



2/2003 (76)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.com

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



**История
бронепоездов НКВД**

В Муром за ТЭП10

**Шуерецкая
узкоколейка**

**Самый мощный
"постоянник" (ВЛ15)**

**Теплушка с круглой
крышей**





**Товарный поезд с паровозом ФД вблизи ст. Внуково
Моск.-Киевской ж.д. Май 1952 г.**

**Скорый поезд Берлин-Москва с паровозом ПЗ6 (справа — встречный
пригородный поезд Москва-Можайск с 2-осными вагонами) вблизи
платф. Малые Вязёмы Зап.ж.д. Июнь 1956 г.**

Фото А.Бернштейн



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

Шеф-редактор:

Олег Сергеев

Адрес для писем:

144012 Московская обл.

Электросталь, а/я 104

E-mail: lokotrans@elsite.ru

Т. 8-903-230-68-34

8-865-226-52-85

8-865-245-11-25

Авторский коллектив:

Е. Абрамов (С.Петербург)
Ю.Акимов (Москва)
В.Буракшаев (Москва)
А.Бернштейн (Москва)
А.Васильев (Москва)
В.Власенко (Таганрог)
Дм.Веревкин (С.-Петербург)
С.Волков (Ростов/Дону)
С.Довгвилло (Москва)
Я.Дорошенко (Прага)
А.Июффе (Москва)
А.Исаев (С.Петербург)
П.Кондратьев (С.Петербург)
М.Кацер (Новочеркасск)
А.Колесов (Екатеринбург)
Дм.Мамин (Саратов)
В.Мельников (Брянск)
Г.Лаптев (Петрозаводск)
А.Никольский (Москва)
А.Ольшевский (Москва)
А.Шустов (Москва)

Альманах распространяется в Австрии,
Беларуси, Великобритании, Германии,
Дании, Израиле, Италии, Испании, Ка-
захстане, Латвии, Литве, Норвегии,
Нидерландах, Польше, Португалии, Рос-
сии, США, Франции, Финляндии, Чехии,
Швейцарии, Украине, Эстонии.

Подписка на полугодие 2003
(1-6) 330 руб

Оплата почтовым переводом

144012 Московская обл.

Электросталь, а/я 104

Ивониной Ирине Александровне;

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

Точка зрения авторов может не совпадать
с позицией редакции
Ответственность за содержание рекламы
несет рекламодатель
Перепечатка или использование
материалов без согласования с
редакцией ЛТ не допускается

Допечатная подготовка

Издательский центр МКПП

Алла Цуркан

Заказ № 55

Тираж 2000 экз. Типография "РИЭЛСИ",
Москва, февраль 2003

В розницу цена свободная

Клуб ТИММ "Локотранс"©

Россия

WWW.LOKOTRANS.COM

4

10

11

13

20

28

30

36

45

50

ПАНОРАМА

Тепловоз ТЭП70

"Каспийский экспресс" в Волгограде

Судьба неизвестного моста

Метаморфозы ТЭМ2

КОЛЛЕКЦИОНЕР

Новый электровоз Австрии

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

БРОНЕАРХИВ

История бронепоездов НКВД (1)

ПУТЕШЕСТВИЯ

В Муром за ТЭП10

Шуерецкая узкоколейка

НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ

ВЗГЛЯД ИЗ КАБИНЫ

Самый мощный "постоянник" (ВЛ15)

ПАКУАЗ

ВИТРИНА

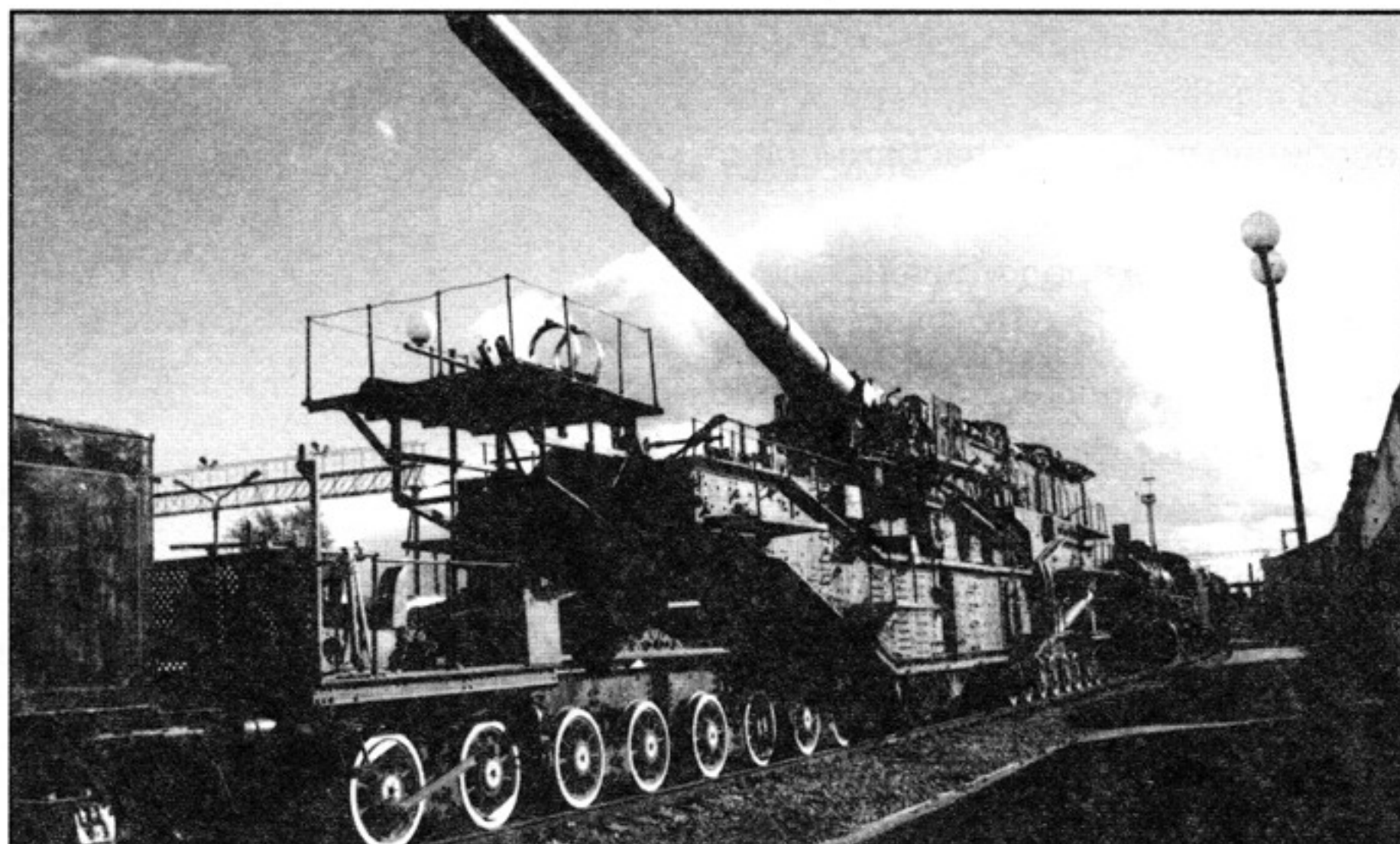
Мои модели

Теплушка с круглой крышей

"Автоконюшня" от Tillig

ЛОКОТРАНС 2001 (указатель статей)

ПРИВЕТ С ДОРОГИ



**Артиллерийская установка ТПГ-1 или проще "пушечка" в музее
МЖТ на Варшавском вокзале в Санкт-Петербурге. Фото Е.Полянского**

Напоминаем всем нашим читателям и подписчикам, что в связи с рас-
ширением сферы деятельности журнала несколько меняются адреса

Электронный адрес редакции: lokotrans@elsite.ru

Телефон редактора: 8(903) 230-68-34

Т.(865-2)26-52-85, 451-125

Факс 8(095) 202-24-34, 291-25-49

Почта: Пресс служба ЛТ (Москва) 144012 Московская обл.

