатным околышем и узким серебряным позументом с буквами С.П. М. Ж. Д. Кеньги, обшитые кожей. Теплые рукавицы.

Помощник машиниста. Летнее пальто из драпу. Брюки из синесерого сукна. Зимнее пальто из драпу, на мерлушке.



Куртка нижних чинов прикомандированных к корпусу П.С. До 1855г. (Цвета: Мундир - темно-зеленый, обшлага рукавов, погоны и воротник - черные, окантовка - светло-зеленый, надпись на погоне и пуговица - золото)

Фуражка суконная с бархатным околышем, козырьком, зеленою выпушкой и с буквами С.П. М. Ж. Д.

Кеньги, обшитые кожей. Теплые рукавицы.

Кочегар. Летнее полупальто из драпа.

Брюки из сине-серого сукна.

Зимнее пальто из драпу, на мерлушке.

Фуражка суконная, с суконным околышем, козырьком, зеленою выпушкой и буквами С.П. М. Ж. Д.

Теплые рукавицы. Кеньги, обшитые кожей.

Разрешено. 30.12.1851. На листе 103. Учетный 134.

Эту форму они получили бы по окончании учебы, к 1855 году. Но в начале 1855 года произошли коренные изменения обмундирования всех служащих и военных и ведомственных. Кондуктора, в 1855 году дополнительно к перечисленному получили мундир полукафтанного типа который, и стал первым мундиром «жд» кондукторов. Во время учебы они были экипированы как выше описанные прикомандированные солдаты.

Призванных на службу 25 мая 1851 года кантонистов (187-мь воспитанников из солдатских детей) одели в кадетскую форму. По окончании обучения в Училище при Корпусе П.С. они были одеты в форму введенную «новым» императором.

Теперь, после смерти в 1855 году императора Николая Павловича, к вензелю императора Александра Павловича будет пририсовываться цифра I⁸, а вензель нового императора Александра Николаевича будет с цифрой II.

С. Петербурго - Московская жд стала с 1855.IX именоваться Николаевской железной дорогой.

Офицеры - выпускники Института Корпуса П.С. носили «стандартный» мундир «воинского кроя». Эта форма сохранилась до 1855 года.

Это тот же мундир фрачного типа с глубоким вырезом, но из сукна «царского»⁹ темно-зеленого цвета. В отличие от офицеров прикомандированных рот на воротнике их мундиров были две серебряные гвардейские петлицы - «катушки». Клапанцы на обшлагах отрезные и на них три серебряные петлицы — «катушки» меньшего размера с тремя вертикально расположенными пуговицами. Нижняя пуговица обязательно (по Уставу) расстегнута. Пуговицы посеребрянные с эмблемой П.С.

Парадный головной убор - каска, которая заменила введенную в 1844г. шляпу с черным плюмажем. Шляпу продолжали носить до 1855 года при будничной форме одежды. Каска была высотой в 35см, из лакированной кожи с козырьком спереди и сзади в металлической оправе и с прямой вертикальной трубкой наверху, в которую на параде вставлялся черный султан конского волоса. Спереди, на каске крепилась, пластина в форме щита с прорезными буквами П.С. Каска была отменена в начале 1856 года.

До 1855г. носили при парадной форме шарф-кушак, который завязывался на левом боку. С 1855 пояс-шарф на твердой подкладке с пряжкой, которая застегивала пояс на левом боку («где прежде завязывался»).

Офицеры Корпуса П.С. были приравнены к гвардейским частям, поэтому все атрибуты гвардейской формы им полагалось иметь. Шпоры носились по особому указанию. Вместо отмененной шпаги у них и унтер-офицеров были полусабли с белым темляком.

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. В дальнейшем — фуражка.
2. Здесь описание экипировки солдат-строителей дороги.
3. В дальнейшем куртки и куртки. Так называлась одежда строителей военных куртин.
4. Подобные куртки были во флоте.
5. Картуз, в отличие от фуражек, имел большую по размерам тулью в виде «мягкого» колпака. Солдаты-фуражиры, вместо положенного им кивера, носили картузы - мешочки из-под зарядного пороха. В 1820-годах к ним стали пришивать козырек.
6. РГИА, ф.219, оп.1, ч.4, д.6269, лл.93-101 № 1080.
7. Разновидность обуви, одеваемой для тепла поверх сапог.
8. Вензели «первых» императоров до их смерти на эполетах, вальтрапах, жд вагонах не имели римской цифры I
9. Он же «гвардейский».

Поле эполет плетенная серебряной канителью «рогожка» окантовано светло-зеленой выпушкой (подложкой). По краю корешка серебряный галун. Под эполетной пуговицей серебряная «катушка». На эполетах до 1827 года шести лучевые шитые звездочки. После 1827 - накладные, металлические с пятью лучами. Бахрома кому положена. Вензель и шифровки на эполетах отсутствовали. Эполеты пристегивались с помощью галунного «серебряного» контр-погончика со светло-зеленой выпушкой.

В 1854 г. генералы и офицеры получили галунные погоны на цветной светло-зеленой суконной подложке для ношения на шинелях (позднее на сюртуках), Система звездочек была той же, что и на эполетах. Просветы светло-зеленые. Один у обер-офицеров и два у штаб-офицеров. Плетение «рогожкой», звезды у обер-офицеров располагались вдоль просвета.

Кадеты Института инженеров Корпуса носили мундир аналогичный по покрою офицерскому, но с более короткими фалдами. На воротнике и обшлагах, под выпушкой, серебряный галун. Пуговицы посеребренные с эмблемой П.С. Погоны черные с выпушкой, на старших курсах у воспитанников были эполеты, но без звездочек (и мундиры без унтер-офицерского галуна). Брюки цвета мундира со светло-зеленой выпушкой.

Головной убор кивер и фуражный колпак. На кивере укреплен щит с государственным гербом-орлом с «сиянием». «Сиянием» называли окружение над орлом напоминающей иконный «ореол» над головами святых. Фуражный колпак с желтыми буквами ПС на околыше. Полусабли носилась на выбеленной юфтяной портупеи. Темляк и шпоры получали за отличия.

Среди кадетов было много сыновей богатых людей. Своекорштные «старшекурсники» ухитрялись учиться вместо положенных 4 лет - до 7. Столичная жизнь в офицерском мундире их прельщала больше службы в провинции.

Значительно отличалась от описанных униформ - форма служащих на Кавказе. Это был уже полукафтан, сохранившийся в то же время ряд особенностей предыдущих мундиров.

Наиболее интересна для униформологов форма 25-и выпускников кондукторского Училища, бывшего при Институте Корпуса П.С. Выпущены они были в 1851 году обер-кондукторами. Одеты они были в темно-зеленые (бутылочного, не гвардейского) цвета «курты». По Высочайшему Указанию - «по типу флотского». (Смотри рисунок). Боль-

шинство авторов называют их мундирным полукафтаном. Но кафтан - это собирательное имя одежды. Пришедший к нам еще в «монгольскую» Россию кафтан, со временем, в соответствие с модой неоднократно менял фасон. Сюртук, терлик, чуйка, ферязь, курты, казакин это всё разновидности кафтана. Дожил он и до наших дней - тужурка, бушлат и полупальто, с двумя рядами пуговиц до пояса - это тоже «кафтаны и полукафтаны». Поэтому их правильнее назвать так, как их называли раньше - куртоки или курты.

Эти курты — «мундиры» повседневной формы выпускников были без выреза спереди, точнее без фалд сзади, имели посередине, в один ряд, 8-мь посеребренных пуговиц. Пуговицы с эмблемой П.С. — скрещенные топор с якорем. В Строительном училище пуговицы были с буквами СУ. В 1852 они заменены пуговицами с буквами С.П. М. Ж. Д. Стоячий воротник и обшлага рукавов из бархата черного цвета. Поверх воротника, по краям бортов, а также над обшлагами — светло-зеленая выпушка. Пуговиц на обшлагах не было. На воротнике несколько выпянутая в длину, серебряного цвета петлица.

На черных погонах со светло-зеленой выпушкой желтой краской нарисованы шифровки 1-ой, 2-ой или 3-ей роты. (Или прорезные).

Брюки серо-синего цвета. Цвет брюк выбран специально, как и любая часть обмундирования. Цвет «указывает» на «подчиненность» кондуктора гражданскому учреждению - Г.У.П.С. Чиновникам низших классов Г.У.П.С. было положено иметь именно такой цвет брюк. Петлица на воротнике - на принадлежность выпускников Корпуса к «гвардейцам».

Пояс (ремень) они получают в 1855 году с пряжкой, на которой будут буквы Н.Ж.Д.

Появится у них и «бляха» из желтого металла с гербом. На ней название дороги, надпись кондуктор или обер-кондуктор и служебный номер. Этот «своеобразный документ» носился на груди слева.

Переобмундирование шло медленно. Даже приказы о перешивке пуговиц, замене погон и эполет не всегда выполнялись в срок. Россия находилась в тяжелом экономическом положении из-за продолжающейся длительной войны, Поэтому часть приказов на «дороге» середины 50 годов были выполнены частично, только в столичных подразделениях. Полностью выполнялись все приказы только в «столичных» войсках лейб гвардии. Эта форма прожила короткую жизнь - 2-3 года, но она была первой, железнодорожной.

Поясные пряжки работников ЛРЖД (Либаво-Роменской ж.д) и железной дороги КХС жд.
Фото Г.Гераскина. Экспонаты из коллекции клуба "Арсенал" (Брянск)





2ТЭ116-488 тч Сургут ст. Сургут, 07.08.2001

Дм. Мамин

СЕВСИБ или Царство 2ТЭ116

Посетить места обитания первых тепловозов серии 2ТЭ116 давно входило в мои планы, и вот подвернулся счастливый случай, на работе предложили выбрать несколько городов из списка для посещения, в том числе Тюмень и Сургут.

Посетить места обитания первых тепловозов серии 2ТЭ116 давно входило в мои планы, и вот подвернулся счастливый случай: на работе предложили выбрать несколько городов из списка для посещения, в том числе Тюмень и Сургут. Конечно, за время краткосрочной командировки вряд ли возможно получить ответы на все интересующие вопросы, но провести небольшую "разведку боем" представлялось весьма возможным. Поэтому я с радостью принял предложение слетать в эти города, пробыв по одному дню в каждом.

В ночь на 7 августа 2001 года я вылетел в Сургут. Подлетая к Сургуту ранним утром, я стал смотреть в окно в поисках железнодорожной линии; под крылом самолета на многие километ-

ры простиралась тайга, но не как в песне "зеленым морем", а островками, переходящими в нечто похожее в моем понимании на тундру: рыжеватые пятна болот и множество озер, больших и малых. Внизу не видно ни жилья, ни дорог, ни ЛЭП, ни других следов человеческой деятельности. Вдали широкой серебристой полосой показалась река Обь. Трудно определить границы ее берегов: помимо основного русла - множество протоков, рукав, называемый Юганской Обью, - все это образует нечто сравнимое с Волго-Ахтубинской поймой, только в два-три раза шире! Как здесь можно проложить какую-либо дорогу?! И вот в этом водно-болотно-лесном массиве, как в лабиринте, появляется единственный проход на северо-восток, не пересеченный озерами и болотами, и над Обью в этом

месте взметнулись вверх огромные красные опоры автомобильного моста и рядом параллельно еще один мост - железнодорожный. Тот самый мост, построенный в 1975 году, протяженностью более 2-х километров, сложнейшее техническое сооружение, открывшее дорогу освоению севера. На северо-восточном берегу сразу появляются следы цивилизации: промзоны, многоэтажные жилые микрорайоны, и ... дачные поселки (интересно, что там может расти?!). Сургут встретил яркой солнечной погодой и небывалой для этих мест жарой - +33°C.

И вот, завершив все рабочие дела, еду на станцию, пока есть время до отлета. Иду в сторону депо, делая по пути несколько снимков. Небольшое разбирательство с ВОХР, но, в общем, помогает редакционное поручение "Локотранса". В депо - вооруженная охрана, но весьма дружелюбная, приходится пройти на центральную проходную и выписать пропуск. Пожалуй,



2ТЭ116-085 тч Тюмень в депо
Сургут. 07.08.2001

впервые в жизни оказываюсь в роли настоящего "профессионального" журналиста, оформив официальный визит. Из приемной попадаю в кабинет к заместителю начальника депо по кадрам, откуда мы проходим к заму по ремонту, и начинаем беседу.

Официально депо Сургут основано в начале 1978 года, и является одним из самых молодых локомотивных депо в России, случилось это, когда строители передали дорогу в постоянную эксплуатацию и ОВЭ (Отделение Временной Эксплуатации) было преобразовано в Сургутское отделение Свердловской ж.д., примерно через три года после ввода в эксплуатацию мостового перехода через реку Обь. Данный мост - самый крупный в России и уникальный по своей сложности, автор - опытный советский мостостроитель Оник Степанович Мустафьян.

Основу локомотивного парка депо Сургут составляют грузовые тепловозы серии 2ТЭ116, которые водят поезда до Тюмени, Нижневартовска и Коротчаево. Маневровый парк составляют тепловозы серий ТЭМ7 и ТЭМ2.

Несколько слов о самой железной дороге Тюмень - Сургут. Открытие новых крупных нефтяных месторождений в районе Сургута и Нижневар-

товска в 60-е годы вызвало необходимость развития этого региона и переброски огромного количества строительных материалов и оборудования для нефтедобывающей промышленности. И в конце 1965 года в Тюмени были сосредоточены значительные силы строителей, и началась прокладка 700-километровой трассы Тюмень - Сургут, названной "СЕВСИБ". Возглавил стройку опытный путестроитель Дмитрий Иванович Коротчаев, позже, после его смерти, в память о нем и его вкладе в строительство дороги назовут ж.д. станцию Коротчаево, на сегодня это самая северная станция, сданная МПС в постоянную эксплуатацию. Пер-

вым крупным населенным пунктом на трассе оказался город Тобольск на правом берегу Иртыша, примерно одна треть расстояния до Сургута. Путь до Тобольска, точнее до левого берега Иртыша, был уложен на 35 дней с опережением графика в конце 1967 года, и в последние месяцы строительные работы велись круглосуточно и по своему накулу походили на военные действия, однако первые поезда пришли на левый берег реки через полгода, лишь в мае 1968-го, а в Тобольск, после сооружения моста через Иртыш, 29 марта 1969 года. *(Поговаривают, будто побились об заклад два больших руководителя: успеют - не успеют, в результате один проспорил другому ящик водки!)*.

Однако самое сложное было впереди: вся местность от Тобольска до Оби представляла собой сплошное непроходимое болото, и обходов не существовало. Тогда было принято решение идти в лоб и засыпать болота, позже, когда посчитали объем проведенных земляных работ, он оказался эквивалентным строительству железной дороги равной длины на 10-метровой насыпи на всем ее протяжении! Здесь нужно отдать должное строителям:



2ТЭ116-170 тч Тюмень в депо.
08.08.2001

2ТЭ116-1637 тч Тюмень
на ст. Сургут, 07.08.2001

дорога, в отличие от сталинских ударных строек, проектировалась и строилась основательно, с расчетом на движение поездов со скоростями до 100 км/ч и интенсивностью движения поездов каждые 10-15 минут. Сначала начали отсыпать дорогу обычным способом, с помощью самосвалов, однако этот способ здесь оказался малоэффективным, работы двигались медленно, то и дело в болотах тонула техника. Тогда было принято решение использовать технологию *гидронамыва* насыпи, которая достаточно проста и представляет собой мощный земснаряд, намывающий песок в русле какой-нибудь старицы, а то и со дна болота, и гонящий по трубам пульпу к месту укладки. Сложности возникают в практическом осуществлении: надо найти этот песок под слоем болотного ила, далее доставить на это болото земснаряд, проложить от него к месту будущего пляжа пульпопровод, обеспечить земснаряд электроэнергией или дизтопливом. И еще следует подсчитать, во сколько обойдутся эти операции: очевидно, что для сравнительно небольшой по объему работы таскать по болотам тяжелый агрегат и все сопутствующее оборудование (не только пуль-



попровод, но и, например, ЛЭП, трансформаторную подстанцию и другое оборудование) - это чистое безумие. Но если в каком-то месте предстоит сделать большой объем работ, тогда все накладные расходы окупятся с лихвой. При этом насыпь получается значительно шире, нежели того требуют нормы ж.д. строительства. Поначалу хотели даже отказаться от этого способа, но здравый смысл восторжествовал, когда приняли решение на "широких насыпях", помимо железной дороги, соорудить автомобильное шоссе Тюмень-Сургут, ЛЭП, нефтепроводы и т.д. Поэтому "пляжи на болотах", по которым проходит железная дорога

Тюмень - Сургут, как правило, достаточно протяженны и местами превышают 10 км в длину. Это и создает впечатление "единственно верного пути" при облете дороги на самолете.

В 1973 году в локомотивное депо Тюмень для замены поизносившихся ТЭЗ стали поступать тепловозы серии 2ТЭ116, составившие в дальнейшем костяк локомотивного парка СевСиб. Локомотивное депо Тюмень одним из первых стало получать тепловозы 2ТЭ116, известно, что в депо работали машины второго и третьего десятка. Поначалу 2ТЭ116 работали из рук вон плохо, в депо одновременно находилось по 120-130 специалистов с Коломенского и Ворошиловградского заводов. Позже, с открытием Сургутского отделения в 1978 году, часть тюменских машин была передана в депо Сургут, а по мере возрастания грузоперевозок на дороге, локомотивные депо Тюмень и Сургут пополнялись тепловозами этой серии. У меня есть несколько фотографий 2ТЭ116 первого выпуска, с высокой крышей, из этих мест. Поэтому первым делом спрашиваю:

- Живы ли эти первые машины?

(Конечно, диктофона у меня нет, и приводимая прямая речь может на 100% не совпадать с тем разговором,



2ТЭ116-346 тч Тюмень Свердл.
ж.д. в депо. 08.08.2001

что имел место).

Как-то быстро летит время, в Сургуте об этих машинах уже почти ничего не помнят. Зам по ремонту отвечает:

- Были когда-то, но мы много машин списали, порезали за последние годы, сейчас у нас самая старая 2ТЭ116-228, самая новая 1646, по крайней мере, в последние два-три года уже ни одной с высокой крышей не было. Кажется, в Тюмени еще жива 2ТЭ116-028 - заходила к нам на ПТОл недавно. Если интересуешься старой техникой, то поезжай в Коротчаево - это последняя станция МПС, дальше идут дороги в Надым по трассе Сталинской Мертвой дороги Салехард-Игарка, и вновь строящаяся дорога на Ямбург, образующие отделение временной эксплуатации. В ОВЭ еще работают ТЭЗ, и до недавнего времени было несколько ТЭ2, возможно, они еще живы!

Мне вспомнилась внушительная пирамида из топливных баков 2ТЭ116 у тракционных путей депо. Жаль, что не успел застать здесь старых 2ТЭ116, возможно, удастся в Тюмени!

- А как новые машины, которые с реостатным тормозом? Наних должны стоять новые тяговые движки ЭД125, наверное, понадежнее? - продолжаю я разговор.

- Так новым машинам уже по десять лет! И на них ставились ТЭД ЭД133, а ЭД125 мы не встречали, от ЭД118 хоть кое-как избавились, сейчас в основном ЭД118Б с принудительной смазкой МОР, да и потом с 1991 года ни одного нового ТЭД, и все уже перемешались: якорь от ЭД118, остов от 133-го. О какой надежности можно говорить, у нас все электродвигатели условно пригодные!

- Ну, сейчас везде примерно одинаково, никто новых тепловозов, кроме пассажирских ТЭП70, уже десять лет не видел, - говорю я.

- Да, Тюмень получила две машины, №426 и 427, вроде бы ничего, только электросхема сложная - электроники много.

Я как раз встретил ТЭП70-427 по пути в депо. Смотрю на часы, пора двигаться дальше, а я еще почти ни одной машины не отснял. Спрашиваю разреше-

ния снять несколько машин в депо, он соглашается, но с оговоркой: снимать только чистые машины. У ПТОл как раз стоят Тюменские 2ТЭ116-084 и 085. Делаю несколько снимков, благодарю за помощь и собираюсь в аэропорт. По пути упрекаю себя, что не спросил ни имен, ни фамилий - тоже мне "профессиональный журналист"!

Поинтересовался, как насчет работы. "Нет проблем! Приходи, всегда возьмем!" Местное население стремится найти работу в нефтегазодобывающей промышленности, которая сейчас бурно развивается в этом регионе, да и сам Сургут - тоже молодой развивающийся город (хотя по дороге я встретил плакат "Сургуту - 400 лет", а не скажешь, даже "хрущевки" ни одной не найдешь, не говоря уже о более старых постройках!) Железная дорога тоже поспевает за нефтяниками и газовиками, "грузы" идут один за одним, похоже, если дотянут до Ямбурга и освоят в полной мере те газовые месторождения, от Сургута до Тюмени придется строить вторые пути... Приятно смотреть на интенсивно работаю-

2ТЭ116-029 тч Тюмень на площадке для разделки металлолома. 08.08.2001



щую и развивающуюся дорогу, редко где такое можно встретить еще в нынешней России.

Вечером - перелет на стареньком АН-24 в Тюмень. Еще раз пролетаем над Сургутом, ж.д. и автостомом, Обскими просторами, отмечаю пару небольших танкеров, плывущих в сторону Северного Ледовитого океана. Далее самолет уходит за облака, и в Тюмень я прилетел уже затемно. В Тюмени оказалось много дел, и я смог освободиться лишь за пару часов до вылета. Мой тюменский коллега оказался весьма сведущ в железнодорожных делах и любезно согласился заехать в депо по пути в аэропорт.

Поскольку было мало времени, удалось лишь быстро пробежаться по депо, не представляясь и не спрашивая разрешения на съемку. Из старых 2ТЭ116 удалось встретить одну секцию №029, доживающую последние дни на площадке по резке металлолома (Эх, в музей бы эту машину!!!). Больше 2ТЭ116 с высокой крышей я в депо не нашел, в цехах встретил вполне живые №038, 039 и 042 и в дальнем углу полупорезанную секцию 2ТЭ116-069. О машине №028 также ничего внятного, к сожалению, выяснить не удалось.

В настоящее время планируется электрификация участка Тюмень - Тобольск. Что станет с высвободившимися 2ТЭ116?! Возможно, старые машины будут списаны или переданы на другие дороги, хотя учитывая существующую ситуацию на железных дорогах с электрификацией и модернизацией, вряд ли кто захочет брать себе машины 25-летнего возраста. Другой сценарий - это переброс тюменских машин дальше на север в Коротчаево, для работы на новой дороге на Ямбург и Надым.

В подготовке материала использована книга Валентина Лукьянина "Большее Века на Службе России", "СВ-96", г. Екатеринбург, 1998 год.

На фото сверху вниз:

*2ТЭ116-084 тч Тюмень в депо
Сургут. 07.08.2001*

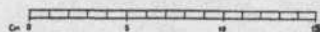
*2ТЭ116-842 тч Тюмень
Свердл. ж.д. в депо. 08.08.2001*

*2ТЭ116-170 и 263 тч Тюмень
в депо. 08.08.2001*

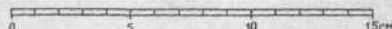




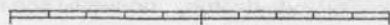
1



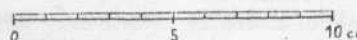
2



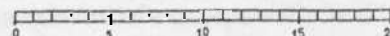
3



4



5



1. Табличка тепловоза ЧМЭ2-090. Последнее место приписки завод КЭВРЗ Киев. Тепловоз списан и разобран в 1997 г. Крепление таблички - 4 винта. Дюралюминий. Размеры 292x148x7 мм. На поверхности - крупное рифление.

2. Табличка 4-х осного пассажирского вагона старого парка (18 метрового) жесткого. Материал таблички -- чугун, крепление - 2 заклепки. Размеры 247x88x7 мм. Вагон списан и разобран в 1998 г. На поверхности таблички рифление.

3. Табличка 2-х или 3-х осного пассажирского вагона с короткой базой (чуть длиннее НТВ). Материал - чугун, размеры 150x95x5 мм, крепление - 3 заклепки. Вагон без ходовых частей стоял долго в качестве склада на территории КЭВРЗ, в 1996 г. разрезан в лом.

4. Табличка с рамы тележки пасс. вагона иностранной постройки 1924 г. На корпусе буксы отлито "WL". Материал чугун, размеры 162x93x6 мм, несколько таких тележек используется на КЭВРЗ как внутризаводские, крепление - 2 винта.

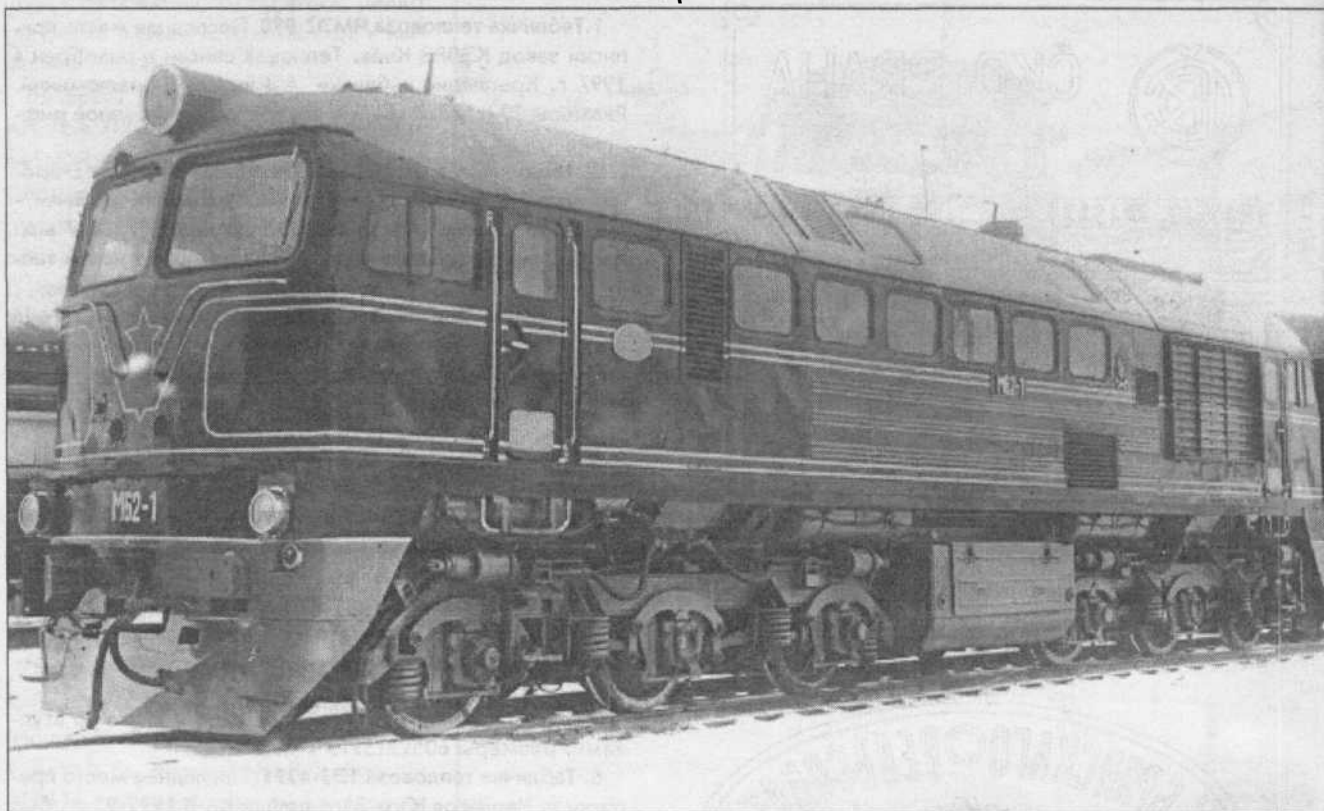
5. Табличка тепловоза ТЭП70-0001. Последнее место приписки Окт.ж.д. В начале 90-х годов стоял в тч Гребенка Южн.ж.д., где был разукomплектован, и разрезан в лом.

Табличка алюминиевая, крепление - 4 винта со втулками, размеры 605x215x13 мм.

6. Табличка тепловоза ТЭ3-4291. Последнее место приписки тч Чернигов Юго-Западной ж.д.. В 1992-93 гг. был разрезан в лом. Табличка из стали, 397x255x12 мм, крепление 4 винта.

Материал предоставил С.Палиенко

КО



Общий вид первого тепловоза М62-1

Балабин В.Н.. доцент МИИТа

Эксплуатационные и ремонтные испытания первого тепловоза М62

В соответствии с техническим заданием, утвержденным Государственным комитетом тяжелого, энергетического и транспортного машиностроения при Госплане СССР от 27 февраля 1963 г. Луганский тепловозостроительный завод построил новый магистральный тепловоз осевой формулой 3_0-3_0 с электрической передачей для эксплуатации его на венгерских ж.д.

Тепловоз изначально проектировался с учетом особенностей эксплуатации его на западноевропейской колее 1435 мм.

Особенности конструкции тепловоза представлены в известных книгах Ракова В.А.

Программа проведения испытаний нового для СССР типа тепловоза была утверждена 12 мая 1964 г. Все основные положения программы не отличались от аналогичных программ испытаний всех других локомотивов, создаваемых в это время на отечественных заводах. Общий пробег тепловоза, после которого можно было решать его судьбу составлял 100 тыс. км. Такой большой пробег необходим был для полного анализа работос-

пособности всех систем и агрегатов тепловоза, поставляемого на экспорт. Именно экспортное назначение локомотива постоянно накладывало отпечаток на весь ход испытания. Если отечественные тепловозы можно было продолжать доводить уже после приемки межведомственной комиссией, то это исключалось в данном случае.

Кроме того, планировалась большая поставка этих тепловозов в Венгрию и сотрудникам ведущих отраслевых институтов: ВНИТИ, ЦНИИ МПС и НИИТЭМ, а также заводам: Луганскому, Коломенскому и «Электротяжмаш», не хотелось ударить в грязь лицом.

Одновременно проходили испытания двух тепловозов №№ 1 и 2. Тепловоз М62-1 проходил традиционные специальные испытания, а вот для тепловоза №2 придумали не совсем обычное название: «Эксплуатационные и ремонтные испытания».

В качестве объекта испытания по соглашению всех заинтересованных сторон было выбрано депо Лиски Юго-Восточной ж.д.

Тепловоз М62 №2 прибыл в Лиски 8 июня 1964 г. и в течение двух

недель готовился к проведению испытаний. Одновременно были выполнены все необходимые действия в самом депо и на участках обращения для быстрого и успешного проведения экзаменов.

После проведения подготовительных операций с 24 июня тепловоз приступил к обычной поездной работе на участках обращения: Лиски — Валуйки, Лиски — Поворино и Лиски — Отрожка.

Надо сказать, что испытания однокосеционного локомотива привели к необходимости изменения планов формирования опытных поездов, что повлекло за собой сложности в выполнении маневровой работы на всех участках.

Профиль пути на участках обслуживания имел перевалистый характер с отдельными затяжными подъемами. К примеру, испытатели особое внимание уделяли двум участкам: перегону Острогжск — Инютино с уклоном в $8-9^{\circ}/_{00}$, протяженностью 4600 м и Алексеевка — Хлевище с уклоном в $9-11^{\circ}/_{00}$ и протяженностью 12400 м.

План пути также неспокойный,

Таблица 1.

Тепловоз	Среднесуточный пробег, км	Среднесуточная производительность, 10 ³ ткм брутто	Средний вес поезда, т	Среднетехническая скорость, км/ч	Условный расход топлива, кг/10 ⁴ ткм
M62-2	605	879	1632	42,7	49,0
ТЭЗ (1 секция)	597	715	1224	44,3	43,6

имелись 182 кривые с минимальным радиусом до 200 м.

Такие условия были выбраны не случайно. По заданию новый тепловоз сравнивался не с двухсекционным, а предположительно только с таким же односекционным тепловозом ТЭЗ.

Результирующие сравнительные данные эксплуатации тепловозов М62-2 и ТЭЗ приведены в табл. 1.

Как видно из этой таблицы, тепловоз М62-2 несколько выигрывал по среднесуточному пробегу, среднесуточной производительности и весу поезда, однако необходимо дать скидку на то, что каждая поездка опытного тепловоза тщательно готовилась. В некоторых случаях специально опытный тепловоз вез груженные составы на 1/3 большего веса, чем могла бы везти одна секция ТЭЗ.

Именно из-за более тяжелых составов М62 проиграл по технической скорости движения и удельному расходу топлива на измеритель выполненной работы.

Так как в план испытаний входила оценка режимов работы тепловоза, то во время 8-и опытных поездок проводился хронометраж движения. Каждые 2-5 км фиксировались: время, положение рукоятки контроллера, скорость движения, напряжение и сила тока главного генератора.

Для сравнения потребления дизельного топлива тепловозами М62 и ТЭЗ проводились контрольные поездки.

Если у тепловоза М62 удельный расход топлива на измеритель составил 49 кг, то у одной секции тепловоза ТЭЗ ниже — 43,6 кг, то есть опытный тепловоз имел на 12,3 % худшую экономичность.

Чтобы получить более объективные данные было решено провести контрольные замеры расхода топлива в десяти поездках с груженными и порожними составами для каждого типа тепловоза на все том же участке Лиски - Валуйки - Лиски.

Анализ показал, что удельный

расход топлива на измеритель выполненной работы с груженными поездами составил на М62 — 38,5 кг, а на ТЭЗ — 36,4. Средний вес груженого состава у М62 был 1887 т, а у ТЭЗ (приведенный к одной секции) — 1516 т. Соответственно и выполненная работа была выше у М62 и составила 301000 ткм брутто против 242000 у ТЭЗ.

В порожнем направлении расход топлива у М62 значительно ниже, результаты следующие: М62-2 — 55 кг, а ТЭЗ - 69,3 кг. Здесь средний вес порожнего состава у М62 был 1427 т и производительность — 230000 ткм брутто, а у ТЭЗ всего 721 т и работа — 115000 ткм брутто.

Непредвзятое сравнение показало, что в целом тепловоз М62 более экономичен в эксплуатации, чем основной тепловоз советских железных дорог — ТЭЗ.

Средний расход дизельного масла у тепловоза М62 составил 1,71 % от расхода топлива, что оказалось несколько ниже данных технического задания на тепловоз.

С момента постройки и по окончании эксплуатационных испытаний тепловоз М62-2 в общей сложности прошел 100.185 км, дизель за это время отработал 3376 моточасов. За это время было выполнено 20 плановых ремонтов, в том числе 16 профилактических осмотров, 3 малых и 1 большой периодический ремонт.

Комиссионный осмотр показал, что «слабым» узлом дизеля 14Д40 являлись цилиндрические крышки.

К коленчатому и кулачковому валам претензий не было. Не было отказов топливной аппаратуры высокого давления.

В целом надежно работало все вспомогательное оборудование дизеля.

Как и на ТЭЗ «слабым» местом тепловоза М62 оказались карданные валы.

Неисправностей силового электрического оборудования не было за весь срок испытаний. Осмотр наименее надежных узлов тепло-

воза — тяговых электродвигателей показал, что все они находятся в хорошем состоянии и не требуют коренной модернизации.

В целом комиссия отметила надежность нового двигателя ЭД-107, хотя было обращено внимание на низкое качество изготовления щеток.

Что касается отказов в цепях управления, то их оказалось больше, чем позволено новому тепловозу. Чаще всего проходило замыкание при попадании дождевой воды в наружные розетки.

Серьезных замечаний по экипажу не отмечено. Прокат бандажей и толщина гребней всех колес находились в норме.

В отчете комиссии было высказано несколько пожеланий по удобству обслуживания тепловоза: тесная кабина машиниста; неудобное расположение боковых окон и подлокотников; неудачное расположение тифонов над вентиляционными люками кабины. Звук идет не в сторону пути, а в кабину, к машинисту; стеснен проход по тепловозу во всех направлениях; отсутствие ограждения многих вращающихся деталей: карданных валов и муфт; слабое рифление металлических поликов в машинном отделении.

Общее мнение испытателей и эксплуатационников: двухсекционный тепловоз 2М62 может заменить ТЭЗ, однако требуется модернизация и совершенствование отдельных узлов, в том числе дизеля 14Д40.

Парадоксально то, что когда толстый отчет об испытаниях нового тепловоза был направлен, как обычно, в ЦТ МПС, главный инженер Никаноров В.А. написал на сопроводительном письме ВНИТИ: «Нашего заключения не требуется, тепловоз является экспортным и МПС поставаться не будет» 14.04.65 г.

Да, в то время ставка делалась на ТЭЗ, и никто не думал, что тепловозы 2М62 вместе с 2ТЭ10 и 2ТЭ116, станут ведущими локомотивами СССР, а теперь и России.



Эр1-169 и Эр1-108 на 7 и 9 перронных путях ст. Санкт-Петербург-пасс.—Витебский. Хорошо видны «жоксы» для работы 20-вагонным сцепом.

В.Дмитриев, машинист первого класса;
А. Исаев, канд. техн. наук.

ЭР1 и ЭР2: трамвай, непохожий на трамвай

Авторы благодарят за помощь, оказанную в подготовке статьи, главного технолога департамента подвижного состава ГАО «Латвияс Дзельдцельш» канд. техн. наук Я. Эйдукаса и заместителя начальника отдела ремонта электропоездов локомотивной службы Октябрьской железной дороги Н.А.Сенченкова.

Мы не претендуем на роль главных экспертов по подведению итогов работы электропоездов ЭР1 и ЭР2 за всю их многолетнюю историю. Хотим лишь поделиться своими впечатлениями о работе электропоездов данных серий в моторвагонном депо Санкт-Петербург—Витебский Октябрьской железной дороги (ТЧ-5) на участках обращения: СПб-пасс.—Витебский — Павловск — Вырица — Оредеж, СПб-пасс.—Витебский — Павловск — Новалисино и СПб-пасс.—Витебский — Павловск — Вырица — Поселок.

В депо ЭР1 и ЭР2 поступили в середине 60-х гг (наше ТЧ-5 в этот период было еще скромным цехом электротяги локомотивного депо Ленинград-Сортировочный—Витебский — ТЧ-9) и были восприняты локомотивными бригадами весьма позитивно. Это можно легко понять: вместо старых, слабых, темных девятивагонных сцепов из трехвагонных секций С^д, С^м и С^р₃ пришли более мощные «эры», имеющие улучшенную электросхему, освещение и зеркала в салонах... да много что еще!

Даже обтекаемая форма каби-

ны (вспомните техническую моду тех времен — ТЭП60 на стальных магистралях и ГАЗ-21 с «Москвичем-407» на шоссейных) вместо квадратного торца кабин «эсерок» говорила: «Вот новый современный электропоезд — последнее слово науки и техники!»

В те годы машинист далеко не всегда мог иметь личный автомобиль, поэтому всю мужскую страсть к технике локомотивные бригады отдавали своему электропоезду, или — как говорят до сих пор в депо — своей «Люсе».

Да еще какой «Люсе»! Фан-

тастически звучала фраза на боковых табличках головных вагонов: «Конструктивная скорость 130 км/ч». В нашем депо до начала 90-х гг. эксплуатировался электропоезд ЭР1-04, который в свое время — сразу после изготовления — был выставлен на ВДНХ. Сам Никита Сергеевич Хрущев, осмотрев его, провозгласил: «На этом поезде мы въедем в коммунизм!» Но шли годы, в коммунизм въехать не получилось и пришлось въехать в капитализм. ЭР1 после изменения классификации локомотивного парка СССР без существенных изменений был превращен в ЭР2, а благодаря нашей доблестной планово-предупредительной системе ремонта после прохождения энного количества заводских ремонтов разница между ними все больше стиралась. Постепенно серповидная подвеска тягового редуктора заменилась на прямую, изменилась схема тормозного оборудования моторных вагонов, листовые рессоры конструкции Галахова заменились винтовыми пружинами. Кузова ЭР1, рассчитанные для выхода только на высокие платформы, на вагоноремонтных заводах приводились в соответствие кузовам ЭР2, которые имели выход и на низкие платформы. И за почти сорокалетнюю эксплуатацию «эры» в полной мере показали все свои преимущества и недостатки.

ЭР1 был первым советским электропоездом, а не сцепом из секций (что лучше с точки зрения организации пригородных перевозок — обсуждать сейчас не будем, это тема очень деликатная). К сожалению, стоит признать, что большая по сравнению с C_3 удельная мощность (8,9 кВт/т у ЭР1 против 5,2 кВт/т у C_3) и большая живучесть достигнута в основном за счет увеличения числа моторных вагонов. Первоначальная эксплуатация в одном графике C_3 и ЭР1 давала последним большое преимущество: перегонное время хода рассчитано было еще для «эсерок». Пассажиры ЭР1 в те годы



ЭР1-0-1 на 9 пути ст. Санкт-Петербург-пасс.—Витебский.

**ЭР1-108 на 1 пути, там же
ЭР1-110 и ЭР1-01 на 7 и 9 путях,
там же.**

могли видеть такую картину: где-нибудь в Антропшино (примерно половина пути от Ленинграда до Поселка) останавливается электропоезд. На выходном светофоре — зеленый. Машинист выходит из кабины на платформу, садится на скамейку и закуривает «Беломор» или «Казбек». Спокойно беседуя с пассажирами, докуривает папиросу, затем садится в кабину и приводит поезд в Поселок по расписанию. После полной смены парка это преимущество ушло, а вот недостатков стали выявляться все больше и больше...

Основной из них — это прямо-таки танковая теснота в кабине. Кабина на ЭР1 и ЭР2 настолько миниатюрная, что при появлении указания МПС о порядке проезда в кабине (регламентировалось нахождение в кабине локомотива, кроме членов бригады, не более двух человек) в нем была сделана сноска: «Для электропоездов — не более одного человека». Если машинисту еще возможен обзор на 180°, то помощник машиниста сидит вообще практически левым боком к лобовому стеклу. А уж если помощник встает (например: при следовании по станции или месту ограничения скорости, при проследовании встречного поезда или при подъезде к запрещающему сигналу), то он, вполне возможно, запрещающего сигнала-то и не увидит! Почему? Да потому, что окна кабины маленькие и расположены низко. Кабина разрабатывалась «в те времена укромные, теперь почти былинные», когда локомотивная бригада ездилась сидя. Не было тогда всяких дурацких (да уж простят нас ревизоры) инструкций!

Если помощник машиниста хотя бы среднего роста, то, стоя в кабине ЭР1 или ЭР2, его голова оказывается выше верхнего края окна, что заставляет человека горбиться или стоять в позе... как бы вам сказать? Представьте, что вы на набережной облокотились на парапет и любуетесь проходящими судами. Вот и бедолага-помощник стоит так же, положив скрещенные руки на крышку ящика с выключателями вспомогательных цепей. А если он — «косая сажень в плечах», то ему не позавидуешь. Правда, в тепло-

возах М62 и 2М62 еще теснее, но на них в коммунизм въезжать никто, слава Богу, не собирался...

А что же «пан механик»? Сидя за контроллером, спина упирается в заднюю стенку кабины, а колени — в пульт. А с сиденьями ЭР1 и ЭР2 по комфорту (вернее, его отсутствию) могут конкурировать лишь стулья, на которых сидят контрабасисты в оркестрах. В служебном тамбуре просто не пройдешь — только бочком. Дверь кабины низкая, можно и лоб разбить. В танке такая экономия места понятна, но в электрическом поезде длиной двести метров... По нашему разумению, если отнять 1 (один) метр от длины салона в пользу кабины, то на вместимости поезда это не особенно скажется, а у бригады условия труда будут другими. Ведь — перефразируя слова героя Леонида Броневского из великолепного фильма Марка Захарова «Формула любви» — «Когда машинист доволен, так и пассажиру легче!» Кабина все-таки, как не крути, второй дом!

Большой недостаток — отопление и вентиляция кабины. Тормозные трубопроводы, идущие от крана машиниста (кстати, прямого потомка крана Вестингауза образца 1890-х годов), уходят через отверстие в полу кабины на улицу. Уплотнить образовавшиеся щели весьма проблематично; на заводах во время ремонтов это, естественно, не делается. От электропечей нагретый воздух — в строгом соответствии с законами физики — поднимается вверх, где и остается. Из-за этого зимой в кабине создается особый микроклимат, который бригады называют так: «Уши пухнут — ноги мерзнут». То есть в достаточно сильный мороз в кабине можно сидеть в майке, но в валенках, а чай, пролитый на пол, может замерзнуть. Ну и какой взгляд может быть из такой кабины?

Насчет вентиляции. Форточки в кабинах открываются так, что не обеспечивают приток воздуха. От стандартного вагонного вентиляционного воздуховода с заслонками, расположенного в крыше, толку мало. Поэтому основной источник притока свежего воздуха — два

вентиляционных патрубка по обеим сторонам центральной рамы лобового стекла. В жару для пушущего комфорта на них одеваются самодельные дефлекторы, сделанные из пластиковых бутылок, входная дверь в кабину и боковые двери служебного тамбура открываются настежь и фиксируются крючками, пол кабины поливается водой из чайника, а на аккуратно вбитые (с трудом) в дубовые (!) рамы лобовых стекол гвоздики подвешивается сложенная газета «Гудок» (это чтобы солнце не палило). Правда, на все электропоезда приписки ТЧ-5 бригады самостоятельно устанавливали локомотивные или автомобильные солнцезащитные козырьки, а на некоторые машины — еще и электровентиляторы.

2.

Эпоха, когда «экономика должна быть экономной», сказала и на электропоездах. ЭР1 (ЭР2) выпускался почти четверть века без существенных нововведений (основные мы отметили выше). В депо списывается поезд 1957 года и бригада получает поезд 1973 года и... ничего учить заново или переучивать не надо. Не забывай только другой номер, если дежурный по депо будет вызывать по рации. Очень удобно для нерадивых локомотивных бригад! Справедливости ради, отметим, что были предприняты попытки улучшить ЭР2: Рижский вагонзавод построил ЭР12 и ЭР2И, но они так и остались единичными экземплярами; кафедра «Электрическая тяга» ЛИИЖТа одно время баловалась с «четыре-вагонкой» ЭР2 в моторвагонном депо Ленинград-Финляндский с целью внедрить на ней рекуперативное торможение. Не так давно — уже в суверенной Латвии — один из ЭР2 прошел модернизацию, после которого значительно увеличилась кабина и облагородился салон, но ведь это же не у нас... Хотя и модернизация коснулась в основном интерьера кабины (а он стал, однако, классным!) На слезные просьбы всех эксплуатационников — от помощников машиниста до начальника отдела эксплуатации предприятия электропоездов и главного технолога Управления подвиж-



Путеочиститель на ЭР1 и «классических» ЭР2 (до №1028) изготавливался из металлического листа с прорезями, приваренного к раме. На ЭР2 с №1028, а также на более поздних ЭР2Т и ЭТ2, он представляет из себя решетку из труб. (ЭР2-883, электродепо Раменское, фото М.Ткачева, ЭР2-1176, ст.Болшево, фото А.Белкина)

ного состава — заменить хотя бы серповидную подвеску редуктора хоть на какую-то более прямую латвийское железнодорожное начальство ответило так: «Главное — показать товар лицом ничего в этом не смыслящим депутатам, с целью вымолить хоть какие-то бюджетные деньги на обновление парка электропоездов». В результате денег так и нет, а модернизированный поезд бежит с немодернизированными моторными вагонами.