г.Электросталь а/я 104

Пресс служба ЛТ (Ставрополь) 355012 Ставрополь, а/я 362

Журнал входит в издательскую программу

Московской Конфедерации Промышленников и предпринимателей

Москва, Новый Арбат, 21, оф 731, Т/Ф(095)291-25-49

Ранее действовавший почтовый адрес: Ставрополь 355012 а/я 362

так же функционирует для всех видов писем и почтовых отправок.

Обложка: Экипировка ФД20-2714 на угольном складе ст.Николаев., окт 2002 г.

Фото Ю.Шепеленко

В кадре: модель от "Пересвет" (ТТ") вагон-холодильник типа ZB-5

Обложка: ВЛ15-014 на ст.Рыбацкое, приписки Волховстрой.

Фото А.Венцова, сент. 2002 г.

7 июня 2002 года на Киевском вокзале в столице проходила презентация нового электропоезда постоянного тока ЭМ2И, построенного Московским локомотиворемонтным заводом на базе пригородного электропоезда ЭР2-1003 (бывшей приписки Домодедово и Новомосковск) и головных вагонов ЭР2-856 и 865.

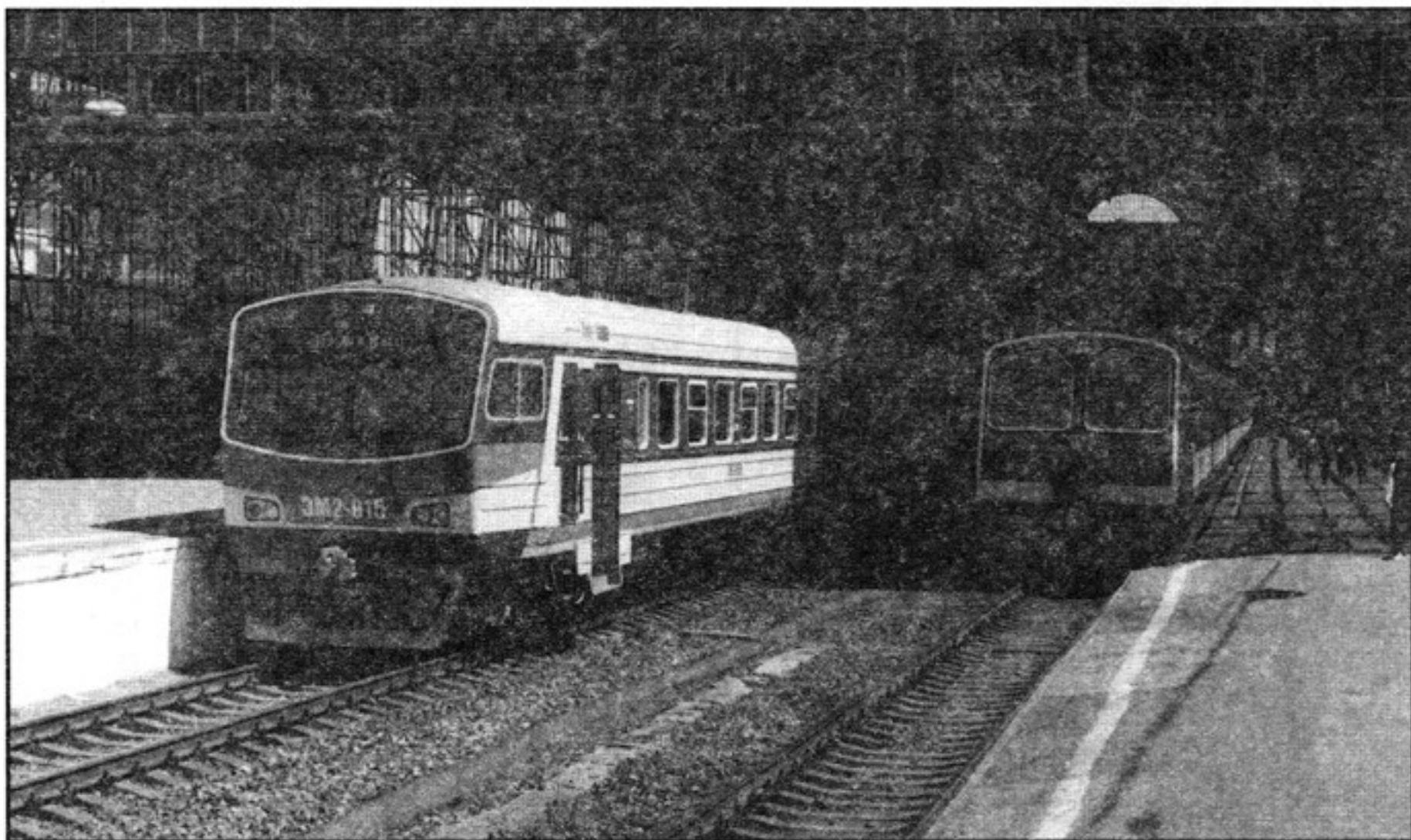
Состав, собранный из 6 вагонов, имеет улучшенную планировку салона и кабины, мягкие места для пассажиров, багажные полочки из специального прозрачного материала, люминесцентное освещение и проч. Более удобными стали даже мажвагонные переходы, что особенно важно для пассажиров с крупным багажом.

Так же были представлены электропоезда ЭМ2-010 и ЭМ2-015, предназначенные для обычных пригородных перевозок. Из официальных лиц на данном мероприятии присутствовали руководители от Московской железной дороги и МЛРЗ, а также журналисты специализированных изданий.

Помимо самих машин на вокзале были установлены информационные стенды от предприятий-изготовителей, также была предоставлена возможность при необходимости получить консультацию специалистов по интересующим вопросам.

По окончании торжественных мероприятий состав электропоезда ЭМ2И был отправлен через завод для испытаний в Щербинку и передан в депо Домодедово для эксплуатации на линии Москва-Домодедово-Аэропорт. Первая официальная поездка этой машины по данному маршруту состоялась 1 августа 2002 г., а в конце августа заводом изготовлен и второй состав – ЭМ2И-002.

Владимир Буракшаев



ЭМ2-015 и ЭМ2-010 на выставке. Киевский вокзал в Москве. 7.06.2002 г.
ЭМ2И-001 на Киевском вокзале в Москве во время презентации. 7.06.2002 г.
 Фото В.Буракшаева

ВЛ11^у -700 из тч Орел примечателен тем, что электровоз доballастирован до веса 200 т. Фото Дм. и В. Быковских



В "ЛТ" № 1,2/2001 была помещена статья Дм. Мамина о тепловозах ТЭП70. Там подробно описан ряд конструктивных особенностей этого тепловоза, упоминаются внесенные в ходе постройки изменения. Но, практически ни одно из них не сопровождается указанием точного номера. Даны лишь интервалы, а в отдельных случаях только год постройки. Причем ряд основных изменений, отразившихся на внешнем облике, не затронут вообще.

Все это не позволяет установить тепловоз, с которого начато применение того или иного узла. Поэтому приведу список изменений в конструкции тепловоза ТЭП70 с № 0008, составленный мною на основе заводской сопроводительной документации, технической литературы, журнальных публикаций и личных наблюдений.

Список охватывает изменения механического и основного электрооборудования, т.е. в него не включены изменения в цепях электрической схемы (в настоящее время тепловоз выпускается с 7-ой ее модификацией).

Хочется верить, что он окажется полезным всем, кого интересует данный локомотив.