В 1974 году появился электропоезд ЭР2-1028 — первый из так называемых «тупорылых» или «квадратных». Со слов лиц приближенных к тогдашнему Рижскому вагонзаводу, вызвано это было главным образом тем, что круглую «морду» (или, как ее кое-где еще называют, «улыбку») делали весьма высококвалифицированные рабочие, которые, спасая план, умудрялись зарабатывать больше руководства завода. Дизайн кабины улучшился, служебный тамбур также увеличился. Из-за иного расположения и типа приборов управления изменились электросхема и схема тормозного оборудования головного вагона. Начиная с этого

поезда, стал применяться кран машиниста 395-й серии (который, правда, так хорошо питает утечки из тормозной магистрали, что сорванный в хвосте поезда стоп-кран «почувствуешь» не сразу. Рассчитан-то этот кран машиниста на длинные грузовые поезда!) Конструкция промежуточных вагонов осталась без изменений, что дало возможность формировать электропоезда из вагонов ЭР1 и ЭР2 всех номеров. Наши соседи — моторвагонное депо СПб-Балтийский — как-то выпускали на линию поезд, у которого один головной вагон был с «круглой» кабиной, а другой — с «квадратной». В Риге до сих пор парочка таких поездов бежит, даже вагоны перенумерованы; создается впечатление, что обе «головы» — и круглая, и «квадратная» — родные. Извращенцы —

Калориферное отопление немало улучшило микроклимат в кабине в том смысле, что валенки носить стало необязательно. Но полное отсутствие электропечей тоже оказалось недостатком: теперь зимой калорифер постоянно включен, что создает дополнительный шум в кабине. «Классические»

локомотивные сдвижные окна несколько улучшили вентиляцию, а солнцезащитные козырьки защитили бригаду от ленинградского солнца, которое действует по суворовскому принципу: «Стреляй редко, да метко». Большая кабина на поверку оказалась не такой уж и большой из-за того, что очень много места в ней занял громадный полупустой пульт, на котором выключатели вспомогательных цепей почему-то не разместили. Для них предусмотрена панель на задней стенке кабины (как раз за спиной машиниста). Хотелось бы посмотреть на того конструктора, из-за которого машинисту для включения, например, отопления салонов приходится разворачиваться назад на 180° (это на скорости в сто километров в час!). Кстати, тумблер отключения электропневматических тормозов (ЭПТ) расположен на той же панели, так что в случае необходимости их отключения (например, при проверке действия пневматических тормозов) машинисту тоже необходимо, выражаясь изящным языком Должностной инструкции локомотивной бригаде, «отвлекаться от уп-

равления поездом». Помощник машиниста управлять этими тумблерами не может — ему со своего места до них вообще не дотянуться, только если подойти к месту машиниста.

Подоплека сего явления нам неизвестна. Жаль, что эту ошибку повторили и повторяют отечественные производители электропоездов в Торжке и Демихове. Доколе же это проклятие будет висеть над локомотивными бригадами электропоездов?!!!

Говоря о пульте управления, хочется упомянуть про кнопки на нем. Зачем было менять их расположение на электропоездах с номера 1028, если все цепи остались без изменений? Например, кнопка «Токоприемник опущен» раньше была крайней справа, а теперь — третья слева во втором ряду. Попробуйте теперь ее нащупать и быстро нажать в темноте!

Похоже, основной задачей конструкторов при компоновке электропоезда является экономия места для оборудования внутри вагона. На ЭР2 с номера 1028, правда, в каждом тамбуре появились шкафы, в большинстве своем ничем не занятые. Практически все оборудование размещено в ящиках под вагонами. А под вагонами зимой что? Правильно! Как в тех «старых песнях о главном»: «А снег идет, а снег идет...» Мелкая, колючая снежная пыль, которая лежит на путях, забивается во все щели подвагонных ящиков. Продолжая «старые песни о главном»: «Снег кружится, и тает, и тает...» Когда он растает, то в ящиках начинает плескаться вода, которая — как известно — великолепно проводит электрический ток. В результате — половина моторных вагонов исключена из тяги. Какие уж там 130 км/ч! Оставшись на одной «машине» вместо пяти, машинисту остается только одно — высаживать пассажиров, звонить дежурному по пункту оборота, чтобы тот выдал на линию резервный поезд, и потихонечку шлепать в родное депо. Хотя, в принципе, всего этого можно избежать при качественном уплотнении подвагонных ящиков, но кто, как и когда

будет их качественно уплотнять?

Многолетняя эксплуатация ЭР1 и ЭР2 показала, что, хотя они верой и правдой служили и служат (по мере своих возможностей), многие мелкие усовершенствования не сделали его более надежным и удобным. Для стабильной работы «Люсе» необходима культура ремонта и эксплуатации. Приятно отметить, что в нашем депо это есть. Закрепленная езда (к каждому поезду прикреплены три локомотивных бригады) позволила иметь на всех электропоездах необходимый набор инструмента, мелких запчастей, приспособлений и инвентаря. Все это размещается в переоборудованных туалетах головных вагонов. На ремонт электропоезд заходит в одну и ту же смену слесарей. Умеренная интенсивность движения поездов на Витебском ходу позволяет ездить со скоростями порядка 80 км/ч, что положительно сказывается на механическом оборудовании. Как показал опыт, постоянная эксплуатация с более высокими скоростями (до 100 км/ч) и разгонами по принципу «с места — шунта» вызывает рост отказов механического оборудования (изломы зубьев редуктора, износ вала малой шестерни, разрушение подшипников и т.п.).

Много хлопот доставляет в эксплуатации тормозная рычажная передача с пневматическими регуляторами типа РВЗ, установленная на тележках моторных вагонов. Неудачная геометрия рычажной передачи в сочетании с достаточно капризным регулятором приводит к тому, что последний часто отключается локомотивными бригадами для избежания «закусывания» тормозных колодок при неравномерном их износе.

В конце 80-х — начале 90-х гг. был электрифицирован участок Вырица — Чолово — Оредеж. Участок однопутный, но именно на нем сосредоточено большое количество дачных и садоводческих массивов, а пропускная способность не позволила организовать в выходные дни требуемое число «ниток» для пригородных поездов. Вместимости даже двенадцативагонного поезда было недостаточно — народ на

платформах в воскресенье вечером ломился через форточки вагонов и пытался сесть даже на откидные лестницы, предназначенные для подъема на крышу моторного вагона. Поэтому руководство депо решило выпускать на линию 20-вагонные сцепы. На лобовые стенки головных вагонов установили «жокс» для управления тягой второго состава. Торможение сцепа производилось на «пневматике» машинистом первого электропоезда, а дверьми каждого из поездов управляла своя локомотивная бригада. После укладки вторых путей на участке Вырица—Слудицы—Новинка необходимость в эксплуатации таких сцепов отпала.

Однако в 1999 г. опять возникла потребность в «жоксах». Руководство ГУП «Транском» Окт.ж.д., курировавшего в то время пригородные перевозки на Санкт-Петербургском узле, решило пустить электропоезда на участке Новолисино — Новгород. Все бы было хорошо, только контактная сеть имеется лишь от Санкт-Петербурга до Новолисино и от Рогавки до Новгорода. Как электропоезду ехать от Новолисино до Рогавки? Правильно! Вслед за тепловозом! Тем более, что похожий вариант применяется уже без малого десять лет на Финляндском направлении: от Санкт-Петербурга до Зеленогорска электропоезд идет так, как и положено, а по ст. Зеленогорск в «голову» ему встает М62 и тянет поезд вдоль берега Финского залива на Выборг (через Приморск). Да и депо Новгород летом отправляло с Новгорода на Новолисино ЭР2 с ТЭП60. Из депо Новомосковск в ТЧ-5 был передан электропоезд ЭР2-903, который также эксплуатировался «на тепловозной тяге». Мастер Ю.Б.Бубнов и технолог С.Ю.Костянюк разработали оригинальную электросхему, позволяющую управлять даже электропневматическими тормозами электропоезда с тепловоза. Необходимое оборудование установили на электропоезд и даже проверили совместную работу электрической схемы электропоезда и тепловоза, но в это

время руководством Октябрьской железной дороги было принято решение о скорейшей электрификации участка Новолисино — Рогавка, и потребность в тяге электропоезда тепловозом отпала.

Результаты эксплуатации электропоездов позволяют придти к одному выводу: опыт работы локомотивных бригад при усовершенствовании старых и проектировании новых электропоездов если и учитывается сколько-нибудь, то в крайне незначительной степени. Отсутствие «обратной связи» между эксплуатационниками и конструкторами приводит к тому, что конструкторские просчеты оборачиваются высокой интенсивностью эксплуатационных отказов, причем весьма, на первый взгляд, неожиданных.

Так, например, путеочистель на ЭР1 и «классических» ЭР2 (до №1028) изготавливался из металлического листа с прорезями, приваренного к раме. На ЭР2 с №1028, а также на более поздних ЭР2Т и ЭТ2, он представляет из себя решетку из труб. Это приводит к тому, что первая тележка головного вагона зимой практически не защищена от снега. Если на локомотивах перед колесными парами расположены трубы песочниц, то на головных вагонах электропоездов их нет. Все это приводит к тому, что снег плотно оседает на поперечине тормозной рычажной передачи и тормозных колодках, особенно во время снегопада. Электропоезд постоянно тормозит на промежуточных станциях, тормозные колодки разогреваются, снег начинает таять и вода попадает в зону между колодкой и бандажом колесной пары. На конечной станции — даже при небольшом морозе и стоянке в 15...20 минут — колодки примерзают к бандажам. Последствия легко представить (особенно если помощник машиниста перед отправлением с конечной станции перешел в головную кабину); дело может дойти даже до замены колесной пары.

Тем не менее, хотя эпоха ЭР2 близится к закату, следует вспомнить, что они без малого тридцать лет обеспечивали все пригородные

перевозки на магистралях, электрифицированных на постоянном токе. Москва, Санкт-Петербург, Рига, Калининград... да мало ли городов, в которых эти поезда ежедневно перевозили тысячи людей? На работу и с работы, на дачу или в лес — по грибы и ягоды, на лыжах... Российские и иностранные туристы добирались до всемирно известных дворцово-парковых ансамблей Пушкина и Павловска на электропоездах ЭР2 нашего депо. Также отметим, что многие инженеры-локомотивщики начинали свою трудовую биографию в качестве помощников машинистов электропоездов — в период студенческих летних каникул как раз начинался подъем пригородных перевозок. И первым видом тягового подвижного состава, ими освоенным, был ЭР2.

Именно в вагоне электропоезда ЭР2 знакомятся герои Алексея Баталова и Веры Алентовой в суперпопулярном фильме «Москва слезам не верит». Из вагона ЭР2 выходит Владимир Конкин — Володя Шарапов на станции Лосиноостровская в фильме «Место встречи изменить нельзя» (как электропоезд 1960-х гг. оказался в 1945 году — вопрос не к нам, а к Станиславу Говорухину). И, наконец, именно ЭР2 распахивает двери и отпускает от себя спешащих на работу людей в фильме «Служебный роман» (это пока по путепроводу идет Свет-

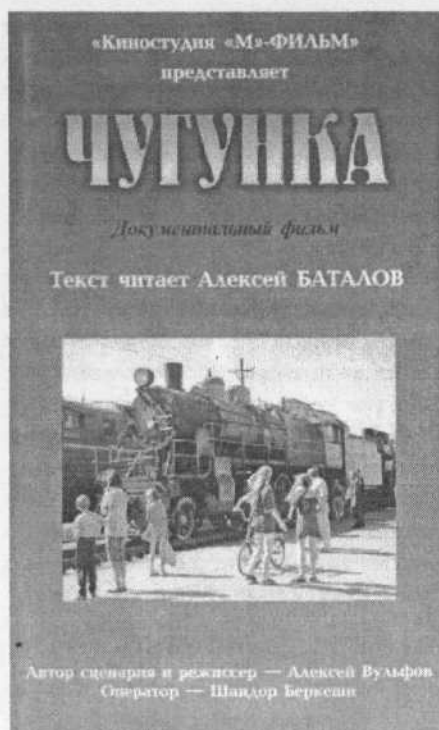
лана Немоляева под грустную музыку Андрея Петрова). «Опять от меня сбежала последняя электричка»; «Он уехал прочь на ночной электричке»; «Мчится время, мчится время в электричке, а навстречу станции бегут» — это же все про ЭР2!

Кинозвезда, герой песен и анекдотов, работяга и пижон — электропоезд ЭР2 постепенно сдает свои позиции. Но в современных условиях еще рано говорить о полной замене парка электропоездов — так что, наверное, еще лет пять-десять нам придется на них поработать. Что же — по крайней мере, знаешь, чего от них можно ожидать и как с этим бороться!

г. Пушкин, 2001 г.

Р.С. Покастатья готовилась к печати, в жизни Октябрьской железной дороги произошли разного рода перемены, «благодаря» которым было ТЧ-5 было ликвидировано. Весь парк электропоездов был передан в моторвагонное депо Металлострой (ТЧ-10). К сожалению, в условиях большого депо не удалось сохранить все традиции ремонта и эксплуатации электропоездов, которыми отличалось теперь уже бывшее моторвагонное депо Санкт-Петербург—Витебский.





НА ЭКРАНЕ — "ЧУГУНКА"

*Нам открывается страна
С вокзального порога.
Отворишь дверь — и вот она,
Железная дорога!*
С.Маршак

На московской киностудии **М-Фильм** завершено производство нового документального видеофильма режиссера Алексея Вульфо́ва "Чугунка", снятого по сценарию А.Вульфо́ва. В производстве фильма участвовали также Центр общественных связей Транс-Медиа МПС России, Западно-Сибирская железная дорога, ЗАО Экотранс и ЗАО Нейроком. Как и предыдущий фильм А.Вульфо́ва «Бологое-Полоцкая», эта лента посвящена славному прошлому российских железных дорог, показу их красоты и своеобразия, отражению их огромного исторического значения в судьбе России. Но это разные фильмы. Если «Бологое-Полоцкая» представляется как бы лирической видеопозмой,

которая, порой пространно, порой эпично, а порой и грустно повествует об одном из первозданно уцелевших в глубинке российских железнодорожных уголков и, на его примере, говорит вообще о судьбе России, то Чугунка — это как бы оживший на экране, прекрасно изданный подарочный календарь на железнодорожную тему. Работу оператора Шандора Беркеши, входящего в десятку лучших операторов России, можно назвать блестящей и достойной самых высоких похвал: красота съемок железнодорожной фактуры в российском документальном кино, пожалуй, не имеет аналогов. Огромное расширение художественного воздействия фильма на зрителя, углубление смыслового ряда достигается благодаря участию выдающегося актера современности Алексея Баталова, который в фильме проникновенно, с большой вещательной силой читает текст. Фильм выполнен в форме как бы видеосюиты, он состоит из сменяющихся эпизодов-картин. Это и музей железнодорожной техники в Новосибирске, и узкоколейка в старинном Переяславле-Залесском, и праздник Дня железнодорожника в Щербинке, и старинная служебная архитектура, и виды, открывающиеся из кабины локомотива поезда, бегущего по первой российской магистрали Москва-Петербург (150-летию которой приурочен фильм). Одна из героинь фильма — горячая «овечка» образца 1905 года в кульминационном эпизоде представляет действо промывки котла живого паровоза, которое совершают молодые мастера-энтузиасты из депо Петербург-Сортировочный-Московский во главе с Алексеем Груком. Это вообще особенность картины — железнодорожную старину возрождают и хранят молодые люди, и хотя в фильме нет их интервью, лица и взгляды говорят обо всем без слов. И, в типичных традициях А.Вульфо́-

во́ва, на экране присутствуют, конечно, пейзажи России, мир ее великих далей, огромных расстояний, которые немислимо представить себе без железных дорог.

Смотрится фильм очень динамично, свежо, на одном дыхании. Горячий ПЗБ в конце, горделиво идущий с поездом — это естественная и прекрасная кульминация всего действия. Остается лишь добавить, что наряду с фрагментами произведений классиков музыкальный ряд фильма, в основном, состоит из авторской музыки Алексея Вульфо́ва, известного в любительской среде, как паровозника, однако, между прочим, окончившего Гнесинку, как композитор. Автор картины говорит: «Этот фильм посвящен красоте живого исторического наследия российских железных дорог, и в первую очередь красоте ее главного символа — паровоза. Тема старины в фильме представлена не в традиционной манере использования кинохроники, а на современном, дожившем до наших дней материале, который вопреки всему не покидает общественную жизнь. Настоящее у российских железных дорог драматично, будущее, как и у всего сущего, — зыбко, но прошлого, и всего лучшего, что было в нем — уж не отнимет никто!»

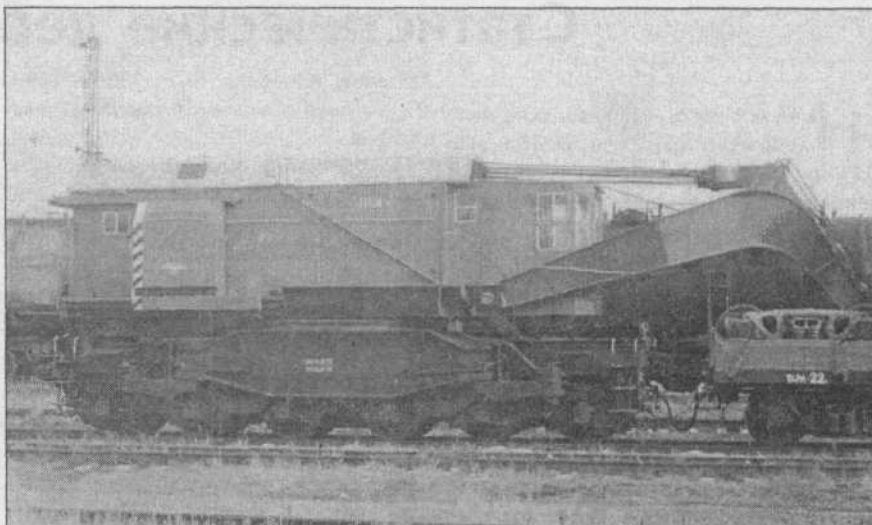
Хотелось бы, чтобы фильм стал действенным художественным призывом к защите от гибели сохранившихся памятников истории железнодорожной техники и одновременно помог бы как можно большему числу зрителей полюбить удивительный мир железной дороги. Фильм рекомендован Министерством культуры Российской Федерации для показа широкому кругу зрителей, он совсем не узколюбительский, имеет статус национального фильма и государственное прокатное удостоверение.

Степан ТАРАСОВ, г.Москва



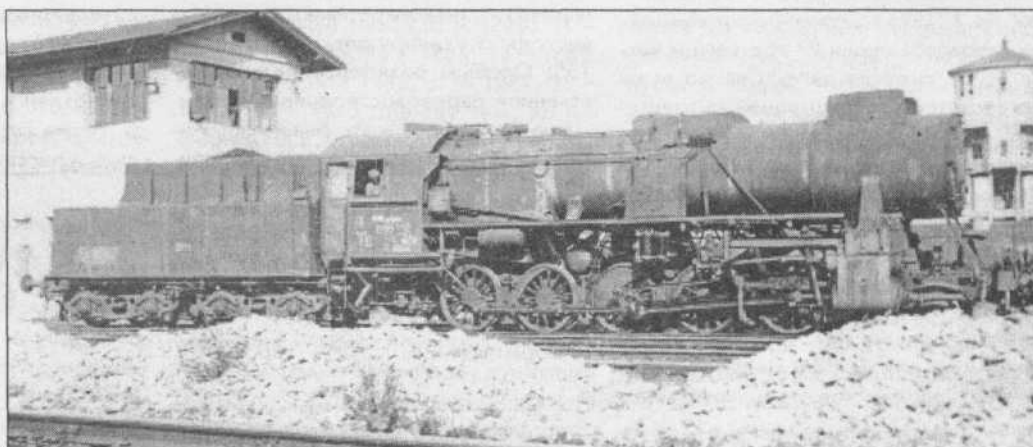
...В разделе "лок-архив" (ЛТ8/2001) о серии ЭР22 допущены досадные опечатки и неточности в тексте. Самая крупная ошибка - составность. Электропоезд ЭР22 состоял из 8 вагонов (а не из 7): $Мг+П+П+Мг=Мг+П+П+Мг$. Нумерация вагонов при этом была: 02-01-03-04 = 06-05-07-08. Диаметр колес прицепного вагона был 980мм (не 1050). Также ошибочно указано количество выпущенных вагонов, пропущен вагон ЭР22-6702, который был переделан в СВЛ в 1970г. Помимо Московской и Северо-Кавказской ж.д., электропоезда серии ЭР22 используются в пассажирском движении на Целинной ж.д. (с 1991г. по настоящее время).

В качестве служебных, вагоны серии ЭР22 популярны на Свердловской и Южно-Уральской ж.д. Михаил Старостин



Этот кран ЕДК50 имеет множество особенностей, которые заинтересуют любителей техники. Кран имеет укороченную стрелу, специально сделанную для работы под контактным проводом. Тележки крана с подшипниками скольжения, кран находится в рабочем состоянии в составе восстановительного поезда на ст. Мсква-Сортировочная (Казанская). Фото и информация П.Гува.

В редакцию поступил вопрос от австрийского издателя-историка Йозефа Слезака о пояснении надписей на фотографии, сделанной в 1947 году в Вене. На будке и тендере паровоза надпись ВЭУ-3, краской, также нанесены эмблемы СЖД и надпись серии ТЕ. Что означает ВЭУ-3? Просим читателей откликнуться на этот вопрос. Фото Франца Кранца.



В записную книжку:

В 1991 году в локомотивном депо Ашхабад стоял тепловоз ЭЭ в удовлетворительном состоянии. Информация получена со слов вахтера депо Буй — бывшего машиниста тепловоза депо Ашхабад, работавшего до выхода на пенсию на тепловозах ЭЭ.

В депо Бокситогрск находятся тепловозы ТЭ114-0066 и 0067 и ТЭ109- 0016, 0017. Тепловозы все — в рабочем состоянии.

Фото и информация Ю.Акимова, май 2001 г.



Статистические дебри

1.