Г.Лаптев (Петрозаводск)



ТЭП70-0302 с паровозом П36-0032. 30.08.2002 г. Фото О. Сергеева

ТЕПЛОВОЗ ТЭП 70

(изменения в механическом и электрооборудовании)

с ТЭП 70 №0014:

- нерегулируемые жалюзи крышевого блока электрического тормоза, заменены жалюзи с поворотными створками с пневмоприводом;

- в приводе ручного тормоза трос заменен цепью;

- введено устройство определения пониженного сопротивления изоляции цепей управления (вольтметр с кнопками на передней стенке высоковольтной камеры);

с ТЭП 70 №0015:

- бытовой холодильник типа ТВХ заменен на холодильник типа "Морозко";

- установлен воздухоочиститель на всасывании дизеля, измененной конструкции;

с ТЭП 70 №0016:

- в опорно-рамном подвешивании тягового электродвигателя применен отъемный кронштейн;

- изменена конструкция шкворневого узла тележки;

с ТЭП 70 № 0020:

- тифон и сигнальный свисток перенесены с крыши под раму тепловоза;

с ТЭП 70 № 0023:

- для управления работой стеклоочистителя применен разобщительный кран (ранее для этих целей использовался электропневматический вентиль, включаемый кнопкой на пульте управления).

Тепловозы ТЭП 70 правильнее разделять не на два, а на три исполнения: 0001-0007; 0008-0025 и 0026 и далее с ТЭП 70 № 0026:

- устанавливается дизель 2А-5Д49

второго исполнения;

- из силовой схемы электрического тормоза исключен балластный резистор;

- изменена установка аккумуляторной батареи в нишах топливного бака;

- произведена перекомпоновка светильников в дизельном помещении и шахте холодильника;

- на пульте управления размещена кнопка "проверка ЭТ" (электрического тормоза);

- кнопка "маневр" перенесена с пульта управления и вместе с дополнительной кнопкой "свисток" размещена на боковой стенке кабины под правым боковым окном;

Изменена конструкция:

- глушителя и его установки;

- воздухоочистителей дизеля и их установки;

- воздуховода к тяговому генератору;

- шахты холодильника;

- тормозной рычажной передачи;

- высоковольтной камеры;

- установки дизель-генератора;

- установки тормозного компрессора;

с ТЭП 70 № 0065:

- регулятор давления включения тормозного компрессора типа ЛК-11Б заменен на реле давления типа РД-1-ОМ5-02;

с ТЭП 70 №0100:

- панели реле управления выполнены съемными со штепсельными разъемами;

- вместо трех клеммных коробок

дизеля установлены две;

- электропневматические вентили ВТН (отключение рада топливных насосов) и ВУП (ускоритель пуска дизеля) перенесены с дизеля на боковую стенку кузова;

с ТЭП 70 №0140:

- предохранитель в цепи электродвигателя тормозного компрессора заменен автоматическим выключателем;

с ТЭП 70 №0160:

- не устанавливается предохранительный клапан в топливной системе перед фильтром тонкой очистки топлива, так как данный клапан начали монтировать в топливоподкачивающем насосе, приводимом от дизеля;

с ТЭП 70 №0186:

- буферные фонари с прозрачной и красной линзой одинакового диаметра размещены на одном уровне. Ранее фонарь с прозрачной линзой большего диаметра, располагался над фонарем с красной линзой;

с ТЭП 70 №0197:

- выпрямительная установка типа УВКТ-5 заменена, на установку типа В-ТППД-5,7к-750 УХЛ 2;

с ТЭП 70 №0208:

- не устанавливается счетчик мото-часов работы дизеля;

- вместо блока КУА-14 (комплектное устройство автоматики) внедрен новый блок электрического тормоза типа КУА-14Б, в котором элементы усиления и сравнения сигналов выполнены на микросхемах;

с ТЭП 70 №0213:

- указатель неисправностей в элект-



ТЭП70-0407 тч Саратов

Фото Д. Мамина

рической схеме перенесен с передней стенки высоковольтной камеры на пульт управления в каждой кабине;

- на пульте управления установлена сигнальная лампа "Компрессор";

с ТЭП 70 № 0220:

- установлен совмещенный контроллер машиниста типа КМ-2202, вместо

двух контроллеров: поездного - КВ-1554 и электрического тормоза - КВ-0551;

с ТЭП 70 № 0225:

- устанавливается устройство контроля бдительности машиниста (УКБМ);

с ТЭП 70 № 0272:

- устанавливается второй комплект

радиостанции типа 42РТМ - 4М, работающий на частотах УКВ;

с ТЭП 70 №0318:

- исключена возможность работы двух тепловозов по системе многих единиц, в связи с чем, не устанавливаются две лобовых розетки со стороны второй кабины;

с ТЭП 70 №0365:

- применяется выпрямительная установка типа В-ТППД-6,3к-1к-УХЛ 2, в которой последовательно с каждым диодом включен быстродействующий предохранитель;

- на пульте управления размещена сигнальная лампа "Предохранитель ВУ перегорел";

с ТЭП 70 № 0378:

- не устанавливаются электрические блокировки дверей шкафа выпрямительной установки;

на ТЭП 70 № 0404 и с № 0414:

- оборудуется унифицированной системой тепловозной автоматики (УСТА);

Что касается применения входных дверей со скругленными стеклами окон, то здесь точного номера перехода я указать не могу. По моим сведениям, тепловоз № 0376 имеет обычные дверные стекла, а № 0384-скругленные.

С 22 сентября по 3 октября 2002 года через город Николаев дважды проходили паровозные ретро-туры, организованные украинской фирмой "Джерело" (директор В.Н. Пашкевич). В Николаеве побывали паровозы ЭР774-53 (депо Пологи), Приднепровской ж.д.;

ФД20-2714 и СО17-3146, депо Христиновка, Одесской ж.д. Также принимали участие в этих турах два паровоза серии ПЗ6 из Белоруссии, два паровоза серии Л и один серии С^у.

Отличительной особенностью этих осенних туров стала их четкая организация при содействии руководства "Укрзализниці". Подготовка паровозов была выполнена достаточно своевременно и с должным качеством. На некоторых участках составы велись одиночной тягой, без локомотивов прикрытия, что доказывает высокую степень надежности используемых локомотивов.

Ю.Шепеленко, Николаев
фото автора



В продолжение темы "Ретро поезд "Каспийский экспресс" на СКЖД" предлагаю материал об этом поезде на Волгоградском отделении Приволжской ж.д. Собственно, и название этого ретро-тура английские организаторы взяли в связи с маршрутами, проходящими вдоль Каспия...

30 августа 2002 года, в соответствии с телеграфным указанием МПС 20.08.02 года за подписью первого заместителя министра Морозова В.Н., через Волгоград прошел туристический поезд с английскими туристами ведомый паровозом ПЗ6-0032. По территории Волгоградского отделения паровозные бригады сопровождали:

на участке Морозовская - Волгоград-1 машинист инструктор локомотивного депо Волгоград-1 Мельник В.В.; на участке Волгоград-1 - Верхний Баскунчак машинист-инструктор локомотивного депо Волгоград-1 Стрючков С.Г.

В пути следования паровоз был дозаправлен водой и углем на станции Чир.

В ожидании прибытия туристического поезда на перроне Волгоградского вокзала стали появляться причастные работники и работники турфирм обслуживающих тур. И вот из-за поворота в облаках пара показался паровоз. Перед платформой машинист подал сигнал остановки и на перрон выскочили многочисленные зеваки с вокзала и близлежащих окрестностей.