Начнем с того, что заводские номера некоторых электростанций ПЭ1 из заметки А.Июффе в "Локотранс" № 3/2001 г. не совпадают с данными из книги Ефремцева "История Коломенского завода" издания 1973 года. В 1958 г. было выпущено 5 электростанций, в 1959 - 2, 1960 - 8, 1961 - 16, 1962 - 22 (осенью 1991 года мне приходилось видеть ПЭ1-0038 или 0039, точно не помню, 1962 года, на подъездных путях станции Вяземская Дальневосточной железной дороги), 1963 - 25, 1964 - 25, 1965 - 50, 1966 - 35, 1967 - 88, 1968 - 35, 1969 - 36, 1970 - 37. По идее № 0020 должен быть изготовлен в 1961 году, а не в 1960-м, а № 0317, соответственно, в 1969-м вместо 1970 года. Вообще статистика - дело темное, особенно в нашей стране.

Довольно часто книжная статистика расходится с жизнью, будь то В.Раков, Г.Ефремцев или кто-то еще. Так, опубликованный в свое время в "Локотрансе" № 2/1996 г., список сохранившихся паровозов серии С^у третьего и четвертого выпуска далеко не во всем согласуется с информацией из известной книги В.А.Ракова (в части годов выпуска некоторых локомотивов). У Ракова, кстати, почти все общие табличные данные по дореволюционному паровозостроению сплошь и рядом не совпадают с конкретными цифрами выпуска по каждой серии (если их, конечно, сложить вместе). Если взять, например, тот же Коломенский завод, точнее, коломенское паровозостроение

ХІХ века, а именно 1870, 1888 и 1899 гг., то вырисовывается такая неясная картина.

По статистике, Коломенский завод в 1869 году построил 15 паровозов, в 1870 году - 30 (в некоторых книгах встречается цифра 28). Однако, если обратиться к текстам из книги В.Ракова, то выяснится, во-первых, что самые ранние свои локомотивы завод выпустил не в 1869 году (как об этом везде трубят), а в 1870-м; во-вторых, это были товарные паровозы типа 0-3-0 и пассажирские типа 1-2-0, представляющие собой так называемое дальнейшее развитие трехпарок и двухпарок Главного общества Российских железных дорог (изготовлены для Курско-Харьково-Азовской дороги); и, в-третьих, всего их было построено в 1870 году 35 штук (18+17). И Раков это никак не комментирует, как будто, так и надо!

По табличным сводкам Коломенский завод в 1888 году выпустил всего 67 паровозов, но конкретные данные превосходят эту цифру ровно в два раза - 135! Особым разнообразием отечественное паровозостроение в то время не отличалось - это были исключительно четырехпарки "правительствен-

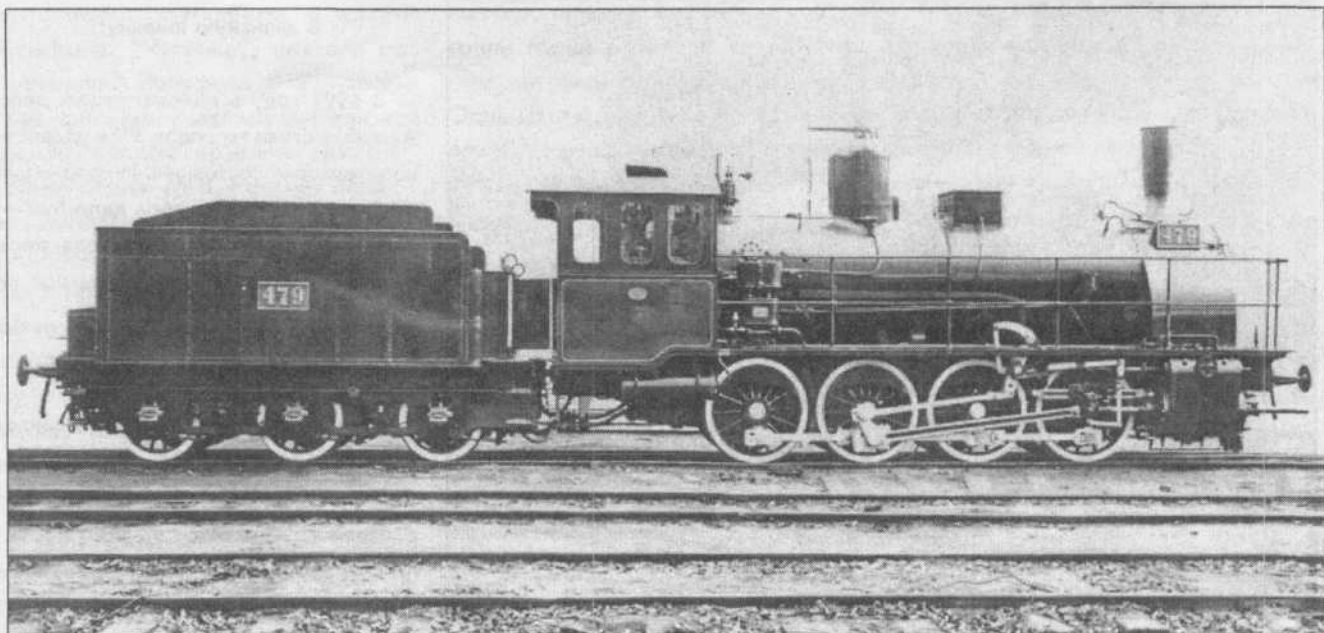
ного запаса", да еще по заказу Риги-Динабургской дороги завод изготовил два паровоза типа 0-3-0, почти не отличавшихся от трехпарок завода Шихау, поставленных на дорогу в 1880 году.

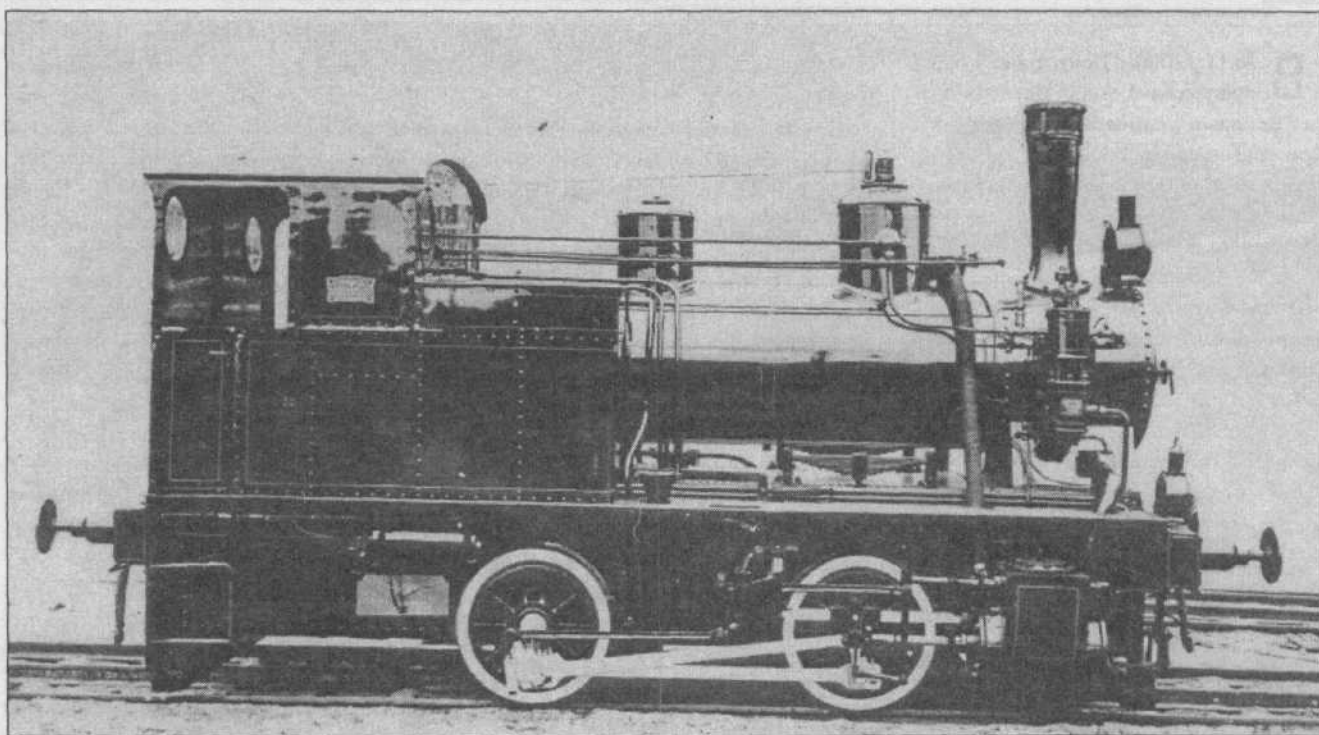
В отличие от застойных 80-х, наше паровозостроение в 90-х годах ХІХ века развивалось довольно бурно как количественно, так и качественно. Почти каждый год появлялась одна, а то и несколько новых, более или менее "эпохальных" серий. В 1899 г. паровозы для русских железных дорог, кроме отечественных предприятий, строили некоторые заводы Европы и Америки, как то: Чепмен и Фурнэ, Мюлуз, Ганномаг, Вулкан в Штеттине, Краусс-Мюнхен, Оренштейн и Кеппель, Мотала, Балдвин, Портер, а также по непроверенным сведениям, Кларк, Фив-Лилль и Зигль в Винер-Нойштадте.

Что же касается Коломенского завода, то в 1899 году он выпустил 6 товарных паровозов типа 0-4-0 серии Ч^п, 72 товарных паровоза нормального типа 1897 года (О^а) и 2 опытных паровоза серии О^к. Кроме того, был возобновлен выпуск двухпарок типа 2-2-0 (серия П^р) - 4 штуки, изготавливались и пассажирские типа 2-3-0 серии

Боткинский:	О ^д - 16, О ^д - 8	Итого = 24.
Невский:	О ^д - 20, Я - 18	Итого = 38.
Брянский:	О ^а - 96, О (фита) - 20, Ц - 33, Р - 5	Итого = 154.
Путиловский:	Ч ^п - 14, О ^д - 46, Р - 42, П ^п - 61	Итого = 163.
Харьковский:	О ^д - 191	Итого = 191.
Сормовский:	О ^д - 15<, А ^в - 15	Итого = 171.
		ВСЕГО - 894.

Коломенский тип 113 паровоз 0-4-0, постройки 1909-11 гг. Всего было построено 12 шт для Варшаво-Венской железной дороги на колею 1435 мм. Паровозы имели обозначение серии Ч^п_к





Коломенский тип 137, 0-2-0т постройки 1914-1932 гг. Всего было построено 118 шт (из них 10 шт до 1917 г.), колея 1524 мм

А^в - 35 штук. Для линий колеи 750 мм Первого общества подъездных путей, а также Рязано-Владимирской дороги Коломенский завод продолжал выпуск мощных стандартных четырехпарков заводского типа 63 (серия К) - всего 34 шт. Итого = 153.

Для других заводов подобная статистика выглядит следующим образом (см. табл).

Табличная статистика напрочь отвергает эти выводы, каким-то чудом совпадая только по Брянско-Бежицкому заводу: Коломенский - 161, Камско-Воткинский - 35, Невский - 72, Брянский — 154, Путиловский — 155, Харьковский - 180, Сормовский - 118 (все-го 875).

По данным инженера П.Г.Иванова (см. журнал "Техника и экономика путей сообщения", 1920 г., № 11-14, с. 18), Коломенским заводом построен в 1899 г. 131 паровоз (в таком случае всего русскими заводами построено 845 паровозов).

Помимо всего прочего, есть белые пятна в биографии товарных трехпарков типа 56 Коломенского завода и так называемых "тяжелых" танк-паровозов типа 0-3-0 Невского завода (серия Б^{вн}).

В истории паровозов типа 56 больше вопросов, чем ответов. По всем статьям, заводской тип 56 должен был появиться в 90-х гг., а не в 80-х (для сравнения: первые паровозы заводского типа 50 впервые появились в 1892 году, 51 — 1892, 52 - 1893, 53 - 1893, 54 - 1893, 55 - 1894, 57 - 1893, 58 - 1895, 59 - 1896). Для 80-х годов более ха-

рактерны 30-е типы: 30 - 1882, 31 - 1883, 32 - 1884, 33 - 1885, 34 - 1885, 35 - 1887, 36 - 1886, 37 - 1887, 38 - 1889, 39 - 1890. Между тем, по информации В.А.Ракова, проект типа 56 появился как раз в 80-е годы. В период 1886-1903 (или 1904) гг. построили 72 локомотива. Эти паровозы поступали на Московско-Брестскую дорогу в 1886 и 1887 годах (23 шт.), Закаспийскую дорогу в 1892 и 1896 гг. (40 шт.), на открытую в 1902 г. линию Симбирск-Мелекес (ныне Ульяновск-Димитровград) Волго-Бугульминской дороги (4 шт.) и на открытый в 1901 г. Новозыбковский подъездной путь (5 шт.). Так вот, нигде не указан год постройки паровозов двух последних дорог. Не исключено, что это мог быть и 1899-й, тем более, что в книге В.П.Калиничева "Великий Сибирский путь" годом открытия Новозыбковского пути считается не 1901-й, а 1899 год. А в книжке "История ж.д. транспорта России. Том 1" вообще указан 1902-й! (Наши "профессиональные" историки никак не могут договориться о самых простых вещах - точных датах открытия тех или иных дорог, годах постройки некоторых локомотивов и т.д. Можно сказать, что буквально везде найдешь массу неточностей и разночтений (особенно в датах).

Где-то в конце 90-х годов XIX века Невский завод приступил к выпуску "тяжелых" танк-паровозов для маневровой работы. Всего было построено 48 таких локомотивов (для Николаевской, Закавказской, Привислинских дорог), а

также некоторое количество для собственных нужд. Точная статистика выпуска по годам, к сожалению, где-то "подгуляла" (в книге Ракова ее просто нет). Однако все же этим «танкам» неслыханно повезло: до наших дней дожили аж 4 такие машины!!! (В России почему-то больше везет маневровым "тузикам" - сохранилось 4 экземпляра трехосного коломенского танк-паровоза типа 62, причем все - постройки 1897 года, а число памятников серии 9П вообще может поразить мир - около 40!). Все они явно имели приписки бывших казенных Закавказских железных дорог (из-за 9-тысячной нумерации), да и находятся в кавказском регионе. Это Б^{вн} 9775 1899 года постройки в Самтредиа (Грузия), Б^{вн} 9781 (под серией Б) 1900 года на Ростовском электровозоремонтном заводе, Б^{вн} 9794 1901 года в Гюмри (бывший Ленинакан, Армения). А Б^{вн} 9773 (почему-то под серией Б^{вм}) угодил под "заботливое" крылышко ВНИИЖТа.

Возвращаясь к Коломенской серии, можно отметить, что в советское время статистика несколько выправилась. Так, например, в 1948 году в Коломне было выпущено 233 локомотива, и все они поголовно являлись серийными «лебедянками». Впрочем, неясностей хватает и сегодня.

Хотелось бы прочесть на страницах "Локотранс" мнения наших исследователей о причинах такого страшного бардака в дореволюционной заводской статистике.

С. Чередниченко

2.
В №11/2000 "Локотранс" была опубликована статья Петра Клауса "Военные" паровозы "ленд-лиза". При сравнении таблицы из этой статьи с перечнем локомотивов, приведенным в книге В.А. Ракова "Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955 гг.", М., Транспорт, 1995, /С.339—340/ выявляются некоторые несоответствия между сведениями, приводимыми в этих работах.

Так:

1. У П. Клауса упоминаются локомотивы ЕМ3001-3494 и ЕМ3496-3500, а у В.А. Ракова это локомотивы серии ЕА. Кроме того, у П. Клауса отсутствуют локомотивы №3495;

2. У П. Клауса упоминаются локомотивы ЕМ3501-3548 и ЕМ3550-3578, ЕМ3580, а у В.А. Ракова это локомотивы серии ЕА. Кроме того, у П. Клауса отсутствуют локомотивы №№3549 и 3579;

3. У П. Клауса упоминаются локомотивы ЕМ3584-3621, а у В.А. Ракова - ЕМ3591-3620. У В.А. Ракова отсутствует локомотив № 3621, упоминаемый П. Клаусом, а у П. Клауса отсутствуют локомотивы №№3581-3583;

4. Видимо, в таблице П. Клауса опечатка - локомотивы ЕМ3641-3640. Наверное, правильно - ЕМ3641-3690?

5. У П. Клауса упоминаются локомотивы ЕМ3635-3641 и ЕМ3641—3690,

а у В.А. Ракова - ЕМ3635 - 3691, т.е. у П. Клауса отсутствует локомотив ЕМ3691;

6. У П. Клауса упоминаются локомотивы ЕМ3692-3826, ЕМ3830-3900 и ЕМ3901-3960, а у В.А. Ракова - ЕМ3692-3739 и ЕМ3740-3960, т.е. у П. Клауса отсутствуют локомотивы ЕМ3827-3829;

7. У П. Клауса упоминаются локомотивы ЕМ3987-4000, а у В.А. Ракова - ЕМ3988-4000, т.е. у В.А. Ракова не упоминается локомотив ЕМ3987;

8. У В.А. Ракова упоминаются локомотивы ЕМ4151-4260, а в таблице П. Клауса эти локомотивы не упоминаются.

Какие из данных, приведенных вышеупомянутыми авторами, верны? Хотелось бы также узнать уточненные годы постройки локомотивов и заводы-строители.

Есть еще один вопрос. В статье А.В. Колесова («Локотранс» №3 за 1996 г. с. 12) упоминаются локомотивы 0-2-0, построенных для промышленных предприятий Советского Союза заводом "Портер" /США/ в количестве 10 единиц. Что это за серия и каковы номера этих локомотивов? Через какой советский порт они поставлялись?

В этой же статье (с. 13 того же номера "Локотранс") говорится следующее: "По некоторым данным, для работы на колее 1067 мм Южно-Сахалинской ж.д. было переделано 60 паровозов ША /в 1958 г./". Такие локо-

мотивы получили обозначение серии - ШУ". А у В.А. Ракова о том же: "В 1957 г. 50 паровозов были переделаны для работы на колее 1067 мм Южно-Сахалинской железной дороги" /В.А. Раков, ук. соч., с. 339/. Какие из вышеприведенных данных являются более точными /год переделки, количество локомотивов/? Кроме того, наверное, более точным будет сказать: Сахалинское отделение Дальневосточной железной дороги /наименование на тот год/?

В 2000 г. в издательстве "ТЕРРА" /Москва/ вышел очередной выпуск /№ 18/ "Русского архива" - "Великая отечественная" т. 7(2), посвященный событиям на Дальнем Востоке в 1945 г. В нем опубликованы следующие документы:

Стр. 47-48. Документ № 422 "Боевое донесение Военного совета 2-го Дальневосточного фронта Главнокомандующему советскими войсками на Дальнем Востоке о завершении операции по овладению Курильскими островами, 30 августа 1945 г."

"...Всего с 9 по 29.08.45г. взято трофеев: ...паровозов - 38 ... Пуркаев. Леонов. Шевченко".

Речь, очевидно, здесь идет о паровозах, взятых на Сахалине.

С. 130-131. Документ № 492. "Донесение командующего войсками 1-го Дальневосточного фронта Главнокомандующему советскими войсками на Дальнем Востоке о потерях противника, захваченных трофеях, и потерях советских войск с 9 августа по 1 сентября 1945г. 2 сентября 1945г."

"... 2. За период с 9.08 по 1.09.45 г. войсками 1-го Дальневосточного фронта захвачены следующие трофеи: ... паровозов — 35, вагонов - 5526 ... Мерецков, Штыков, Крутиков".

С. 137-138 о Документ № 500, "Справка заместителя начальника оперативного управления штаба Главного командования советскими войсками на Дальнем Востоке о трофеях, захваченных советскими войсками. 2 сентября 1945г."

Наименование	2 ДВФ	1 ДВФ	Всего
паровозов	6	35	41
ж. д. вагонов и платформ	54	5526	5580

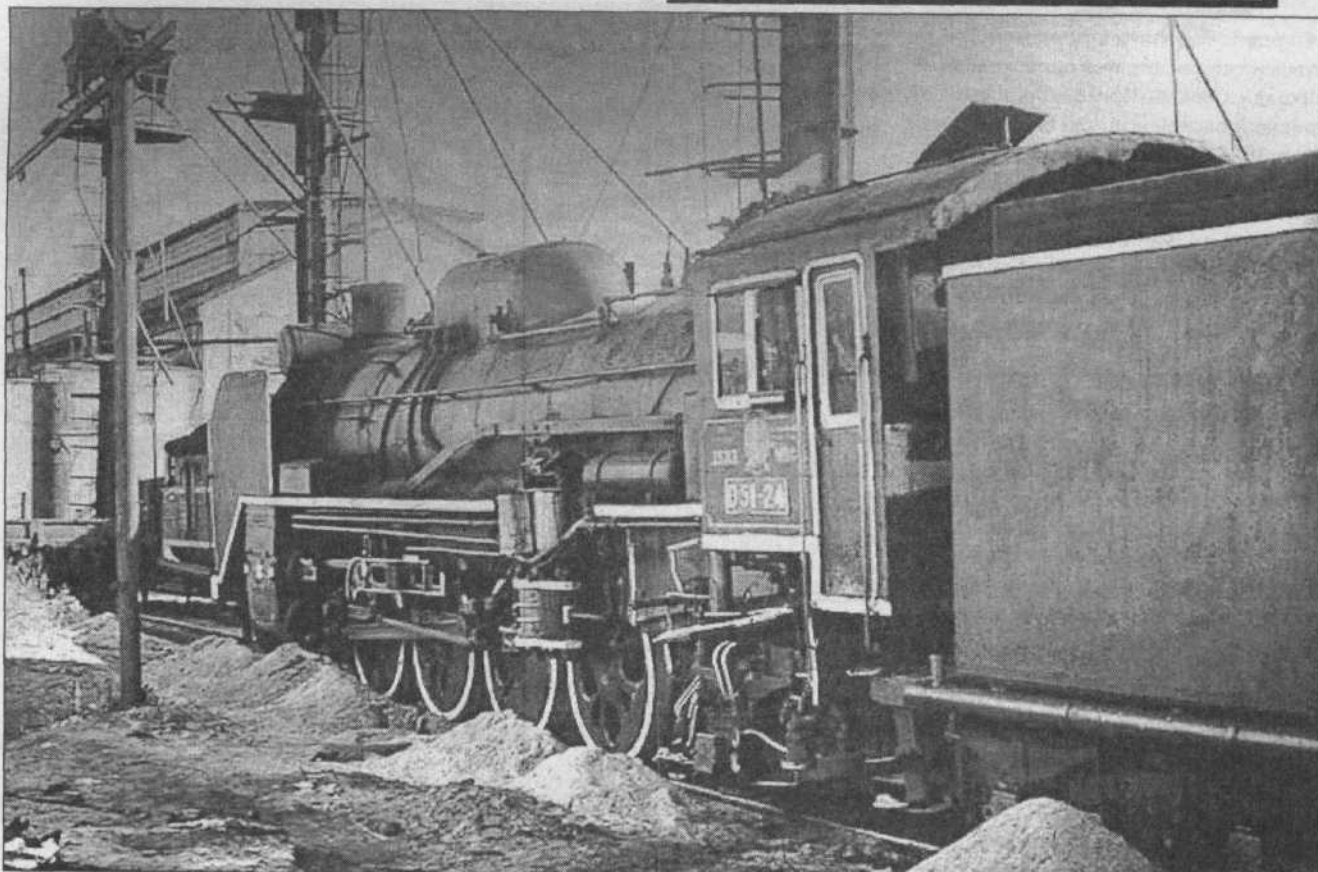
Полковник Фомин"

Хотелось бы также узнать, что это за паровозы и вагоны? Какова их дальнейшая судьба?