Во время экскурсии туристов по городу-герою Волгограду, в депо Волгоград-1 была произведена основательная экипировка паровоза, уголь в тендер был загружен с помощью грейферного крана, заправка водой осуществлена с помощью мощных насосов пожарного поезда, чистка топки, закладка смазки. После экипировки паровоз был подан к составу, и в кабину паровоза были допущены все кто хотел, в том числе и автор статьи. Тут были и мальчишки, заморожено наблюдавшие за раритетной техникой, и машинисты локомотивного депо Волгоград-1, которых интересовали технические характеристики мощного паровоза, и ветераны, вспоминавшие военное время, и просто любознательные.

Мощный гудок паровоза заглушил вокзальный шум, и экспресс стал медленно и плавно набирать ход. Напоследок его гудок был отчетливо слышен вдали от вокзала где-то за Мамаевом курганом. Экспресс из прошлого очень порадовал волжан своим пребыванием на Волгоградской земле.

И.Семененко, фото автора



1-6 ' 2003
ЛОКОТРАНС
Российский журнал, выходит 42 раза в год

Подписка "Локотранс" 2003г.
(1 полугодие)
6 номеров (№№1-6) -
полгода 330 руб.
(доставка по России)

ПОДПИСКА ЛТ 2003
144012 Московская обл.
Электросталь, а/я 104,
Ивониной Ирине
Александровне
В 2003 году читайте :
- "Оборванные нити"
Заметки обывателя о
Московском железнодорожном узле Д.Родик,
А.А.Васильев (52)
- "Узкоколейки Урала"
- все о "digital" на русском языке....

Этот мост в Карачаево-Черкессии, он находится южнее г. Усть-Джегута.

Итак, история карачаевской железной дороги началась еще в 1912 году, когда инженер Кутейников и пятигорский градоначальник С. И. Болтенков разработали проект железной дороги Армавир - Теберда. Дорога должна была пройти по долине Урупа, а затем по ущельям рек Кубани и Теберды. Предназначалась дорога для вывоза сельскохозяйственных продуктов из приурупских станиц, а также полезных ископаемых и леса из гор Карачая. В частности, к тому времени уже началась добыча алебаstra, барита, известняка и угля в районе ст. Кардоникской. Кроме того, дорога должна была способствовать развитию нового горно-климатического курорта Теберда, который, как предполагалось, станет не менее посещаем, чем КавМинВоды. Проект был утвержден в феврале 1913 году большинством голосов на съезде станичных и аульских делегатов в ст. Отрадной. Однако окончательное обсуждение проекта прошло в Петрограде только в 15 марта 1916 года. За проект боролись мощные акционерные общества Владикавказской и Армавир-Туапсинской железных дорог. Однако проект был отдан первоначальным его инициаторам. Таким образом, при поддержке правительства С. И. Болтенков и другие заинтересованные лица образовали АО Северо-Кавказской железной дороги, с задачей построить ряд железных дорог, включая ветки Армавир - Урупская (Советская) - Упорная, Армавир - Торговая (Сальск) и Армавир - Зеленчукская - Старое Жилище (Архыз), которая в перспективе могла перевалить через Кавказский хребет и выйти к порту Сухуми. Присоединение к существующим путям должно было быть у моста через Уруп Армавир-Туапсинской дороги (см. на сай-

Судьба неизвестного моста...

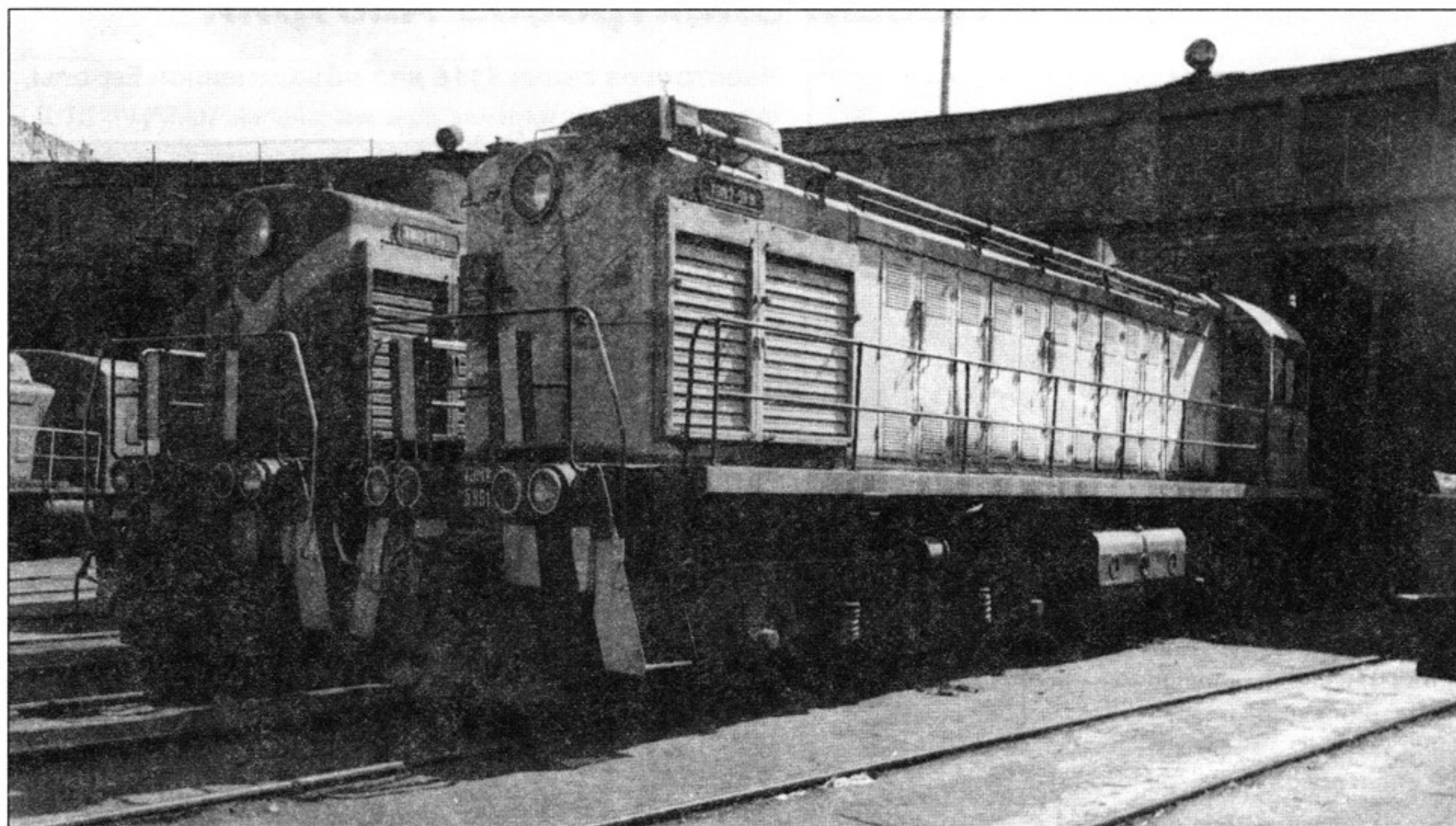


те [http:// tuapsinka.fromru.com/g_armavir_stavropolsky.html](http://tuapsinka.fromru.com/g_armavir_stavropolsky.html)). Так бы оно все и случилось, но в октябре 1917 года грянула революция. После революции в первые годы этот проект еще стоял на повестке дня. По некоторым данным, он постепенно трансформировался в проект Невинномысская - Баталпашинск (Черкесск) - Джегута - Карачаевск - Теберда - Домбай - Сухуми, включавший прокладку большого туннеля под Клухорским перевалом. Были проведены изыскания и составлен проект этой магистрали, которая должна была иметь прежде всего рокадное значение. В случае войны с Турцией Грузия оказалась бы отрезанной от России в случае захвата железной дороги Туапсе - Сочи - Сухум. Железная дорога строилась довольно интенсивно. Для ее строительства в Теберду было привезено и поселено большое количество русских семей строителей, за счет которых население Теберды значительно увеличилось. Карачаевцы также очень активно принимали участие в строительстве новой железной дороги. В 1928 году был пущен первый участок дороги, Невинномысская - Баталпашинская, а к началу войны железная дорога дошла до станции

Джегута. Кроме того, на участке Джегута - Карачаевск были проведены в полном объеме все земляные работы, сооружены все необходимые мосты и насыпи, включая большой железобетонный мост через Кубань под Усть-Джегудой.

Началась война. Один пролет железнодорожного моста через Кубань был взорван отступавшими советскими войсками. После ухода немцев карачаевцы были выселены. Строить железную дорогу и работать на ней стало некому. После возвращения карачаевцев в 50х годах мост через Кубань неоднократно пытались восстановить. Теперь уже, как автомобильный, для выезда из аула Кубина на трассу Невинномысск - Теберда. Однако каждый раз возникали какие-то проблемы, и работы останавливались, едва начавшись. Сейчас среди местных жителей сложилось поверие, что мост этот нельзя восстанавливать. Если его восстановить, начнется война... Некоторые считают даже, что это кара за выселение и гибель народа... Так и стоит красавец-мост с обрушенным в Кубань пролетом.

Материал предоставил
А.Аджиев, фото автора.



ТЭМ2-5991 на дворе тч Пенза. 08.2001 г. Фото автора

С.Лизунов

Метаморфозы некоторых ТЭМ2

В ЛТ 5,6/2002 опубликована статья А.Июффе «ТЭМ и другие». Материал очень интересный, как и сама судьба многих тепловозов этого семейства.

В частности, говорится о введении герметизированной кабины на тепловозах ТЭМ2 с №1732 и связанного с этим изменения внешнего вида тепловозов по сравнению с предшествующими тепловозами ТЭМ2 и ТЭМ1. В эксплуатации внешний вид тепловоза ТЭМ2-1732 немного изменился от первоначального. Тепловоз поступил для работы в тч Пенза-III КБШ ж.д. В 80-е годы прошлого века во время производства маневров на ст. Шнаево было допущено столкновение тепловоза с проходящим грузовым поездом. Была сильно разбита левая сторона кабины, в результате кабина не подлежала

восстановлению. В то время маневровые тепловозы были в дефиците, на маневрах в большом количестве работали половинки ТЭЗ, поэтому о списании ТЭМ2-1732 не могло быть речи, заменить кабину тоже было нечем. Через некоторое время была найдена кабина от списанного ТЭМ1 на Уфимском ТРЗ. Кабину погрузили в полувагон, но во время транспортировки из Уфы в Пензу в пути следования был обнаружен технический брак полувагона, в результате чего кабину пришлось перегружать в другой полувагон. Но в другой полувагон многострадальная кабина почему-то не уместилась, и для облегчения погрузки ее разрезали газовой горелкой на 2 части и погрузили частями.

После прибытия частей кабины в депо Пенза-III стала невозможна сборка двух частей в единое целое, и было принято решение правую часть кабины ставить старую, а левую часть поставить от прибывшей из Уфы. В результате такой операции тепловоз ТЭМ2-1732 превратился в своеобразный «гибрид», воплотивший в себя конструкции кабин двух видов: у правой части кабины лобовые окна приподняты по сравнению с боковыми и у них скошены верхние внешние углы по вертикали и горизонтали, у левой части кабины лобовые окна прямоугольной формы и расположены на одном уровне с боковыми по типу ТЭМ1.

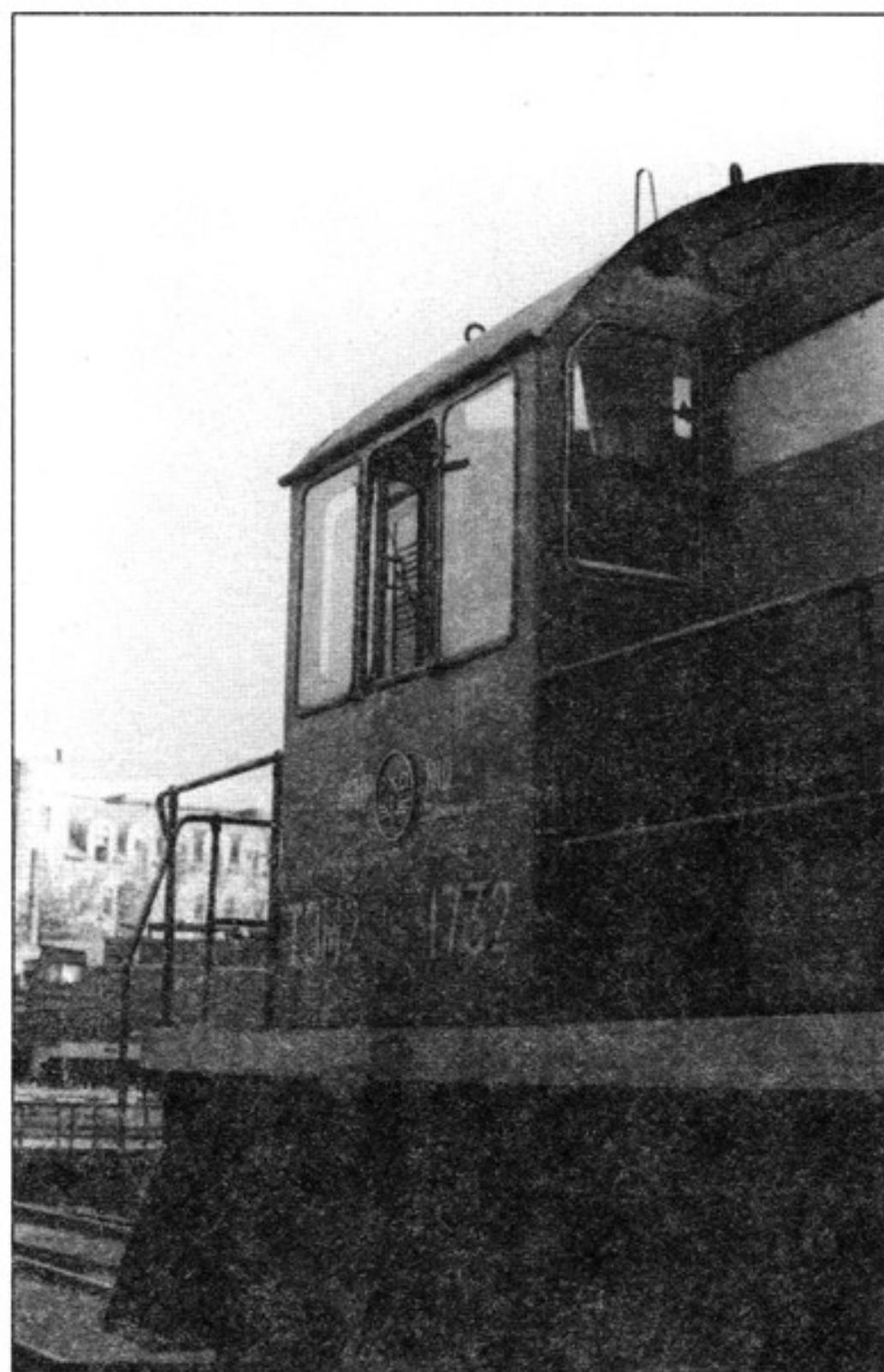
На сегодняшний день тепловоз продолжает работать в тч Пенза-III КБШ ж.д. и закреплен за ПМС-151. Благодаря закреплению за локомотивными бригадами, машина работает нормально и выглядит хорошо.