Дм.Дмитриев

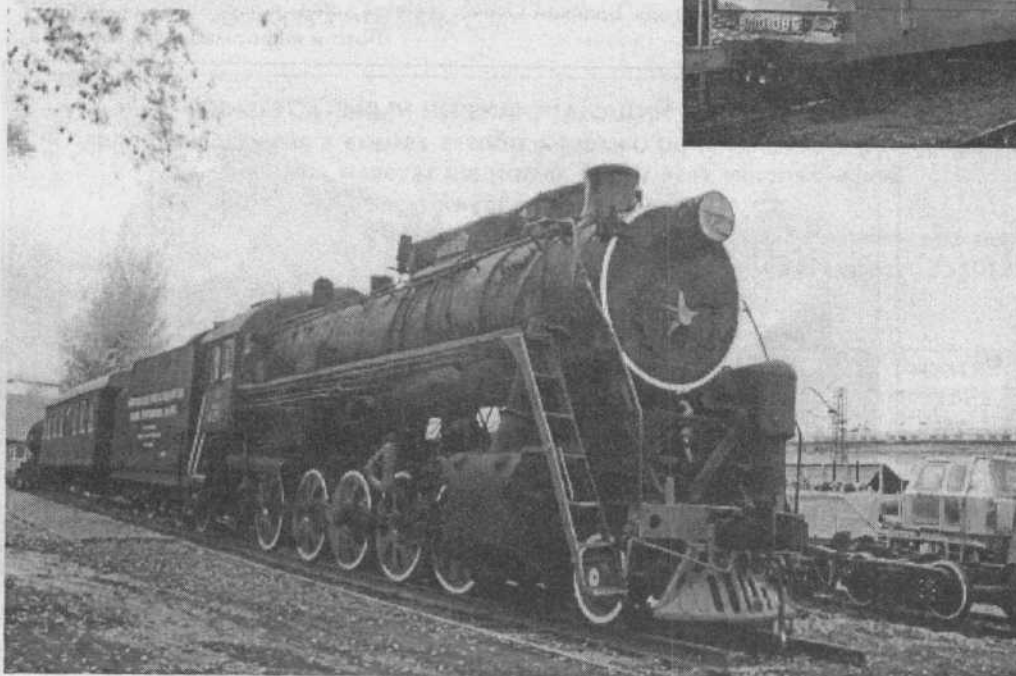
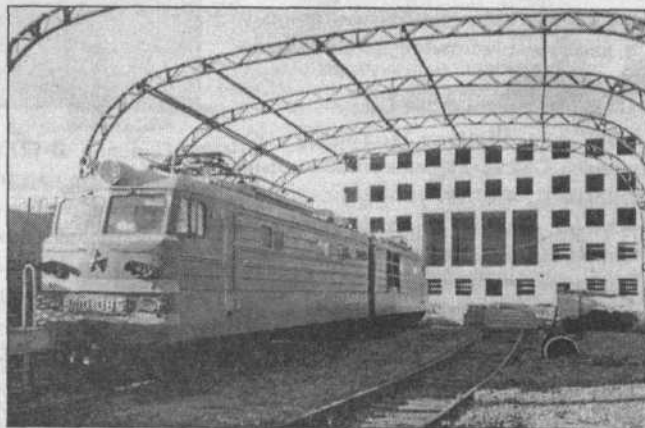
Паровоз ЕА-3078 в экспозиции музея железнодорожного транспорта Западно-Сибирской ж.д. Фото А.Полевода





Южно-Сахалинск, городской ж.д. вокзал, июнь 1985г. Паровоз D51-24 на экипировке под парами перед поездкой. Фото Валерия Давыдова

В 1998 году отдельная Краснознаменная железнодорожная бригада перебазировалась из Самары в Сызрань. Благодаря стараниям ректора СамИИТа А.С.Левченко, высвободившаяся территория отошла к СамИИТу, где расположен учебно-испытательный полигон. На полигоне собрана большая коллекция исторической техники: много путевых машин, погрузочно-разгрузочной техники, вагоны, несколько локомотивов, среди которых электровоз ВЛ10-085, тепловоз ТЭМ2-155, 2ТЭ10М-3116А. Часть объектов в скором времени будет закрыт крышей, чтобы практические занятия на полигоне можно было проводить и зимой.



Но самым знаменательным событием на полигоне стало установка паровоза -памятника Л-0374 в сцепе с двумя вагонами: пассажирским его-ровским и двухосной цистерной.

Около 5-го корпуса института начато строительство нового здания и памятник -тепловоз ТЭ2-11 -895 со своего места был убран. Найти мне его не удалось, но надеюсь, что он не уничтожен.

Фото и информация, С.Лизунова, Пенза

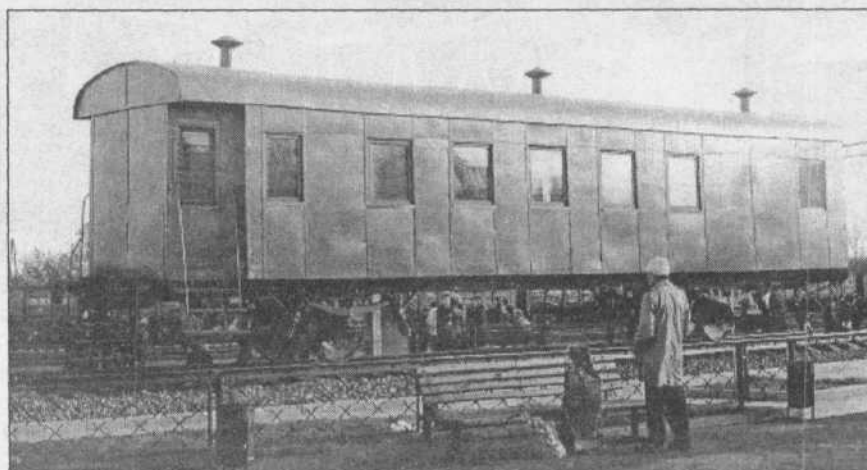
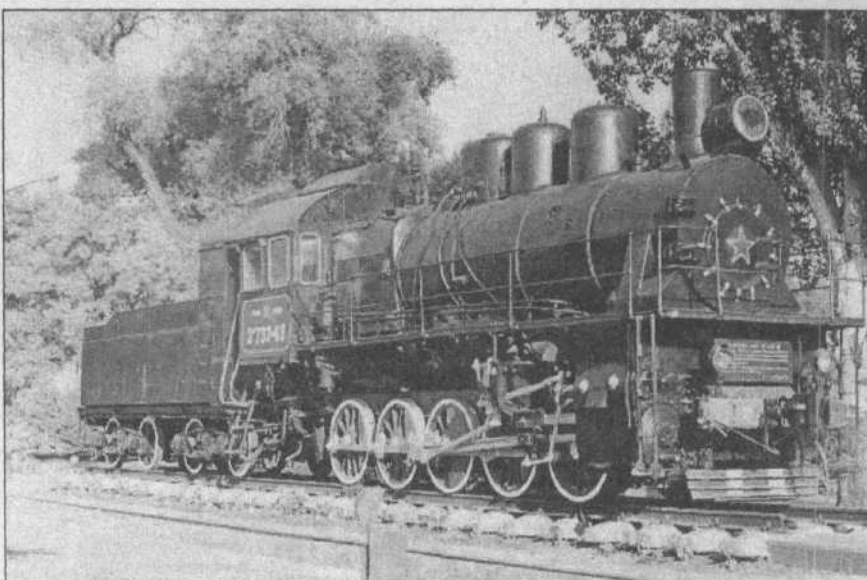
Паровоз-памятник в прекрасном состоянии сохраняется на привокзальной площади станции Кривой Рог Главной Приднепровской ж.д. Он был установлен в 1997 г. с мемориальной доской (на украинском языке) — «Паровоз серии ЭМ-733-69 построен в 1934 году на заводе им.Молотова в городе Луганске. В эксплуатации по перевозке народно-хозяйственных грузов находился 52 года. В 1941-45 гг. осуществлял перевозки воинских грузов. Установлен как памятный знак работникам ж.д. транспорта в июне 1997 года, г.Кривой Рог»

2-х осный **пассажирский вагон** установлен рядом с вокзалом островного типа на ст.Фастов-1 Юго-Западной ж.д. в августе 2001 года. Гранитная мемориальная доска (на украинском языке) гласит: «Музейный комплекс освещает времена завоевания Украиной независимости, исторических событий декабря 1918 года, когда на станции Фастов —I был подписан акт воссоединения Украинской и Западно-Украинской народных республик в одну державу».

Открыт был, этот музей «на колесах», в дни 10-й годовщины независимости Украины. Сам вагон постройки 1926 года Егоровского завода в Ленинграде был капитально отремонтирован силами депо Фастов-1, но сохраненные две заводские таблички, почему-то замазаны мастикой до неузнаваемости текста...

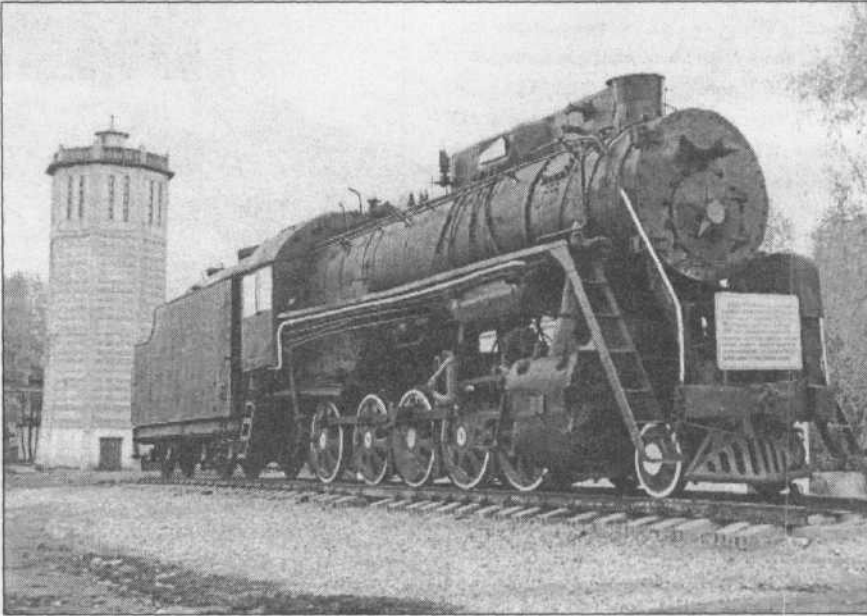
Информация и фото С.Палиенко.

Об этом обрубке (возможно, что паровоз **СУ-206-25**) известно многим. Напомним, что он установлен в депо Иваново в честь 40-летия Победы в Великой Отечественной войне. Фото Ю.Акимова, сделанное в мае 2001 года, показывает, что памятник поддерживается в хорошем состоянии.



Паровоз **Л-1273** установлен как памятник 6 августа 2000 года на станции Вожега. На памятной табличке читаем: "Паровоз установлен по решению администрации Вожегодского района и Вологодского отделения СЖД в день 105 летия поселка Вожега 6 августа 2000 года и олицетворяет значимость железной дороги для социально-экономического развития района и заслуги железнодорожников в годы Великой Отечественной войны и последующий период"

Фото и информация Ю.Акимова



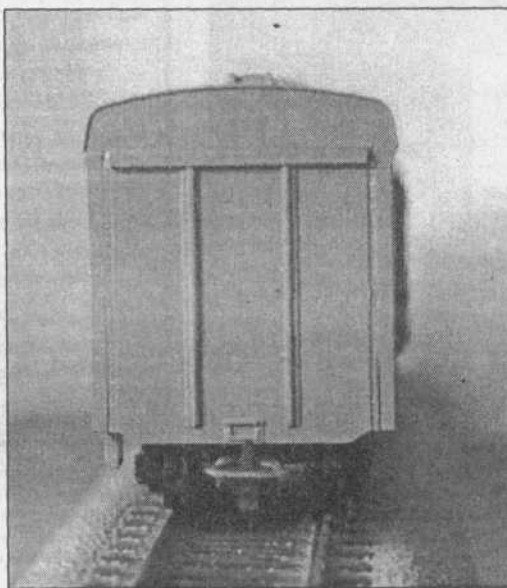
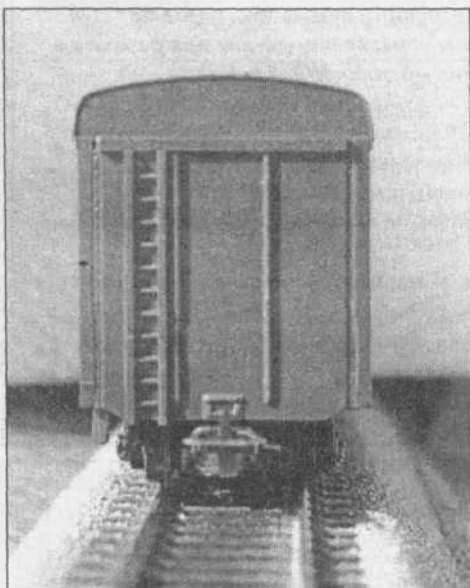
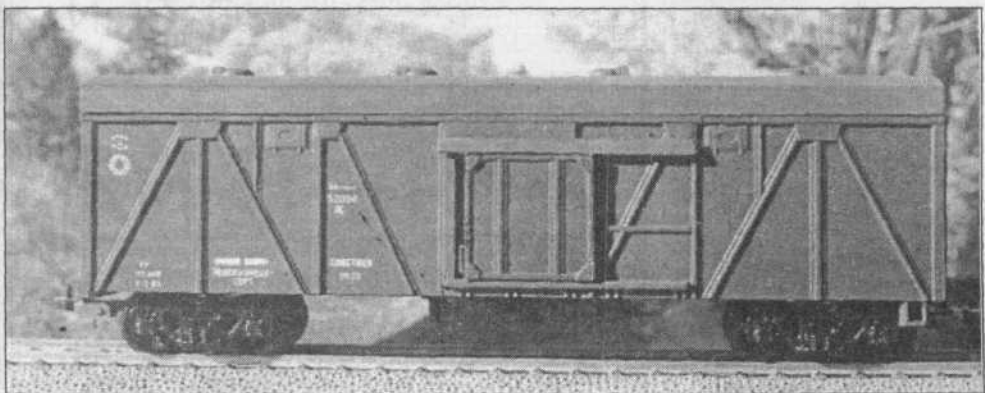
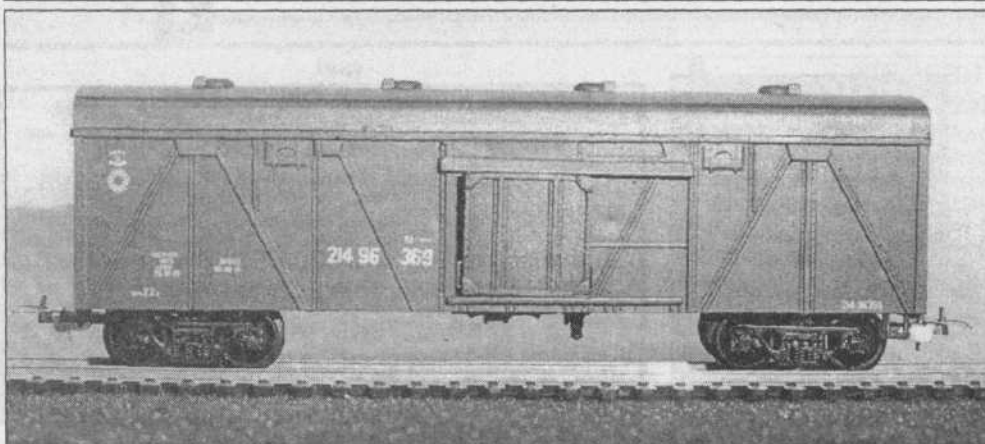


Таблица ассортимента вагонов от ПК
прототип 11-066' цельнометаллический вагон
с цельнометаллическими гладкими дверями

680	ц/г	2	сер.	Мск	00000701	Р	оригинал
681	м/г	2	корич.	СЖД	23981434	Р	оригинал
682	ц/м	2	корич.	СЖД	21496369	Р	аналог.681
683	м/г	2	корич.	СЖД	21591029	Р	аналог.681
684	ц/м	2	корич.	РЖД	23060726	Р	оригинал
685	м/г	2	зел	СЖД	521101	Р	аналог.674
686	ц/м	2	зел	СЖД	521102	Р	аналог.674
687	м/г	2	зел	СЖД	521103	Р	аналог.674
688	ц/м	2	зел	СЖД	521104	Р	аналог.674
689	м/г	2	син	СЖД	22436788	Р	СССР СУОМИ
600	м/г	2	син	СЖД	21496029	Р	СССР-СУОМИ

Набор BRAWA с русскими цистернами оказался сделанным "по мотивам". Цистерны старые американские покрашенные под аля русс, вообще опять мерклиновский вариант. Набор стоит около 90 долл.

От ROCO появились в продаже 2 крытых вагона, один с русскими надписями трофейник, как и был заявлен, а второй, — с надписью по-русски "1 мая", остальное по-немецки DR.

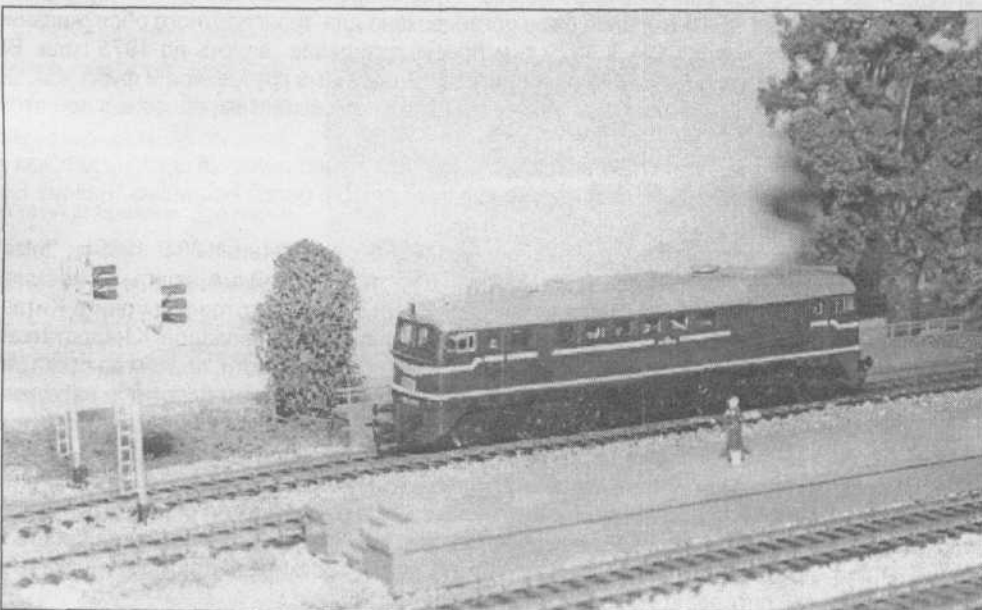
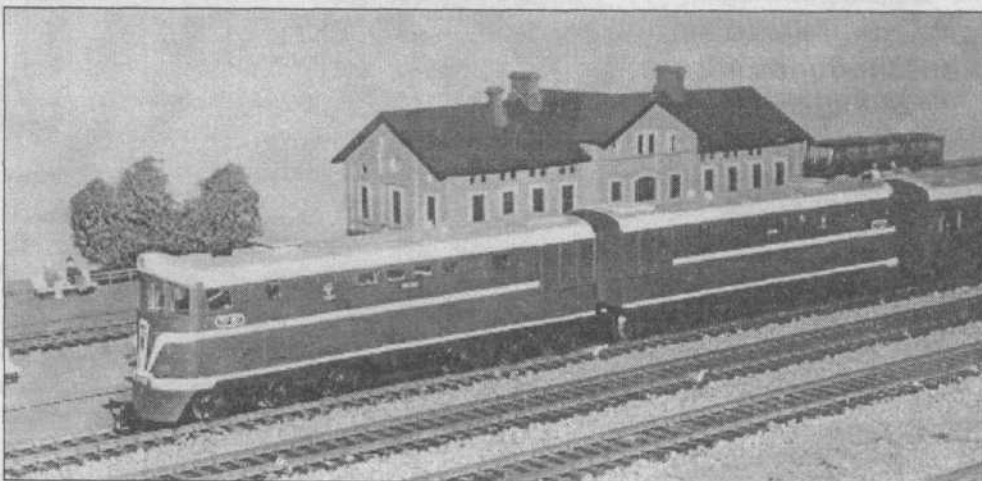
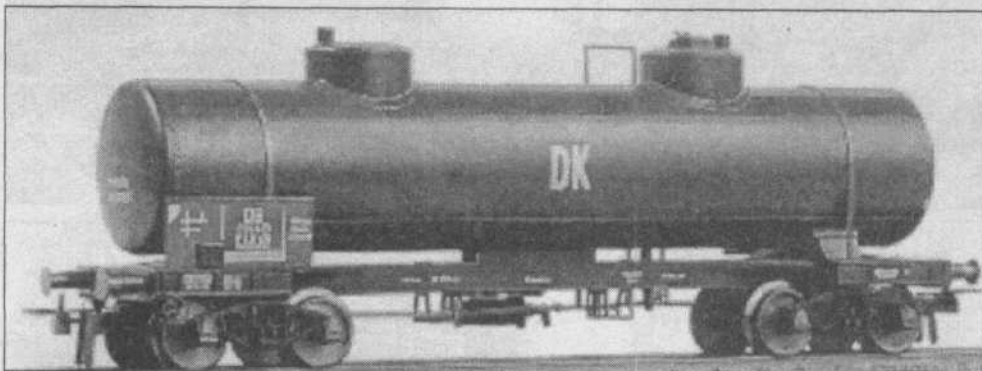
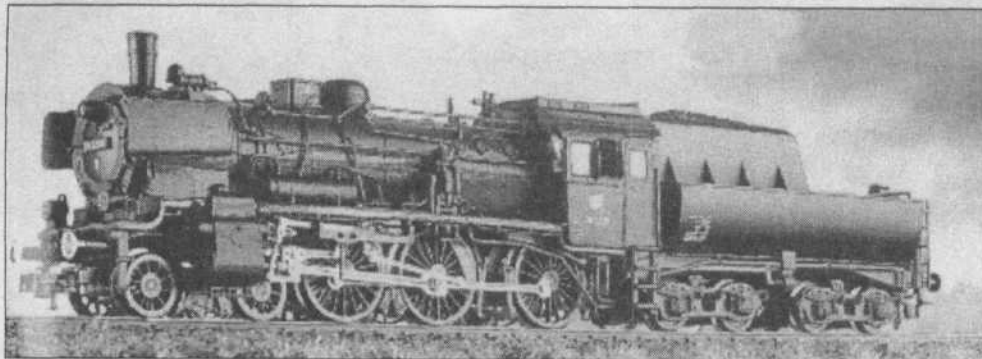
Ежегодно возникает очередная "гениальная" идея о перекраске уже готовых выпускаемых западных моделей в российскую (советскую) окраску. Объявлена попытка №2 возрождения из пепла австрийского тепловоза, поставляемого в советскую Россию МГ-2.

Весьма велики шансы ЧМЭ-2 увидеть в этом году. Из информированных источников предполагается, что первые сведения о нем появятся в Нюрнберге. Это будет тепловоз приписки депо Люблино начала 1970-х годов.