О судьбе очередного ТЭМ2-1733 мне известно, что он работает в тч Самара. А вот ТЭМ2-1734 в процессе работы внешнего вида не менял, и в конструкции кабины

имеет все детали, которые описаны А.Июффе (в ЛТ 5/2002, с.13.) В настоящее время ТЭМ2-1734 работает в тч Пенза-III.

Также в процессе работы на передних капотах тепловозов ТЭМ2-5991 и ТЭМ2-6378 были установлены горизонтальные трубы, в которые уложены кабели, и на передних торцах установлены клеммы для подключения кабелей снегоочистителя «Ветерок».

Других переделок тепловозов ТЭМ2 в тч Пенза-III не было, в н.в. основными сериями тепловозов в депо являются ЧМЭЗ и ЧМЭЗТ, ТЭМ2 в парке депо всего 10 единиц. Но мне известен факт, что в тч Рузаевка на одном тепловозе ТЭМ2 был установлен вибропантограф. Но это, скорее всего, сделано из-за отсутствия ЧМЭЗ в тч Рузаевка.



ТЭМ2-1732

(правая сторона кабины:
лобовые окна со скосом)

ТЭМ2-1732

(левая сторона кабины:
лобовые окна прямоугольные)
08.2002 г. Фото автора



М.А.Кацер

Новый электровоз Австрии



Электровоз серии 1116 для объединенной Европы,
фото ЕК

31 августа 2001 года почта Австрии издала многоцветную почтовую марку номиналом 7 шиллингов и 2 конверта первого дня к открытию первого четырехпутного участка железнодорожной магистрали Западной Европы.

На рисунке марки - новый четырехосный универсальный электровоз переменного тока серии 1016/1116.

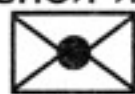
Электровоз может эксплуатироваться на электрифицированных железнодорожных путях Австрии, Германии и Швейцарии под напряжением 15 кВ 16,7 Гц (исполнение 1016) и на дорогах Венгрии, Чехии и Словакии под напряжением 25 кВ 50 Гц (исполнение 1116). Скорость электровоза - 230 км/ч, длительная мощность - 6400 кВт, часовая -



7000 кВт, масса - 85 т. В изготовлении электровоза принимали участие австрийская фирма "Сименс" и фирма Германии "Краусс-Маффель".

К моменту выхода почтовой марки был открыт первый четырехпутный участок между станциями ST.PETER и ST.VALENTIN, о чем сказано в тексте памятного гашения.

Завершение четырехпутной ж.д. магистрали Западной дороги между Веной и ст. Вельс планируется на 2010 год.



Хотел бы внести ясность в вопрос о нумерации тепловозов серии ТЭМ2У. Дело в том, что в статью г-на А.Иоффе (ЛТ 5/2002), в которой очень подробно и интересно излагается история "ТЭМ1 и других", вкралась маленькая, но досадная ошибка, породившая путаницу. В табл.4 "Постройка тепловозов ТЭМ2У" номера локомотивов выпуска 1987 г. следует читать, видимо, как "8699-9011" и "9013-9019". Это легко устанавливается, если сравнить нумерацию с общим количеством тепловозов, построенных за год (320 шт.), да и запись интервала номеров как "9699-9011" выглядит нелепо и явно ошибочно. Кстати сказать, эта неточность впервые появилась еще в статье того же автора, опубликованной в журнале "Локомотив" №5, 1998, и впоследствии почему-то не была им исправлена.

Если же обратиться к заметке в ЛТ 7/2002, следует отметить, что станция Октябрьской ж.д. носит название Кузнечное (не Кузнечная). Там расположены 3 щебеночно-гравийных балластных карьера. На моей



фотографии тепловозы ТЭМ1-1280 и ТЭМ2УМ-750 приписки ТЧ-12 С-Петербург-Финляндский на ст.Кузнечное, сентябрь 2002 г.

Что же касается тепловоза ТЭМ2У-8905, то он приписан не к ТЧ, а к ПЧ-11 Окт. ж.д. (С-Петербург-Балтийская дистанция пути) и используется на хозработах. ТЧ-11 здесь совершенно не при чем. Это локо-

мотивное депо Выборг, и из маневровых тепловозов там работают ТЭМ1, ТЭМ2 (всего 6 штук) и единственный ТЭМ2УМ-153.

Надеюсь, теперь картина выпуска Брянских тепловозов, так точно и скрупулезно нарисованная А.Г.Иоффе, будет полной.

С.Критский



ЧУДЕСНЫЕ НОМЕРА ИЛИ ЧУДЕСА С НОМЕРАМИ...



В ЛТ 11/2001 напечатана моя заметка о странностях в нумерации тепловозов 2ТЭ10М (кстати, из списка выпал 2ТЭ10М-0676 выпуска 1983 г.). Откликнулся С.Лизунов из Пензенской области:

«Мне удалось выяснить, что тепловозы 2ТЭ10М и 3ТЭ10М строились параллельно. Тепловозы 3ТЭ10М получили номера с №0002 и с №1001 по №1440. Тепловозы 2ТЭ10М получили номера с №0201 по №1000 и с №2001 по №3664. Номера с 1441 по 2000 получились свободными. Так же строились отдельные секции (средние) и направлялись в большинстве случаев в депо Ташкент. Также я видел на фото тепловоз 3ТЭ10М-5042 из Узбекистана, что тоже является загадкой».

Всего в 1979-1990 гг. построено 639 тепловозов серии 3ТЭ10М (без учета 3ТЭ10В-0001) и в 1981-1990 гг. 2464 тепловоза серии 2ТЭ10М/2ТЭ10МК. В депо Волочаевка-II, Комсомольск-на-Амуре, Высокогорное Дальневосточной ж.д. тепловозы 3ТЭ10М («крокодилы») поступали с начала 80-х годов. Мне встречались 3ТЭ10М-0127, 0140, 0144, 0145 (постройки 1981 года), 0163 и 0179 (1982 г.). Небольшие партии 3ТЭ10М поступали в депо Хабаровск-II в 1986 году (1218, 1219, 1221, 1222, 1226, 1227, 1228, 1277, 1279), 1987 году (1290), 1988 году (1298, 1303, 1309, 1311, 1325, 1329). Еще был тепловоз 3ТЭ10М-1398, изготовленный в 1989 году для БАМ ж.д., имевший некоторые отличия. 10 лет назад в Комсомольское депо пришли тепловозы серии 3ТЭ10У (известны номера 0057, 0058, 0059, 0060, 0061), а в Хабаровске появились 2ТЭ10У выпуска 1992 года (номера 0471, 0473, 0474 и 0475). Нумерация в них раздельная.



По данным Людиновского завода всего было изготовлено 3896 тепловозов ТГМЗ, ТГМЗ^А, ТГМЗ^Б. За время блуждания по хабаровским промпутям в 1991-1993 гг. удалось обнаружить 6 тепловозов серии ТГМЗ^Б: 2038 (1968), 2358 (1970), 2911 (1971), 2918 (1971), 3759 (1974), 3818 (1975). Однако номера и статистика противоречат информации из последней книги Ракова, согласно которой в 1959-1977 гг. построено 3542 тепловоза этой группы. (Почему-то в книге Ракова отсутствуют сведения о номерах ТГМЗ, ТГК2, АС1А).



Еще одно недоразумение связано с ТЭМ7А. Тепловозы ТЭМ7А выпускаются с 1988 года и имеют собственную нумерацию (с №0001). За 10 лет с лишним построено 180 единиц (ЛТ 12/2000). Однако я встречал тепловозы с номерами, не укладывающимися в эту статистику. 13 октября 1992 года видел ТЭМ7А-0201 выпуска 1992 года, следовавший из Людиново в город Лучегорск Приморского края для работы на местном угольном разрезе. 9 декабря 1999 года видел ТЭМ7А-0251, прошедший недавно капремонт и направлявшийся куда-то на запад.