Среди новинок для любителей типоразмера НО можно отметить удачное появление модели от FLEISCHMANN — паровоз для поезда "вертушки" BR38 DB с ванным тендером (справа вверх). Современные компьютерные возможности проектирования прессформ с привязкой к любому масштабу, значительно упрощают появление модельного ряда в нескольких типоразмерах. Правда, стоимость таких работ должна обеспечиваться массовым рынком.

Среди моделей от австрийской KLEIN Modellbahn можно отметить цистерну американского образца, оказавшуюся в Европе после второй мировой войны в большом количестве, и послужившую прототипом. Модель выполнена с высокой детализацией в окраске серо-зеленого цвета с обозначениями DB третьей эпохи. Цистерна имеет хорошо проработанное тормозное оборудование, тяги, и пр.

Наш "Пересвет" (ТТ) в Санкт-Петербурге тоже вре-



мя не терял. Медленно, но верно, для любителей этого распространенного типоразмера появляется парк подвижного состава в ТТ российских прототипов. Теперь — вот новые варианты (красная окраска и новые номера) тепловоза М62-1448 (арт. 1201). (Фото внизу слева)

Появился в продаже тепловоз (новый вариант окраски — синий) пассажирский тепловоз ТЭ7-007 для экспресса "Красная стрела" (арт. 1225). (в центре слева) Цена на эту новинку составляет прим. 92 евро. Надо отметить, что фотография сделана на фоне вокзала Клингенберг-Колмиц от АУНАГЕН. Это здание выпускается в типоразмере НО (арт. 11346) и ТТ (арт. 13220). Это здание прекрасно подходит под типовые вокзалы западных дорог России. Реально приобрести эти модели можно в новом открывшемся модельном магазине в Москве на Детской ярмарке на Тульской (Москва, Варшавское шоссе, д.9, на втором этаже, 6-я линия (зеленая), павильон 26-67. Либо воспользоваться заказом для получения моделей по почте, затребовав полный почтовый каталог "МОДЕЛИЗМ". Более 500 наименований моделей, инструменты, палитру 300 модельных красок и многое другое, в том числе и жд модельной тематики: "МОДЕЛИЗМ"

**МОСКВА, 125413, а/я 45
Т. (095) 453-02-28**

Среди "немецко-говорящих" моделей "Пересвет" выпустил вагоны для перевозки цемента Vcs с надписями "EVA" и "Karlsdorfer Zement".

При этом фирма объявила, что выпуск ранее известных моделей - артикулов 1200 (тепловоз М62-1475), арт. 3800 (2-х этажная платформа двухосная для перевозки автомобилей) и кран в варианте СЖД (арт. 4212) прекращен, и в продаже остается только ранее выпущенный тираж.

Мы также ждем более подробной информации о но-

винке этого года — двухосной автомотриссы советских железных дорог АС1А. Читателей мы познакомим с этой моделью в первом номере следующего года.

Фирма **Модела** (Латвия) представила очередную новинку. На этот раз новую платформу более старой конструкции. Платформа 4-х осная с металлическими бортами и удлиненной рамой грузоподъемностью 60 т.

Была построена по чертежам Днепродзержинского вагоностроительного завода, разработанных на основе канадских платформ 1944-45 годов, поступавших в СССР по ленд-лизу.

Рама, по сравнению с предыдущими типами платформ (с деревянными бортами), была удлинена на 400 мм для обеспечения перевозки стандартных лесоматериалов длиной до 6,5 м, укладываемых вдоль в два штабеля. Кроме равномерно распределенных грузов на платформе допускалась перевозка сосредоточенных грузов весом не более 40 т, с расположением их посредине рамы на длине не менее 3 м (идеи для моделистов!).

Платформа имела составные металлические откидывающиеся борта, крайние из которых, по типу деревянных были скошены. Вагоны строились с буферами, которые позже снимались. Тележки платформы: М-44, МТ-50, ЦНИИ-ХЗ-О.

Платформа строилась с 1952 по 1963 год. В эксплуатации их можно было видеть ещё лет 10 назад. Сейчас они иногда используются в ремонтных поездах, как правило, вместе с кранами.

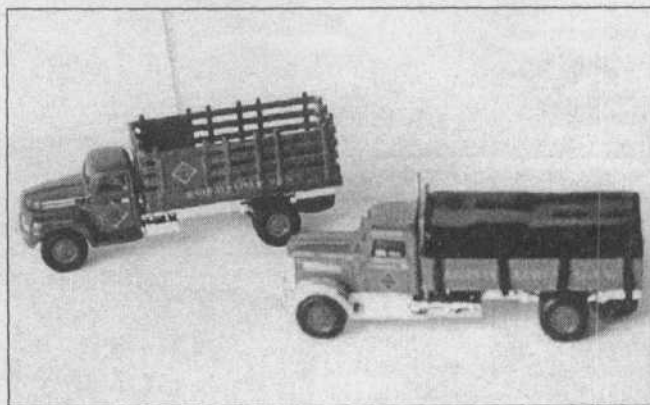
Модель выполнена близко к оригиналу и имеет хорошую проработку. По сравнению с предыдущей платформой Модели уровень детализации намного выше. Из недостатков можно отметить толщину бортов.

(Материал предоставлен ЕК, фирмой "Пересвет", с участием Я.Дорошенко)



Л.Сусливичус

Фирма IMEX- специально для железнодорожных моделистов



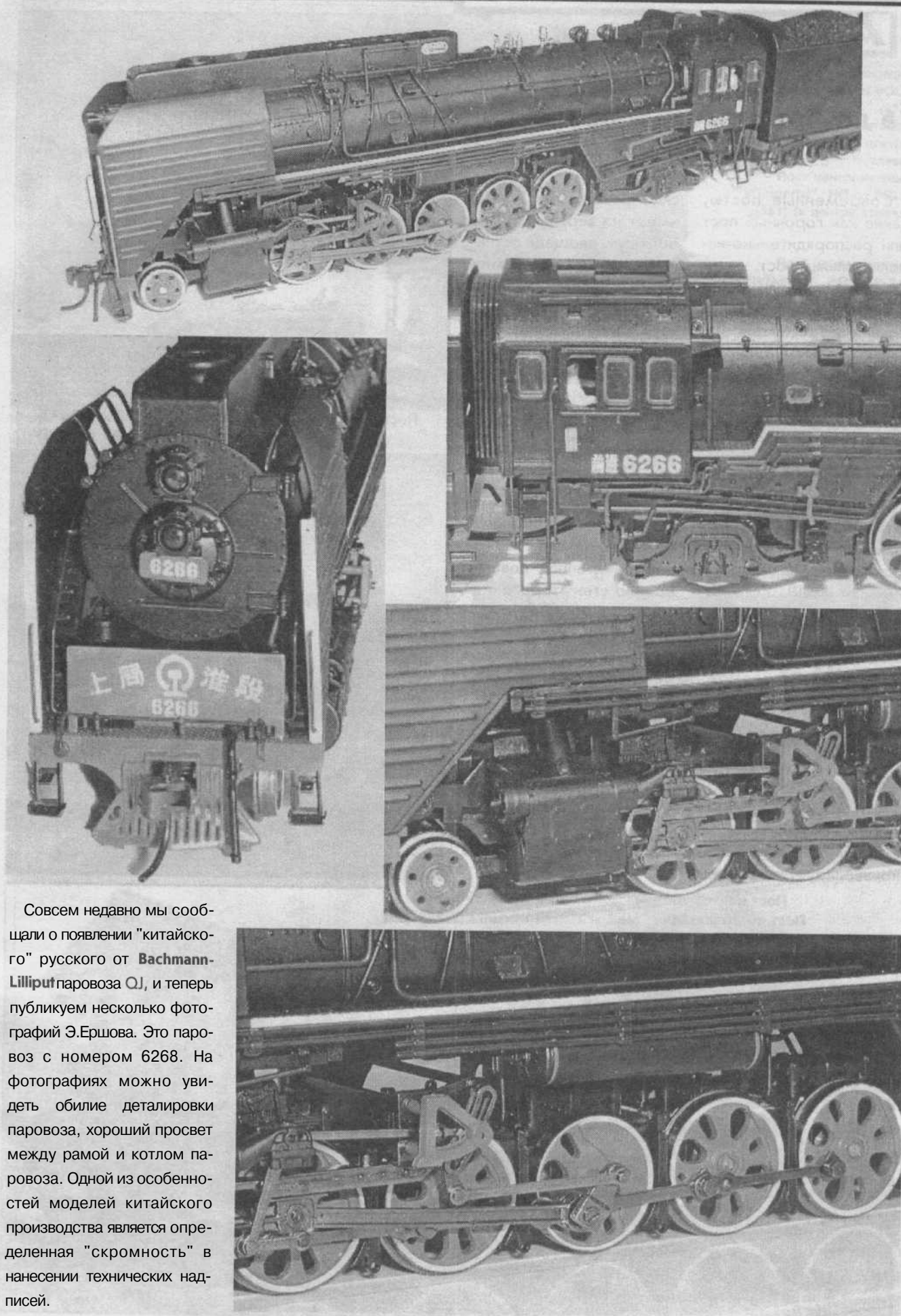
Производить модели автомобилей в масштабе 1:87 специально по железнодорожной тематике модельные фирмы берутся редко. Речь идет об автомобилях, которые эксплуатируются на железнодорожных предприятиях.

Изредка Wiking или какая-нибудь другая немецкая фирма «выбрасывает» на рынок вариант своей модели с атрибутикой «Deutsche Reichsbahn». На этом все и ограничивается. Тем более интересно, что в США нашлась фирма, подумавшая о тех, кто строит железнодорожные макеты. В 2001 году малоизвестная фирма **IMEX Model Company** из Бруксвилла во Флориде выпустила в продажу сразу три модели грузовых автомобилей конца сороковых- начала пятидесятих годов прошлого века в «форме» транспортной компании «Railway Express Agency», сокращенно REA. Компания была организована для транспортного обслуживания клиентов железных дорог США в 1929 г. и просуществовала вплоть до 1975 года. Во времена наивысшего расцвета REA располагала 17 тысячами грузовиков и фургонов. За одни сутки все они доставляли грузы более чем 300 тысяч клиентам, проезжая при этом более 190 тысяч миль!

Грузовики, принадлежащие REA, красились в сочный темно-зеленый цвет, на дверках и кузовах красовалась эмблема REA — ярко красный ромб с белой надписью «Railway Express Agency».

Модели от IMEX представляют три различных автомобиля: «Peterbilt 334» 1939 г., «International D-400» 1940 г., и «Ford F7» 1950 г. Модели достаточно копийные, отлиты из металла, колеса с резиновыми шинами. Как уже это стало привычно, изготовлены они в Китае, поэтому стоимость их относительно невелика — неполные шесть долларов. К недостаткам моделей следует отнести скудную детализацию рамы и ходовой части, причем во всех трех моделях — отделанную «под хром», к тому же у «пeterbiltа» хромом блестят и передние крылья и подножки, что и вовсе несуразно. Но, по-видимому, такова китайская технология, и то, кто не хочет мириться с этим, попросту покрасит раму в надлежащий цвет.

Модели оснащены различными кузовами. «International» имеет закрытый фургон, «Peterbilt» — платформу с тентом с толстыми веревками, а «Ford» — высокий решетчатый кузов, так называемый, «Stake body». В завершение заметки могу сказать, что ни Негра, ни Brekina не могут предложить свой ассортимент, если требуется создать на макете соответствующую пятидесятым годам обстановку.



Совсем недавно мы сообщали о появлении "китайского" русского от **Bachmann-Lilliput** паровоза QJ, и теперь публикуем несколько фотографий Э.Ершова. Это паровоз с номером 6268. На фотографиях можно увидеть обилие детализировки паровоза, хороший просвет между рамой и котлом паровоза. Одной из особенностей моделей китайского производства является определенная "скромность" в нанесении технических надписей.

Пост электрической централизации, а по-простому — «башня» (часть 2)

Современные посты, такие как горочный пост или распорядительно-исполнительный пост, строят из кирпича или железобетонных блоков. Такие здания выполняются по вышеописанной технологии. Кроме того, внутри можно поставить табло с подсветкой, имитировать внутреннее убранство и т.п.

Продолжая обзор предложений постов централизации от различных фирм, следует особенно остановиться на сооружениях от KIBRI. Есть несколько преимуществ: высокое качество самых моделей, оригинальность конструкции и возможность использования данных сооружений на макетах российских прототипов. Например, современное здание (арт. В-9478) при трехэтажном здании имеет высоту 14 см (для HO), прекрасно конверсируется в россий-

ский прототип. Это здание имеет на верхнем этаже большую площадь остекления, причем поверхности стекол расположены наклонно, для устранения отражения солнечных лучей и возникновения бликов.

Еще одно сооружение от KIBRI заслуживает особого внимания. Это модель артикула 94 88 в HO. Здание очень привлекательное, оно может быть использовано как с факверками, так с гладкой оштукатуренной поверхностью стен второго этажа. В наборе предусмотрены сетки для защиты стекол (очень интересная деталь).

Следующая фирма - производитель, имеющая хороший ассортимент этих сооружений — POLA. Надо отметить, что эта фирма не сильно известна в среде модельеров России, хотя в последние



Пост централизации "Hamm" HO от KIBRI (В-9472)
Пост централизации HO от KIBRI (В-9478)



Пост централизации "Colbe" HO от KIBRI (В-9488)
Пост централизации "Marbach" HO от KIBRI (В-9487)
(справа)





POLA

Пост централизації
"Freilassing" НО от POLA
(672)

Пост централизації "Genthin"
НО от POLA (512) (в центре
слева)

Пост централизації
"Wuppertal" НО от POLA
(562) (в центре справа)

Пост централизації
"Freilassing" НО от POLA
(672)

Пост централизації "Genthin"
N от POLA (214) (внизу слева)

Пост централизації "Brugge"
N от POLA (215) (внизу
справа)



VOLLMER

год-два ее продукция стала активно внедряться на рынок после слияния с таким известным мощным партнером, как Faller. Среди интересных конструкций - диспетчерский пост мостового типа (арт 562) и двухэтажное здание старого типа (арт 672). Небольшие по функционалу и по размерам диспетчерские посты (арт 512 в НО и 214 в N) прекрасно подойдут для любых модельных эпох, они фактически универсальны! Отличительной характеристикой фирмы POLA является ее "среднеевропейский" стиль ассортимента. Эти архитектурные сооружения можно



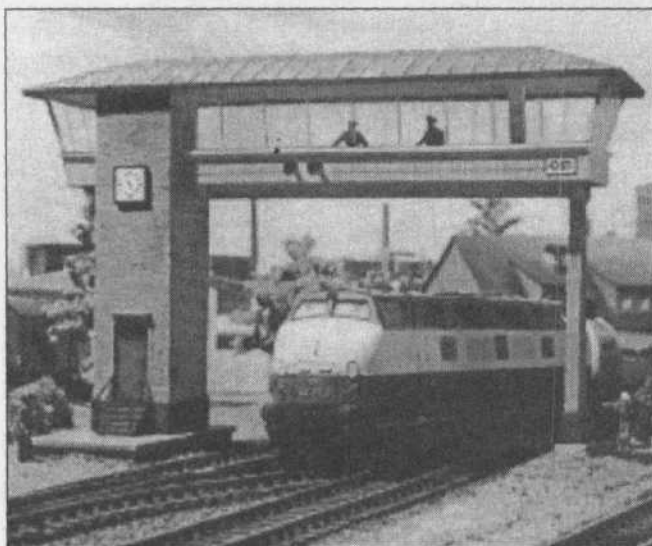
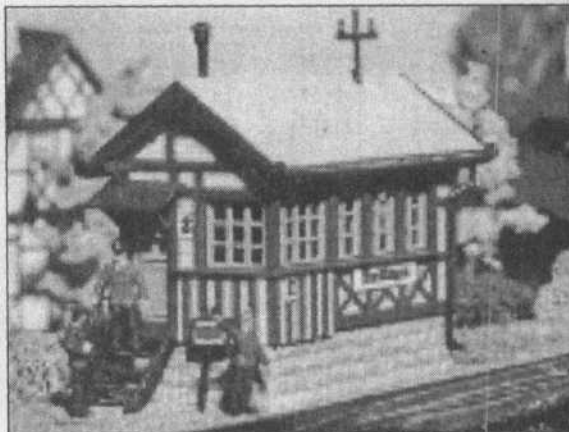
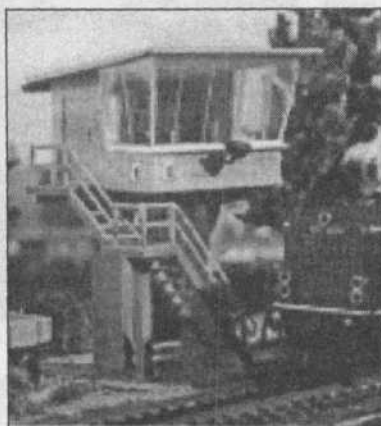
Пост централизации "Wiesbaden" НО от Vollmer (5736)

слева-направо в центре

Пост централизации НО от Vollmer (5729)

Пост централизации "West" НО от Vollmer (5737)

Пост централизации "Riedlingen" НО от Vollmer (5730)



Пост централизации "Ost" НО от Vollmer (5739)

Пост централизации "Waldbrunn" НО от Vollmer (5738)

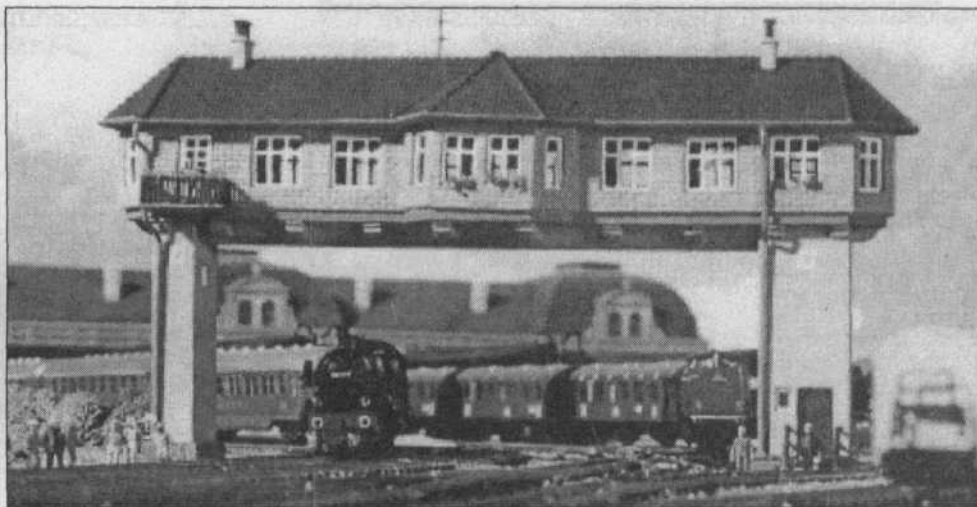


встретить практически во всех европейских странах (Франции, Италии, Испании, Германии и, конечно, в России).

А вот другой производитель — VOLLMER работающий самостоятельно, но имеющий не меньшие мощности в производстве, предлагает чудесную палитру этих сооружений. Одна из последних новинок диспетчерский пост Штутгарт, трехэтажный, мостового типа, с основанием из камня, с размерами в НО - 263-152-170 мм станет не только украшением, но и звездой макета на европейскую тематику. Другие сооружения фирмы не менее привлекательны — например Wiesbaden-Ost (он существует в НО и N). Размеры этих сооружений со-

ответственно 152x90x130 (арт 5736) и 105x60x80 (арт 7602).

Завершая обзор моделей постов централизации, нельзя не упомянуть и присутствие на нашем рынке моделей от **LIMA** (арт. 600070), который поставляется в комплекте с депо. По качеству и стоимости этого набора (примерно 10 евр.) этот блок пост можно отнести к т.н. "стартовым" наборам. Но взять за основу и сде-



Пост централизации N от Vollmer (7603)



Пост централизации 00 от HORNBY (R8005)



Пост централизации HO от LIMA (600070)

лать мастерскую вещь вполне реально. Некоторые поставки от Великобритании комплектующих от **HORNBY** вызвали интерес к зданиям блок-постов (арт. R421 и R8005). Относительно-британских масштабов 00 (как 1:72) можно не сильно волноваться, особенно в области сооружений. Колея этого типоразмера такая же - 16,5 мм и сооружения полноценно подходят к макетам.

Для сторонников ТТ некоторые сооружения этих фирм, приведенных в обзоре, могут быть использованы и для типоразмера ТТ. (см. таблицу в #11/2001) Например, Faller изготавливает диспетчерские посты арт. 120 и 121 в масштабе 1:100 и

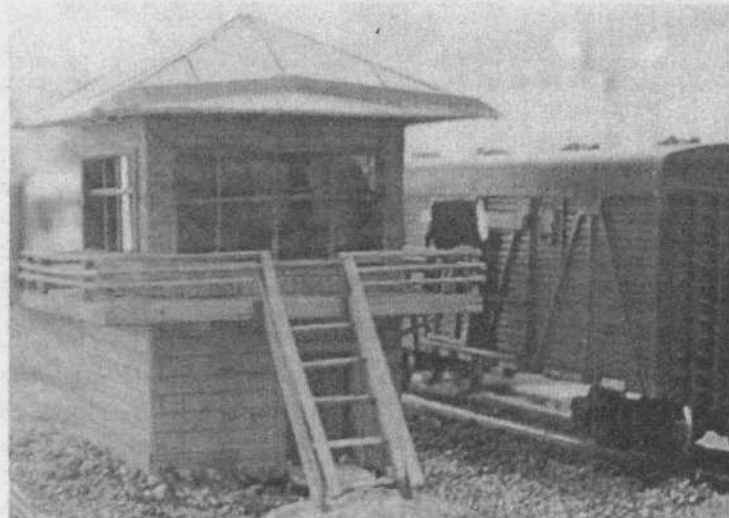
напрямую рекомендует использование этих сооружений в ТТ. В таком же масштабе выполнено здание поста от KIBRI арт. 9486 "Rotterhausen". В целом, сравнивая габаритные размеры сооружений, можно отметить, что Faller наиболее придерживается масштабных величин (НО там действительно 1/87, а N-ка - действительно 1:160). А вот у KIBRI и Vollmer можно поискать для ТТ "маленькие" сооружения в НО и "крупные" сооружения в N. В этом плане, наиболее оптимально брать модели от фирмы **AUHAGEN**, наращивающей, в последнее время производство множества вспомогательных деталей (стены различных фактур,

заборы, водосточные трубы, комплекты черепичных крыш и т.п.).

Однако, многие моделисты смело берутся за изготовление зданий и сооружений по оригинальным чертежам. Приведем две модели. Одна, выполнена Р.Хубиевым (клуб "Локотранс") для макета вокзала Мин-Воды представляет собой небольшой распорядительный пост в грузовом парке станции. Материал — бумага, картон, пластик. Оборудован работающим освещением и проектором. Оригинал выполнен из белого силикатного кирпича и бетонных блоков. Крыша — оцинкованное железо. Здание в целом имеет светло-серую гамму.

Второе здание распорядительно-исполнительного поста построено по типовому эскизу, который можно было увидеть во многих источниках. Здание представляет собой кирпичное сооружение (красный кирпич, потемневший от времени) и крыша покрыта кровельным железом, окрашенным суриком. Угля здания окрашены охрой, поручни балкона - черные. Фото этой модели пришло к нам из Брянска из клуба "Арсенал".

У нас есть возможность опубликовать еще одни чертежи будки централизации для любителей макетов модельной эпохи 1-2. Эта будка использовалась на станции Павловск Москово-Виндаво-Ры-

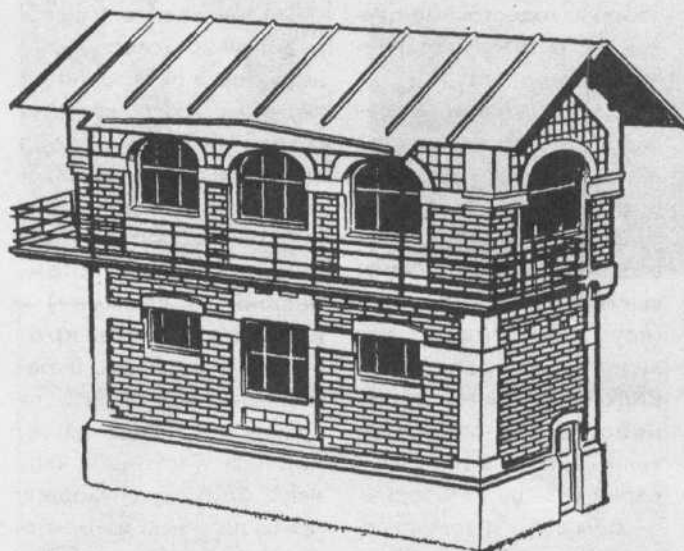


бинской железной доро-
ги. Сооружение покои-
лось на каменном осно-
вании, выполнено из бре-
вен. Стрелочный пост
располагался непосред-
ственно вблизи пути. Он
двухэтажный, на первом
этаже располагаются
противовесы и механиз-
мы стрелочных перево-
дов.

Второй чертеж. Не-
большая стрелочная буд-
ка располагалась в меж-

дупутье (ширина между-
путья 5,35 м). Сооруже-
ние также было выпол-
нено из бревен. Для зим-
них условий эксплуатации
эти здания были оборудо-
ваны печками.

(в обзоре использо-
ваны материалы Eisenbahn-
Kurier, каталоги фирм-
производителей, инфор-
мация и модели
AUHAGEN)



Диспетчерский пост (типовой эскиз из книги
"Модели железных дорог" В.Барковского,
К.Прохазки и Л.Рагозина)

**ПОДРОБНЫЙ РАССКАЗ О КЛУБЕ ИЗ
БРЯНСКА "АРСЕНАЛ" И ЕГО
УЧАСТНИКАХ ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ
ГОДУ!**



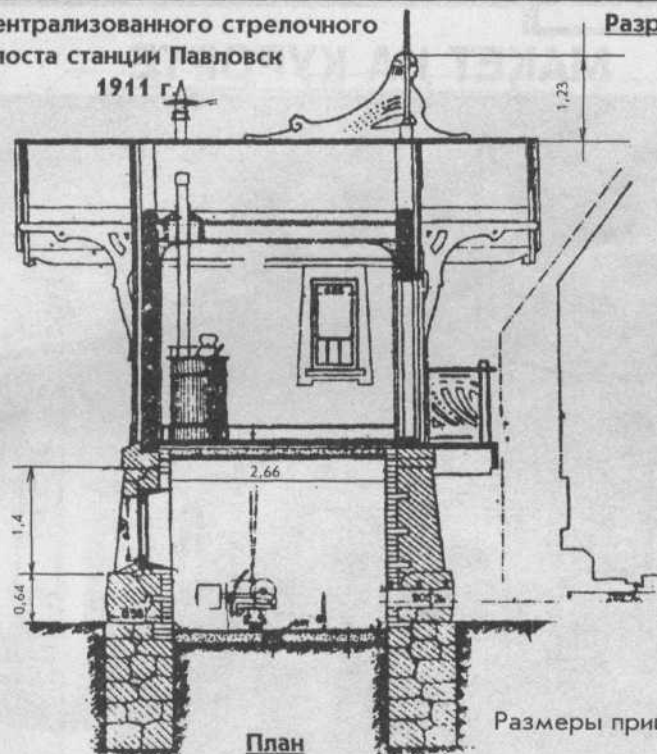
Модель распорядительного поста (НО)
выполнена Р.Хубиевым (КЛУБ "Локотранс").

Материал для изготовления —
многослойная бумажная технология,
пластины полистирола.

Модель в НО на макете Александра
Коробанова (клуб "Арсенал", Брянск).
Фото Г.Егоркина

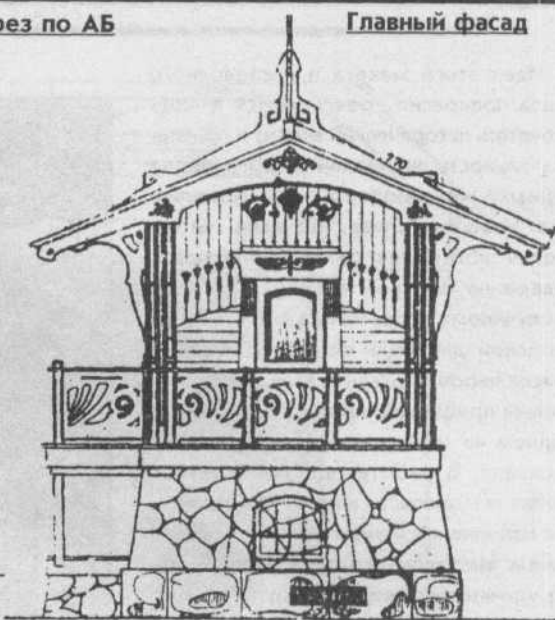


Будка централизованного стрелочного
поста станции Павловск
1911 г.



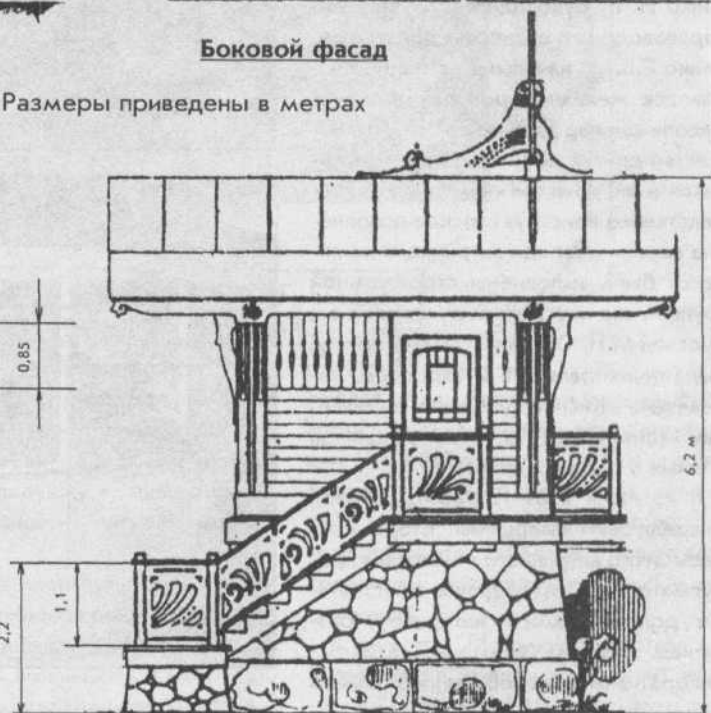
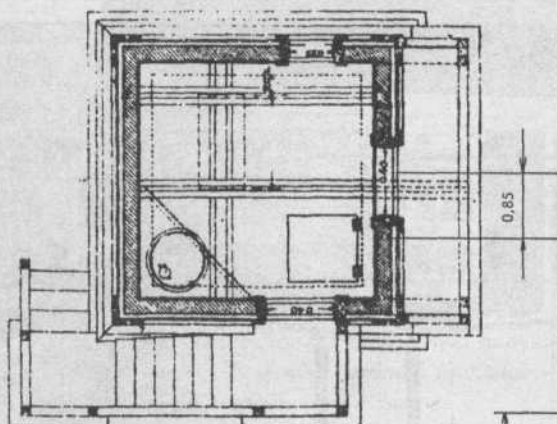
Разрез по АБ

Главный фасад

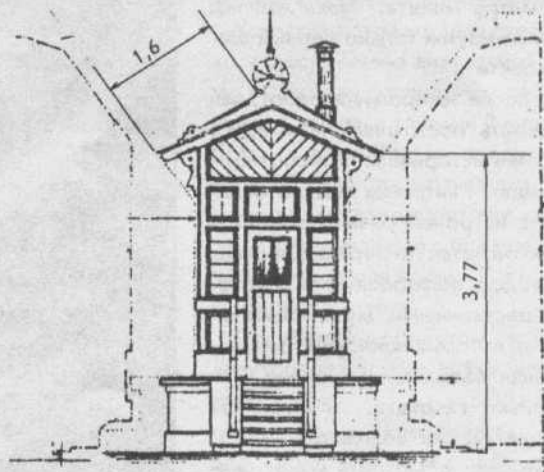
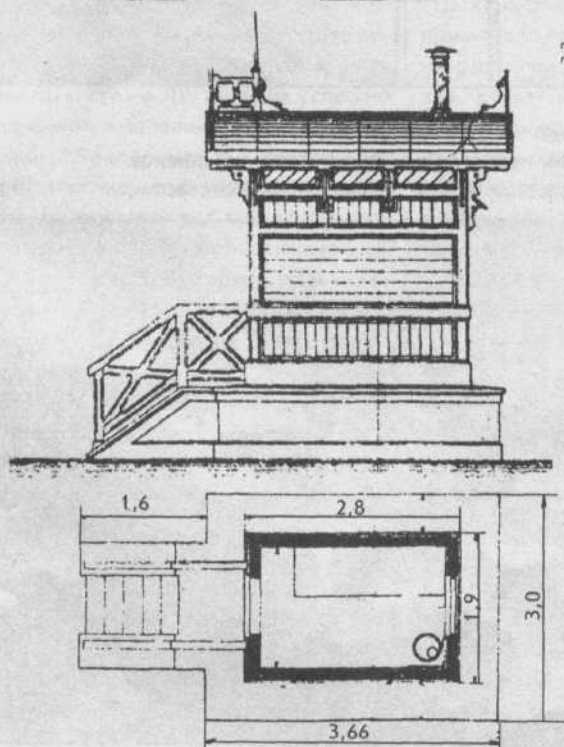


Боковой фасад

Размеры приведены в метрах



Стрелочная будка станции Павловск
1911 г.

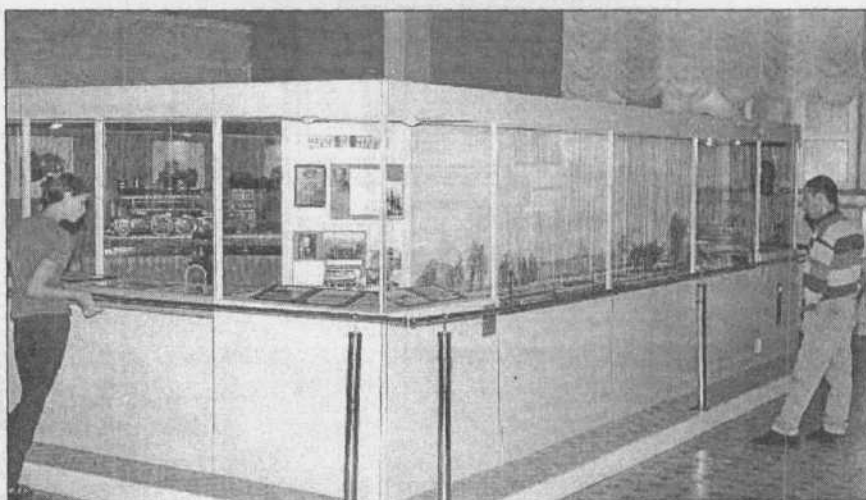


МАКЕТ НА КУРОРТЕ

Идея этого макета и выставочного зала прекрасно реализуются в идее сочетать исторический акцент и привлекательность железной дороги через призму железнодорожного моделизма. Известны слова, что если мы сегодня заботимся о своем прошлом, то уверенно смотрим в будущее. Так и получилось, когда начальник Минераловодской дирекции по обслуживанию пассажиров Готван Юрий Александрович предложил создать такой зал в одном из помещений Кисловодского вокзала. В работе приняли активное участие моделисты клуба «Локотранс», за наполнение историческим содержанием выставочного зала взялись сотрудники пассажирской службы Кравченко Н.П., руководитель музея Минераловодского отделения дороги Гриценко В.Б., начальник станции Кисловодск железнодорожный моделист и коллекционер Долбышев В.А., и множество других добровольных помощников и энтузиастов проекта. Непосредственно конструкторское исполнение первой очереди витринного комплекса были выполнены строительной группой под неусыпным руководством Кусовой М.Н. Основная часть модулей была подготовлена в Ставрополе, перевезена в Кисловодск, где и произведен монтаж макета и экспозиции за полные 6 рабочих дней.

К 25 июля 2001 г. работы первой очереди были завершены. Вторая очередь этого витринного комплекса предусматривает насыщение экспонатами, дополнениями по интерьеру, развитием четырех (временно накрытых декоративными коробами) модульных секций, на которых предусматривается также путевое развитие, установка станционных и др. сооружений, а также установка контактной сети по всему периметру макета. Пока же, мы прокомментируем только первый шаг этого проекта.

Сразу после завершения работ, зал стал вызывать постоянный интерес и с точки зрения исторической экспозиции - на стендах и витринах можно ознакомиться с историей развития железнодорожной ветви Минеральные Воды - Кисловодск, полюбоваться некоторыми вещественными музейными экспонатами, которых пока, увы, немного, вопреки расхожему мнению, что стоит только захотеть, и музейная коллекция тут же возникнет. И, конечно, можно, осмотреть макет железной дороги.

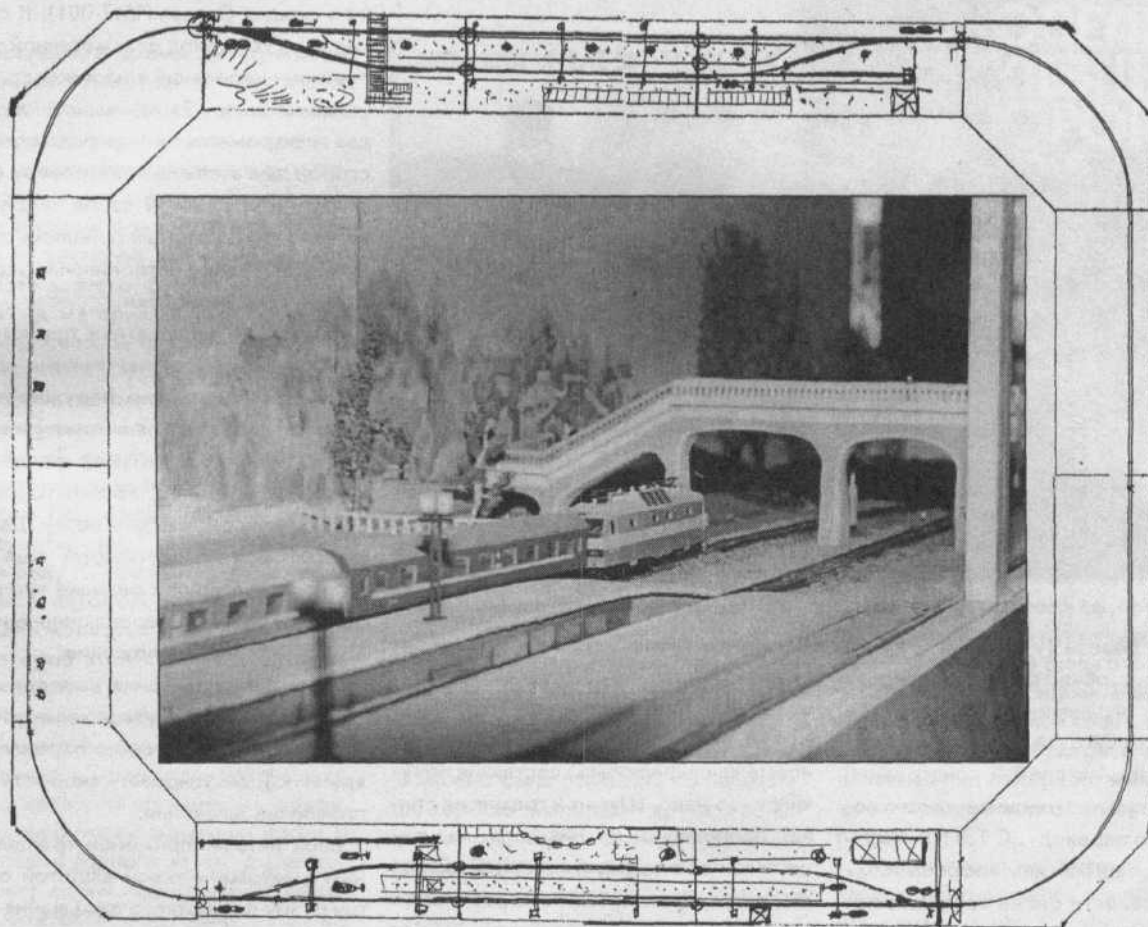


Вверху: общий вид входа в выставочный зал.

В центре: Вид витринной конструкции макетного комплекса.

Внизу: Электровоз в окраске ЧС4' с пассажирским составом





Итак, непосредственно к проекту. Вся конструкция представляет закрытый витринный комплекс, общими размерами 7,5х 6,5 м, имеющий по периметру на высоте 1400 мм кольцевой модульный макет железной дороги с двумя станциями в популярном железнодорожном модельном типоразмере НО (масштаб 1:87). Модули выполнены по системе ЛТ, которая успешно используется на южно-российской выставке "Локотранс" в Ставрополе. Часть этих модулей успела побывать даже на выставке в Ставрополе, поскольку универсальность стыковочной части системы ЛТ-модуль позволяет работать со многими системами модулей при компоновке выставочно-клубной конструкции.

Хотя система макета в Кисловодске не предусматривает оперативной разборки макета, тем не менее, модульная система имеет неоспоримые преимущества.

Всего применено 10 прямых модулей размерами 1400х500 мм и 4 поворотных модуля 1000х 1000 мм с радиусом в кривой R=950 мм. Ось первого пути проходит от фронта модуля на расстоянии 50 мм. Рама модуля имеет высоту боковин 80 мм, зашиты фа-

нерой 6 мм. Рельсы применены П-образные, но окрашены акриловой краской, уложены на пенопропиленовую балластную подушку с отсыпкой балластной крошкой из натуральных материалов.

В качестве растительности (трава) применено ковровое покрытие от производителей в Екатеринбурге. Покрытие режется ножницами в необходимый размер, затем окрашивается в требуемый травяной цвет, и далее приклеивается любым моментальным клеем (мы клеили на 88-й). Напомним читателям, что подложка у травяного коврика бумажная. Растительность на макете используется комбинированная из искусственных и натуральных растительных материалов (деревья и кусты).

Общая длина путей макета 26 метров, оборудован автоблокировкой и автоматическим управлением.

Две двухпутные станции созданы по мотивам начальной и конечной станции курортной ветви — Минеральные воды и Кисловодск. Задачу пришлось решать довольно трудную. Необходимо было суметь сочетать функциональность — движение поездов по кольцевому маршруту внутри застек-

ленных витрин и при этом малыми формами добиться узнаваемости этих станций. Что и было сделано, путем использования макетного задника, выполненного художником А. Гайденом по фотографиям этих вокзалов, а также воссозданием узнаваемых зданий и сооружений.

В качестве подвижного состава используются модели российских прототипов: тепловоз ТЭ10 с составом грузового поезда (крытые вагоны) и пассажирский состав с вагонами ЦМВ (конверсия известных «шихтов») с электровозом, созданным по мотивам ЧС4^т.

Конверсия этой модели свелась только к достижению визуальной схожести, поскольку полностью решить копийные задачи в течении 2 месяцев работы в проекте не предусматривалось. В качестве мотива для создания модели был взят прототип одного из ЧС4^т, работающего с поездами на плече Минеральные Воды - Ростов, окраски зеленого цвета.

Подходящим объектом стала модель электровоза от Рiko Es499, четырехосного. Но здесь нас ждали несколько «подводных камней». Все практикующие моделисты соглашались со мной, что сочетание



этого электровоза (у которого, даже нового из коробки, работает токосъем весьма ограниченно по осям) со стрелками от Рiko, вызывает неудержимую ярость к плохой конструкции токосъема при прохождении такого локомотива по переводу. СТЭП10 борьба велась хирургическим «обрезанием» нижней плоскости блока тележек, которые полностью садились на стрелочную крестовину. Сточив нижнюю крышку до 0,3—0,5 мм, мы получили добротный вариант российского тепловоза. Правда, перед этим был выброшен «родной» мотор и поставлен ДПМ12. Хотя мотор тихходный, но мощный, и даже при движении издает характерный посвист дизеля. При движении по

макету со своим составом (а мы специально поставили на грузовые вагоны от ПК новые немецкие колесные пары от Рiko — не б/у "гэдээровские", а новые «вильферские») составчик получился что-то надо. Шумит и гремит на стыках полновесно! Кроме того, мы решили вопрос эксплуатационной долговечности. Практически все работы по подготовке подвижного состава выполнил моделист нашего клуба Олег Нуйкин.

Пуск макета при взаимном движении двух составов осуществляется от пусковой кнопки, движение продолжается почти в течение 3 минут. Составы следуют один за другим, разделенные участками автоблокировки (вы-

полнена на унифицированных переключающих блоках ПМ2-001). К слову сказать, за период двухмесячной эксплуатации нареканий к надежности этих узлов не было. За то, вышли из строя два электромагнитных привода стрелок, сгорел двигатель на электровозе (примерно через 25-30 часов непрерывной работы), который пришлось заменять. Но это уже естественные эксплуатационные наработки.

В режиме автоматики происходит переключение и смена режима «день-ночь» с отключением наружной подсветки (лампы ЛДС в витрине) и включением ночного освещения фонарей на перронах вокзалов, прожекторов на мачтах и диспетчерском посту. Движение составов осуществляется еще один полновесный круг в режиме «ночи», а затем происходит переключение и возврат в исходное положение.

На пульт управления выведены все необходимые коммутационные устройства (все стрелки можно переключать вручную), регулировать скорость и направление движения.

Блок питания применен транзисторный с автоматической защитой от перегрузок и короткого замыкания с одновременной индикацией.

Первый шаг сделан, сейчас готовятся материалы для дополнений на 4-секциях макета и после осуществления второго этапа работ витрины и макет примут окончательно законченный вид. Макет будет обозреваться со всех четырех сторон, а музейная экспозиция пополнится добротными экспонатами.

В планах руководства пассажирской службы использовать данный зал, как базовую основу для проведения различных мероприятий, возможных сменных выставок, в том числе, и выставок железнодорожных моделистов.

Одним словом, теперь и в Кисловодске вместе с нацзанными источником появился источник вдохновения для практикующих железнодорожных моделистов.

А для читателей будет небезынтересно узнать, что южно-российская выставка моделистов в Ставрополе на 2002 год приобрела дополнительные ресурсы в виде включения своих мероприятий в планы краевого центра народной культуры.