**Тема сатирики и нумерации будет продолжена в следующих номерах журнала ЛТ.
Ждем ваших писем!**



Прежде чем задать один каверзный вопрос знатокам тепловозов России, предлагаю ознакомиться со списком номеров ТЭМ2, ТЭМ2А и ТЭМ2У. В основном, это хабаровские ТЭМки.

ТЭМ2	ТЭМ2А	ТЭМ2У
182 (1969)	524 (1970)	8170 (1985)
421 (1969)	534 (1970)	8172 (1985)
448 (1970)	749 (1971)	8201 (1985)
503 (1970)	751 (1971)	8207 (1985)
527 (1970)	754 (1971)	8376 (1985)
624 (1970)	756 (1971)	8428 (1986)
1395 (1973)	777 (1971)	9161 (1988)
1840 (1974)	779 (1971)	9234 (1988)
1985 (1975)	872 (1971)	9237 (1988)
1992 (1975)	1083 (1972)	9279 (1988)
5178 (1976)	1084 (1972)	
5475 (1977)	1131 (1972)	
5484 (1977)	1178 (1972)	
5511 (1977)	1179 (1972)	
5695 (1977)	1181 (1972)	
5902 (1978)	1188 (1972)	
5908 (1978)	1472 (1973)	
5916 (1978)	1831 (1974)	
5957 (1978)	1833 (1974)	
5979 (1978)	1838 (1974)	
6470 (1980)	1839 (1974)	
6471 (1980)	1842 (1974)	
6474 (1980)	1859 (1974)	
6475 (1980)	1862 (1974)	
6476 (1980)	1863 (1974)	
6477 (1980)	1866 (1974)	
6478 (1980)	5995 (1978)	
6517 (1980)	5997 (1978)	
6519 (1980)	6349 (1980)	
6631 (1981)	8719 (1987)	
6654 (1981)		
6860 (1981)		
6861 (1981)		
6902 (1981)		
6911 (1981)		
6912 (1981)		
7032 (1982)		
7410 (1983)		
7418 (1983)		
7422 (1983)		
7743 (1984)		
7836 (1984)		
7861 (1984)		
7862 (1984)		

Имеется несколько тепловозов ТЭМ2 Ворошиловградского завода: 2478 (1972), 3332? (1979), 3333 (1979), 3336 (1979)

Уссурийский ЛРЗ в 1993 году взялся производить капитальный ремонт маневровым тепловозам и, соответственно, в Хабаровске стали мелькать ТЭмки с других дорог, например ТЭМ1-0363, промышленный ТЭМ2-7410 и другие. Летом 1994 года через хабаровский узел проследовали один за другим два облезлых синих ТЭМ2 без надписей. Тепловозы на первый взгляд обыкновенные, 1981 и 1984 гг. постройки, причем второй имел кузов по типу ТЭМ2У. Нумерация, однако, у них была странная, не характерная для этих лет (см. таблицу): 1244 и 1261. Иногда к локомотиву пристраивают чужую табличку или мажут чужой номер, но в данном случае это не так. На табличке Брянского завода изначально стояли такие номера и годы, причем у №1261 вместо серии ТЭМ2 выдавлена буква М (М-1261). Тепловозы остались для меня загадкой. Это уже область высшего разума, в которую до сих пор не удалось проникнуть. Может быть, кому-то из читателей ЛТ повезло больше?

продолжение. Нач. на стр. 11.

По данным Луганского тепловозостроительного завода в 1977 году был построен, среди других, тепловоз 2ТЭ10В-3660. Однако прошлым летом я наткнулся на информацию о тепловозе-памятнике серии 2ТЭ10Л с таким же номером! (Речь идет о тепловозах-обрубках в депо Одесса-сортiroвочная, ЛТ 7/2000). По-моему, настоящий номер одесского "монумента" все же 1179 (в 1970 году ЛТЗ выпустил 375 тепловозов серии 2ТЭ10Л с номерами 1037-1411, в т.ч. №1179), а 288А - это какой-то сугубо технологический номер.

Можно вспомнить немало подобных случаев, чего стоят, например, паровозы-памятники с фальшивыми "историческими" номерами или некоторые экспонаты Новосибирского музея. Помню, летом 1997 года через Хабаровск проследовала секция ВЛ85-136. Одна табличка на ней была 1989 года, другая от электровоза ВЛ60^к еще 1966 года! В общем, "шизни" хватает. Ничего не поделаешь, это еще одна сторона деятельности профессионалов от железной дороги...

За разъяснениями я обратился к С.Палиенко, автору заметки об одесской ретро-халтуре. Вот что он ответил: "Моя заметка в ЛТ вовсе не опровергает сведения ЛТЗ о том, что №3660 был присвоен 2ТЭ10В. Просто на этом памятнике такой номер, только и всего, а я сообщил об этом в журнал. Могу добавить только то, что судя по заводскому клейму на раме, настоящий номер бывшего тепловоза 2ТЭ10Л-288. Более точно клеймо на стандартном месте выглядит так: 1179-288А 05.5.1970.

Заводские таблички ВЛ60^к на ВЛ85 меня мало удивляют. Я сам видел в тч-3 Казатин ЮЗ ж.д. ВЛ80^к, у которого одна табличка от ВЛ80^т, а вторая от ВЛ80^р. Это элементарно делается на ремонтных заводах, где слесаря ставят на нужное место что-то похожее на то, что там должно стоять. Кому какое дело до статистики и истории, а тем более, до любителей железных дорог с их непонятными интересами..."

Статистика и нумерация бронетепловозов - это вообще темный лес. Летом 1991 года я впервые увидел тепловоз ТЛ, представлявший собой наглухо закрытую секцию ТГ16 с высокой передней частью. Сопровождающий этот тепловоз сказал, что построен он в 1974 году и едет в Уссурийск (или Южно-Сахалинск, точно не помню), где ему срежут выступающий за габарит верх, и отправят на Сахалин (?). В начале августа 1992 года на станцию Хабаровск-II военные приволокли (кажется из Биробиджана) несколько бронеплатформ, два бронетепловоза ТЛ, 10 бронетепловозов ТМ. Платформы вскоре покатали дальше, а тепловозы отогнали в депо, где они нашли свой конец. Тепловозы серии ТЛ имели номера 421 и 426, год выпуска якобы 1972-73-й (табличек, ко-

нечно, не было). Тепловозы серии ТМ имели номера 207, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 250. Когда их стали раздвигать в лом, оказалось, что под броней скрывались ТГМ1 позднего выпуска: ТГМ1-3270 (ТМ 224), ТГМ1-3363 (ТМ 250) и АР. Один тепловоз поступил для работы в местную промышленность.

Однажды мне встретился списанный тепловоз ТГМ23 позднего выпуска. Серия и номер были закрашены. Изучение поблекшей от времени заводской таблички тоже ничего не дало. В 60-е годы муромские тепловозы имели хорошие массивные таблички, где помимо прочего указывался год постройки. Затем, где-то в начале-середине 70-х, господствовали плоские дешевые «жестянки», на которых кроме названия завода со всеми коммунистическими регалиями больше ничего интересного не было. К счастью, муромчане скоро одумались и начали шлѣпать не только годы, но и месяцы. Впрочем, воздухораспределитель имел дату «1973». Обычно клеймо на воздухораспределителе совпадает с годом выпуска самого локомотива.