Фрагмент макета (станция Мин-Воды) с конструкцией автомобильного моста. Вдоль ж.д. полотна видны сигнальные знаки, указатели расстояний.



ПЕРВОИСТОЧНИКИ....

В последнее время на страницах альманаха "Локотранс" некоторые авторы в своих публикациях упоминают книгу "Модели железных дорог". И вот, что крайне удивляет и вызывает недоумение: говоря об этой книге, ее автором называется Карел Прохазка и, зачастую как единственный "создатель этого фундаментального труда" (в материалах Н.Белякова, в статье директора фирмы "Пересвет" (Санкт-Петербург) А.Земскова). Последний, вспоминая свои шаги по созданию российского производства ТТ-моделей, повествуя о своих производственных взаимоотношениях с Карелом Прохазкой, написал следующее, цитируем: "... Именно он (имеется в виду К. Прохазка) фактически является автором известной книги "Модели железных дорог". Двух других авторов этой книги как бы и не существует.

Чтобы внести ясность в вопрос авторства этой, ставшей заслуженно знаменитой у модельеров России, книги мы, двое уже не молодых людей, давних любителей железных дорог и моделизма (одного из нас с довоенных лет) хотим подробнее познакомить читателей с историей создания всей этой книги.

В свое время мы решили не опубликовывать в нашей книге авторство по главам, чтобы не нарушить впечатления целостности нашего общего труда. Итак, по алфавитному порядку, что в книге "Модели железных дорог":

Б.Барковсков: главы 3, 4, 8, 10;

К. Прохазка: главы 5, 9, приложения;

Л.Рагозин: от авторов, главы 1, 2, 4, 7.

Более того, Б.Барковсков провел значительную работу по литературно-редактированию 5 и 9 глав, кото-



рые в рукописи нуждались в существенных доработках литературно-стилистического характера. Железнодорожные моделисты поколения 60-70 г.г. делали свои первые робкие шаги на пути создания миниатюрных локомотивов, железнодорожных построек в европейских типоразмерах. Всех их тогда можно было сосчитать по пальцам. Мы хорошо знали друг друга, все искренне радовались выходу из печати нашей, тоже еще далекой от совершенства, книги в первом издании. Для множества чиновников того "славного" времени, звучали полнейшим абсурдом разговоры о железнодорожных моделях, а тем более об издании книги. Виталий Александрович Раков стал "крестным отцом" рождения "Моделей железных дорог". Мы с ним часто общались, обсуждая те или иные вопросы, связанные с будущей книгой.

Работы над текстом, над эскизными рисунками, съемка моделей и макетов, созданных еще не многочисленными любителями тех лет, стали для нас увлекательным творческим процессом, в который все мы, в равной мере, вложили душу и сердце. Чиновники от печати были уверены, что такая книга

никому не нужна, что она залежится на полках по причине невостребованности. Тираж первого издания в десять тысяч экземпляров буквально разлетелся и, вскоре, книга стала раритетом. А спустя некоторое время, издательство "Транспорт" уже по своей инициативе, заключило с нами договор на второе дополненное, переработанное издание книги тиражом в тридцать тысяч экземпляров.

Это радовало нас потому, что книга начала работать, и все говорило о том, что спрос на нее растет, единомышленников становится больше, больше становится мастеров-моделистов высочайшего класса. Но при этом следует помнить всем, что в среде модельеров существуют (и должны существовать) определенные этические нормы взаимоотношений, касаемые авторских прав, ссылок и заимствований, основанных в первую очередь на взаимном уважении к чужому труду, личности коллег по увлечению.

Б. Барковсков, Л. Рагозин - авторы книги "Модели железных дорог" в соавторстве с К. Прохазкой. Москва, октябрь, 2001 г.

В первой половине 2002 года для европейской модельной общественности, производителей, коллекционеров и просто любопытных мы можем сообщить, что состоится множество выставочных событий.

В Германии состоятся несколько крупных выставок-ярмарок, традиционно привлекающих внимание десятки тысяч посетителей:

31.01. - 05.02.2002 Выставка-ярмарка игрушек в Нюрнберге

21.03. - 24.03.2002 Модельный слет в Синхайме

17.04. - 21.04.2002 Выставка Intermodellbau в Дортмунде

В России пройдет первая международная коммерческая выставка «ХОББИ - ПЛАНЕТА УВЛЕЧЕНИЙ», которая состоится в Москве, на территории выставочного комплекса на Красной Пресне 6 по 9 июня 2002 г.

В марте состоится в дни школьных каникул выставка железнодорожных моделистов "Железнодорожная модель 2002" в Санкт-Петербурге в помещении музея ЦМЖТ.

В Ставрополе 7-9 июня пройдет очередная открытая Южно-российская выставка любителей железных дорог и моделизма "Локотранс 2002".



Импульсная конверсия (2)

(импульсные блоки питания)

В предыдущем номере ЛТ 11/2001 мы рассмотрели вариант изготовления импульсного регулятора, который может стать хорошей школой для освоения новых типов блоков питания в моделизме. Давно пора уже отойти от устаревших «кирпичей» или трансформаторных регуляторов.

Сегодня, рассказ еще об одной схеме, представляющей довольно большую группу электронных устройств, «сердцем» которых являются микросхемы NE555.

Преимущества данной схемы в ее чрезвычайной простоте, минимуме деталей и легкости сборки. Правда схема не имеет устройства для защиты от короткого замыкания, но это всегда можно дополнить.

Итак, к схеме. Питание (~ 16-18 В) подается на выпрямительный мостик на диодах VD1-4, пульсирующее напряжение поступает через диод DV5 и управляет транзистором VT1, который обеспечивает управление микросхемой NE555 (всем известной как аналог таймера КР10006ВИ1).

Регулировка скважности импульсов осуществляется подстроечным резистором R4 (грубо) и R5 (плавно). Ручка этого регулятора выводится на переднюю панель устройства и является регулировкой скорости движения.

С выхода 3 микросхемы импульсное напряжение поступает на составной транзистор VT2-VT3 и через нагрузочный резистор (0,1-0,2 Ом) у нас эту роль играет лампа накаливания, импульсное напряжение подается на выход.

Транзисторы VT1-2 используются 3102. Выходные транзисторы размещаются на радиаторах для теплоотвода. Вместо пары транзисторов VT2-3 можно использовать один составной, например, КТ827Б.

На схеме не показан переключатель направления движения. Его можно изготовить из тумблера на три положения с двумя группами переключения.

Лампа накаливания в данном случае служит индикатором нагрузки в цепи дороги и при ярком загорании свидетель-

ствует о неполадках (коротком замыкании на рельсах). В схеме рекомендуется использовать лампу накаливания с рабочим напряжением 15 В мощностью 15 Вт.

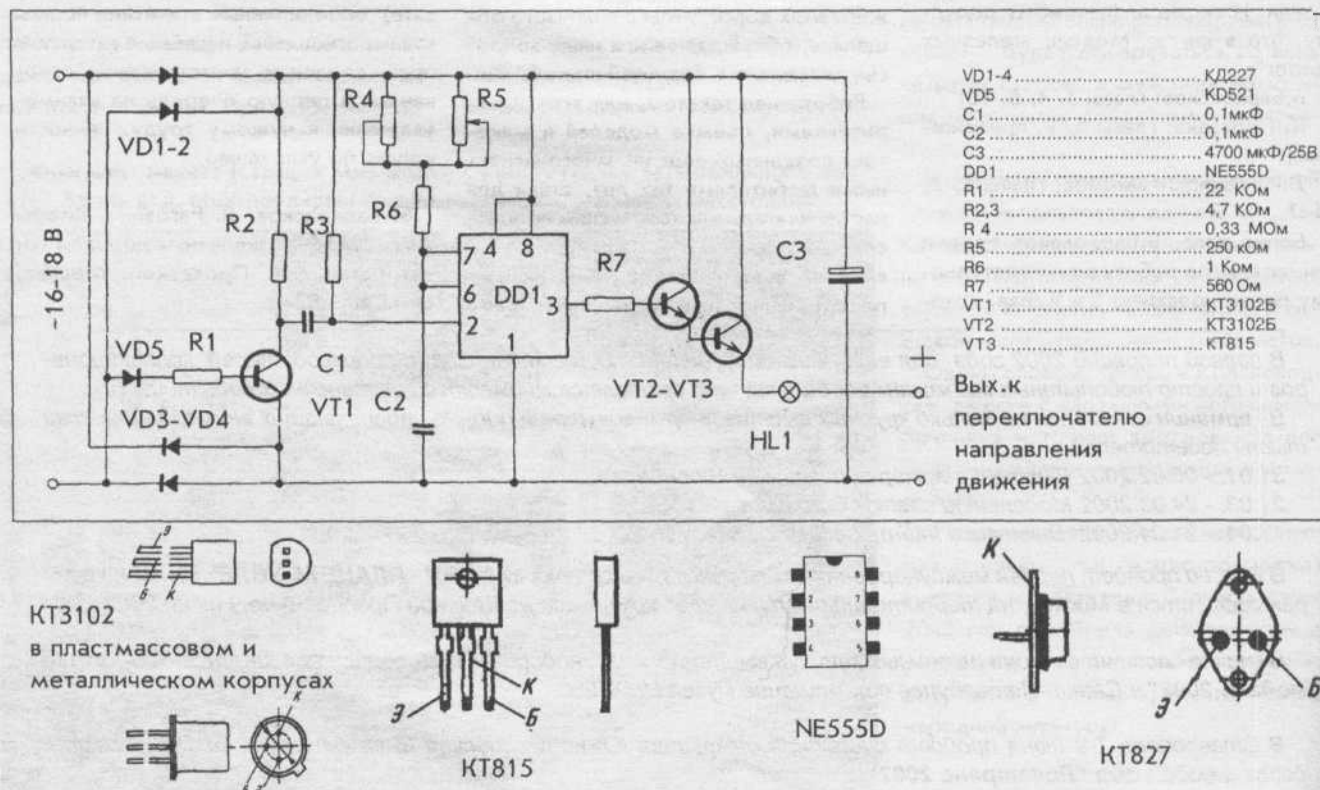
Все устройство выполняется бескорпусным и может быть размещено в уже существующем блоке питания, поскольку используется готовый трансформатор, как источник первичного переменного напряжения 16-18 В. Органы управления (регулятор скорости - потенциометр R5, трехпозиционный переключатель направления движения - тумблер, индикатор перегрузки - лампа HL1) можно вывести на отдельную панель и разместить непосредственно на подмакетнике. Вместо лампы накаливания можно использовать нагрузочный низкоомный резистор с включенным параллельно светодиодом.

Но если вы решите сделать блок питания самостоятельно, то потребуется и трансформатор. Можно воспользоваться имеющимися под рукой, купить в радиомагазине

Тип	Вых. напр.В	Ток, А	Цена, у.е.
ТПК220	2x15 В,	12,6А	9,67
ТПК130К-1	2X7,5/11,25/15	0,67	9,58
ТПК130-2	2x10/17,5/20	0,67	9,58
ТП 160К	6/12/18/24	2,5	10,45
ТП108К	8/10/12/16/20	0,5	4,77
ТП112К	4/8/12/24	0,5	4,77

или на рынке, либо воспользоваться большим предложением от фирмы «Мастер кит», возродившей традиции торговли радиодеталью по почте. Трансформаторы можно использовать, благо они все рассчитаны на сетевое напряжение 220 В.

Там же можно приобрести и унифицированные пластиковые современные форм корпуса для своих устройств.



Выходные каскады логических каскадов управления для электромагнитного механизма на базе реле РЭС22

Неожиданный интерес вызвали материалы **К. Хаустова** об изготовлении надежных приводов стрелок для макетов железных дорог на основе электромагнитных механизмов реле РЭС22.

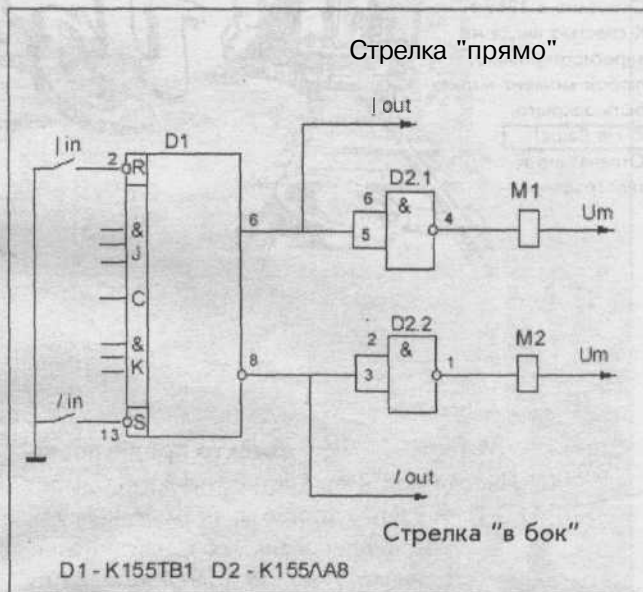
К нам поступили вопросы о сочетании этих механизмов с устройствами логики и автоматики, выполненных на логических элементах. Сегодня мы публикуем эти материалы.

Использование слаботочных приводных механизмов стрелок неожиданно позволило значительно упростить согласование каскадов управления макетами с исполнительными механизмами. Ни для кого не секрет, что прямое включение низкоомной нагрузки (катушки переключающих механизмов примерно 20-25 Ом) вызывает крайние импульсные перегрузки, что, так или иначе, способствует выходу из строя либо управляющих каскадов, либо самих механизмов.

Применяя такие механизмы приводов стрелок, я смог использовать крайне простое включение в схемах управления, выполненных на ТТЛ логике самых распространенных. Максимальный ток нагрузки выходных каскадов для серии 155ЛА8 (4 элемента 2И-НЕ с открытым коллекторным выходом) составляет в импульсе 48 мА и коэффициент усиления у них не менее 30 (для обычных микросхем серии К155 - 10), а вх. ток для логического 0 для серии К155 - 1,6 мА.

Хочу заметить, что управляющий уровень - низкий (логический 0). Для меня макс. ток нагрузки К155ЛА8 подходит (~23 мА на привод). Есть компромиссный вариант в случае использования стандартных э/м реле типа БТБ - только применение транзисторных ключей или подключении привода стрелки (семафора) через реле. Видите, как сразу усложняется то, что, вроде бы должно быть простым. То есть лозунг "Купил и не мучайся делать!" не подходит.

Приведу схему управления логического каскада с триггером и выходным элементом. Триггер реагирует на вх.



импульсы и устанавливает себя в устойчивое состояние, а это состояние передается на магнит привода, реле и просто отдается сигнал для указания положения перевода, для модулей светофорной логики и логики включения/выключения участков.

Символы | и / символизируют прямое положение стрелки и положение на отклонение.

| in и / in- входящие (управляющие) сигналы для назначения положения.

| out и / out- выходные (управляющие) сигналы для указания текущего положения.

Um. - напряжение для приводов/реле, у меня это +15 В.

M1 и M2 - привод и реле (у меня это РЭС10 - для включения участка пути за стрелкой).

Питание микросхем - общий к выводам 7, +5 В к выводам 14.

Кирилл Хаустов



подписка 2002

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»

(1 полугодие)

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

© НеВаше!

Отпечатано в
типографии.



Литературно-убожащенное приложение

Подводя некоторые итоги прошедшего века:

Лучшая железнодорожная песня — песня танк-паровоза в исполнении Элвиса Пресли «Лови тендер»

Лучший пример ТВ-юмора — реклама РЖД: «Все поезда ходят точно по расписанию!»

Вопросы строительства ВСМ:

1. Зачем вокзалу дорога?
2. Зачем «Соколу» вокзал? Строительство вокзала под ВСМ в Санкт-Петербурге окончилось сносом домов и ограждением «пятен» застройки.

И третий вопрос: «Зачем пассажиры «Соколу»?»

С наилучшими пожеланиями, Петр Кондратьев

Вместо предисловия.

Иногда под Рождество, приятно бывает взять хорошо знакомую книгу и, неожиданно для себя, найти новые странички, приятно волнующие душу железнодорожным фанатам...

Юрий Панин

"...В одиннадцать часов мы прибыли на вокзал. Ватерлоо стали спрашивать, с какой платформы отправляется поезд одиннадцать пять. Конечно, никто этого не знал; на Ватерлоо никто никогда не знает, откуда отправляется поезд, равно как не знает, куда идет поезд, если уж он отправился, равно как не знает вообще ничего, относящегося к этому делу. Носильщик, взявший наши вещи, считал, что поезд отправляется со второй платформы, а другой носильщик, с которым наш вступил в дискуссию по данному вопросу, утверждал, что до него дошел слух, будто посадка производится с первой платформы. Начальник же станции, со своей стороны, держался того мнения, что поезд отправляется с пригородной платформы.

Чтобы выяснить все окончательно, мы поднялись наверх к начальнику движения, и он нам объяснил, что сию минуту встретил одного человека, который будто бы видел наш поезд у третьей платформы. Мы двинулись к составу, стоявшему у третьей платформы, но тамошнее начальство разъяснило нам, что это скорей всего саутгэмптонский экспресс, если только не кольцевой виндзорский. Во всяком случае, оно ручается, что это не кингстонский поезд, хотя оно и не может объяснить, почему оно за это ручается.

Тогда наш носильщик заявил, что кингстонский поезд, по-видимому, отправляется от верхней платформы: судя по виду, там стоит наш поезд. Мы поднялись на верхнюю платформу, и нашли машиниста и спросили его, не на Кингстон ли он

поведет состав. Он сказал, что, видимо, да, хотя, конечно, трудно утверждать, наверное. Ею всяком случае, если это не одиннадцать пять на Кингстон, то уж определенно девять тридцать две вечера на курорт Вирджиния или, в крайнем случае, десятичасовой экспресс на остров Уайт или куда-нибудь в этом направлении, и что мы все точно узнаем, когда прибудем на место. Мы сунули ему полкроны и попытались убедить, что он и есть одиннадцать пять на Кингстон.

— Ни одна душа на этой дороге, — уговаривали мы его, — все равно не разберется, что это за поезд и куда он отправляется. Вы знаете, куда ехать, снимайтесь потихоньку отсюда и поезжайте в Кингстон.

— Не знаю уж, что и делать с вами, джентльмены — ответил этот славный малый. — Ведь и в самом деле, должен же какой-то состав идти на Кингстон; придется мне взять это на себя. А ну, давайте сюда ваши полкроны.

Так мы попали в Кингстон по Юго-Западной железной дороге.

Впоследствии мы выяснили, что поезд, которым мы ехали, был эксетерский почтовый и что на вокзале Ватерлоо, его искали несколько часов, и никто не мог понять, куда он девался.

Наша лодка ждала нас в Кингстоне чуть ниже моста; мы добрались до нее, погрузили на нее вещи и уселись сами —"

Джером К. Джером

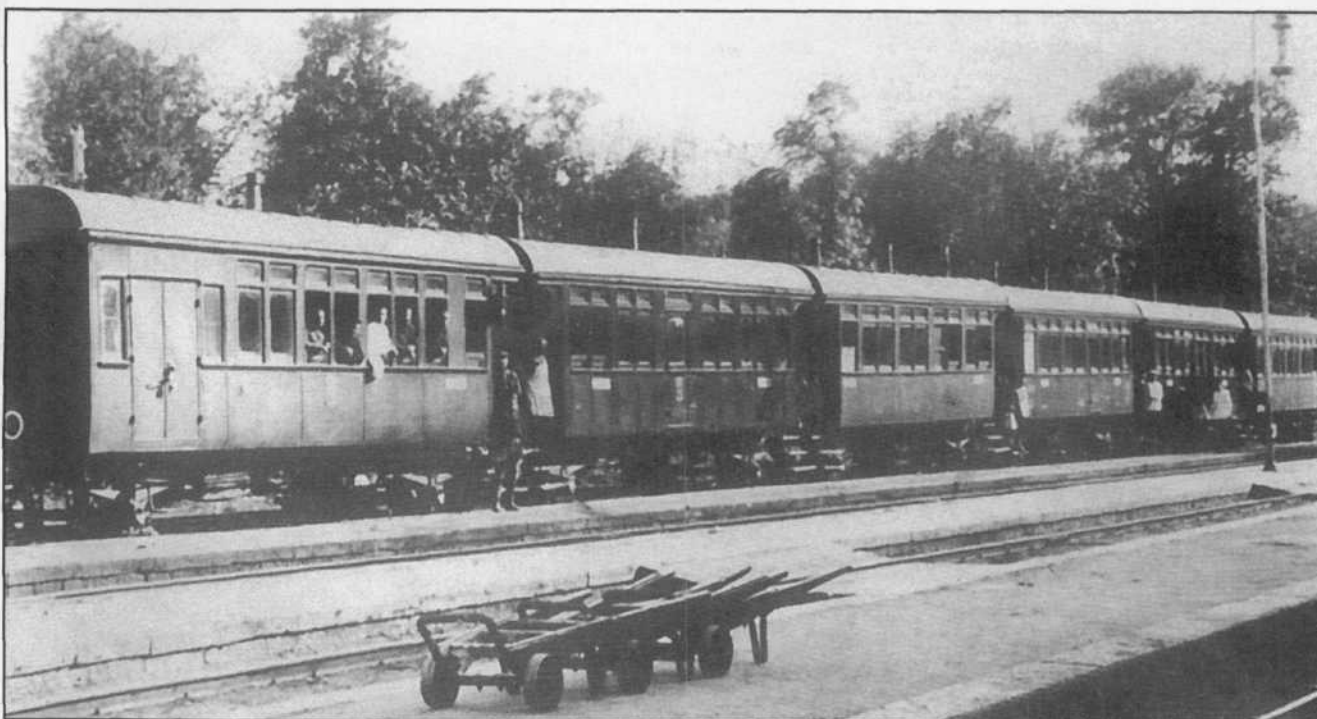
"Трое в лодке, не считая собаки"



Движение по главному ходу Ростов-Владикавказ было открыто в 1875 г, но только с 17 мая 1894 года по всей ветви Минеральные Воды - Кисловодск было начато регулярное движение поездов. Для местного движения на курортной ветке Минеральные Воды - Кисловодск использовались танк-паровозы Ъ типа 1-3-1. Л пассажирские поезда состояли из 5 четырехосных пассажирских вагонов (1-го класса — 1 (12 пассажиров); 2-го класса — 1 (33 пассажира), 3-го класса — 2 (88 пассажиров) с одним багажным вагоном. Такие пригородные поезда еще можно было встретить в 1947 г. На фото ВЛ61А-011.

Но уже в 1936 году 6 ноября от станции Минеральные Воды отошел первый пробный электропоезд серии СД (двухвагонная секция). И первые 74 километра электрифицированного участка Минеральные Воды-Кисловодск и Бештау-Железноводск стали началом электрификации СКЖД. Первые электровагоны ВЛ19 постоянного тока 1500 В смогли поднять весовую норму поездов до 550 тонн при составе в поезде 8-9 вагонов.

Электрификация главного хода Невинномысская-Минеральные Воды на переменном токе 25000 В/50Гц и приход на станцию Мин-Воды электровагонов переменного тока ВЛ60 в 1963 г. заставило решать техническую проблему использования на Кисловодской ветви электровагонов двойного питания — ВЛ61А постройки Новочеркасского электровагоностроительного завода. Кисловодская ветвь была переведена на питание постоянным током 3000 В. Но век этих электровагонов оказался недолгим. Фото из архива музея.



ЛОКОТРАНС



12/2001 (62)