До 1973 года и после в нумерации тепловозов серии ТГМ23 странностей, как правило, не наблюдается:

1962	001
1963	002-004
1964	005-024
1965	025-066
1966	067-136
1967	137-235
1968	236-350
1969	351-459
1970	460-608
1971	609-809
1972	810-1089
1973	1090-2043
1974	2044-2387
1975	2388-2686
1976	2687-2806
1977	2807

Интервал 1090-2043 состоит из 954 номеров. В 1973 году было построено 354 тепловоза ТГМ23, их номера разбросаны по всему интервалу (1115, 1990 и др.). Остались, таким образом, 600 нематериализовавшихся номеров. Может быть, предполагалось отдать их ТГМ23Б первых выпусков? Но в книге Ракова имеется изображение первого тепловоза серии ТГМ23Б постройки 1973 года с номером 001. Или это экспортный след? Известно, что ТГМ23 поставлялись на Кубу, в Египет, Болгарию, Иран, Венгрию и др. И надо же было кому-то запутать нумерацию ТГМ23!

Кто-нибудь из наших профессионалов может объяснить, что произошло в 1973 году с нумерацией ТГМ23?

Вот далеко не полный список хабаровских ТГК2:

ТГК2-209	(1963)
ТГК2-796	(1965)
ТГК2-1944	(1968)
ТГК2-3289	(1972)
ТГК2-3681	(1973)
ТГК2-4381	(1975)
ТГК2-6621 (или 6627)	(1983)

ТГК2-6772	(1984)
ТГК2-6829	(1984)
ТГК2-7173	(1985)
ТГК2-7685	(1986)
ТГК2-8048	(1988)
ТГК2-8544	(1990)
ТГК2-1-8643	(1990)
ТГК2-1-8959	(1991)
ТГК2-1-9064	(1992)

Что может означать единица, появившаяся в 1990 году в обозначении тепловозов? В конце 80-х Калужский завод попытался создать замену вечному ТГК2, построить два опытных тепловоза ТГМ61, тоже двухосных, с дизелем такой же мощности, но, надо полагать, более современных. С тех пор о ТГМ61 что-то не слышно; как видно, дело заглохло (как часто бывает в России). Лет десять назад появился модернизированный ТГК2. Неплохо бы напечатать в "Локотранс" фото ТГМ61, а также "чудо модернизации" ТГК2М.

Почему-то на тепловозах Камбарского завода никогда не было нормальных табличек. Неужели так трудно спроектировать ее где-нибудь на капоте? Впрочем, на тележках имеются круглые бляхи с двухзначными и многозначными номерами, очевидно, годы выпуска и заводские номера тележек. На путях хабаровской промышленности встречал тепловозы ТГМ40-0067 (1984), 0334 (1987?), 0405 (1988), 0555 (1989). На малой ДВЖД работают тепловозы ТУ7-2611 и 2612 (1985). Летом 1992 года я побывал на узкоколейке Вяземского леспромхоза, и, в частности, видел тепловоз ТУ4-1667, у которого одна тележка выпущена в 1983 году, другая в 1984-м, при том, что сами тепловозы ТУ4 выпускались в 1962-1974 гг. Вот и разберись с их историей и статистикой! Оказывается, пакостная традиция не указывать годы рождения своих локомотивов началась еще в середине века. На вяземской узкоколейке я нашел деревянный снегоочиститель ЦУМЗ с вполне приличной табличкой Камбарского завода, но, к сожалению, без указания года выпуска. Эх, недоделанные...

Еще одно воспоминание. Во второй половине 80-х годов в депо Хабаровск-II можно было встретить тепловоз 3ТЭ10М с надписью «Школьник», а также электровоз ВЛ80^с с рисунком пионерского значка и надписью о том, что при его производстве был использован металлолом, собранный пионерами со станции Облучье Дальневосточной дороги. Да уж, было время... До сих пор бывшие пионеры по старой привычке сдают что ни-попадая в лом, в том числе и материальные свидетельства истории великой железнодорожной державы!

Летом 1997-го видел тепловоз 2ТЭ136-0001 выпуска 1992 г. со сгоревшей кабиной и без проводника. Гнали его, видно, с БАМа, куда-то в сторону Владивостока....

Материалы подготовил С.Чередниченко

Василий Скавыш, фото из архива автора

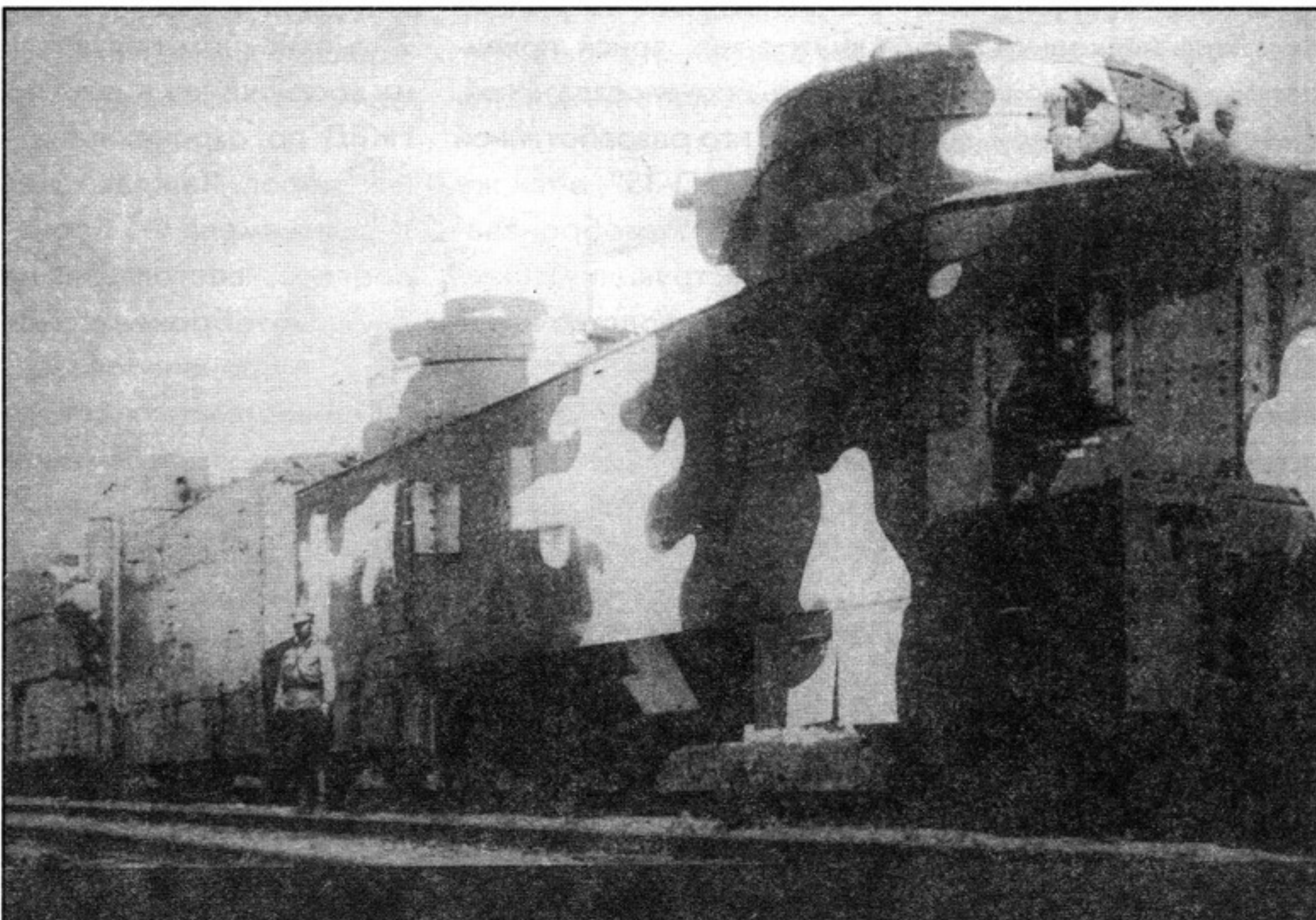
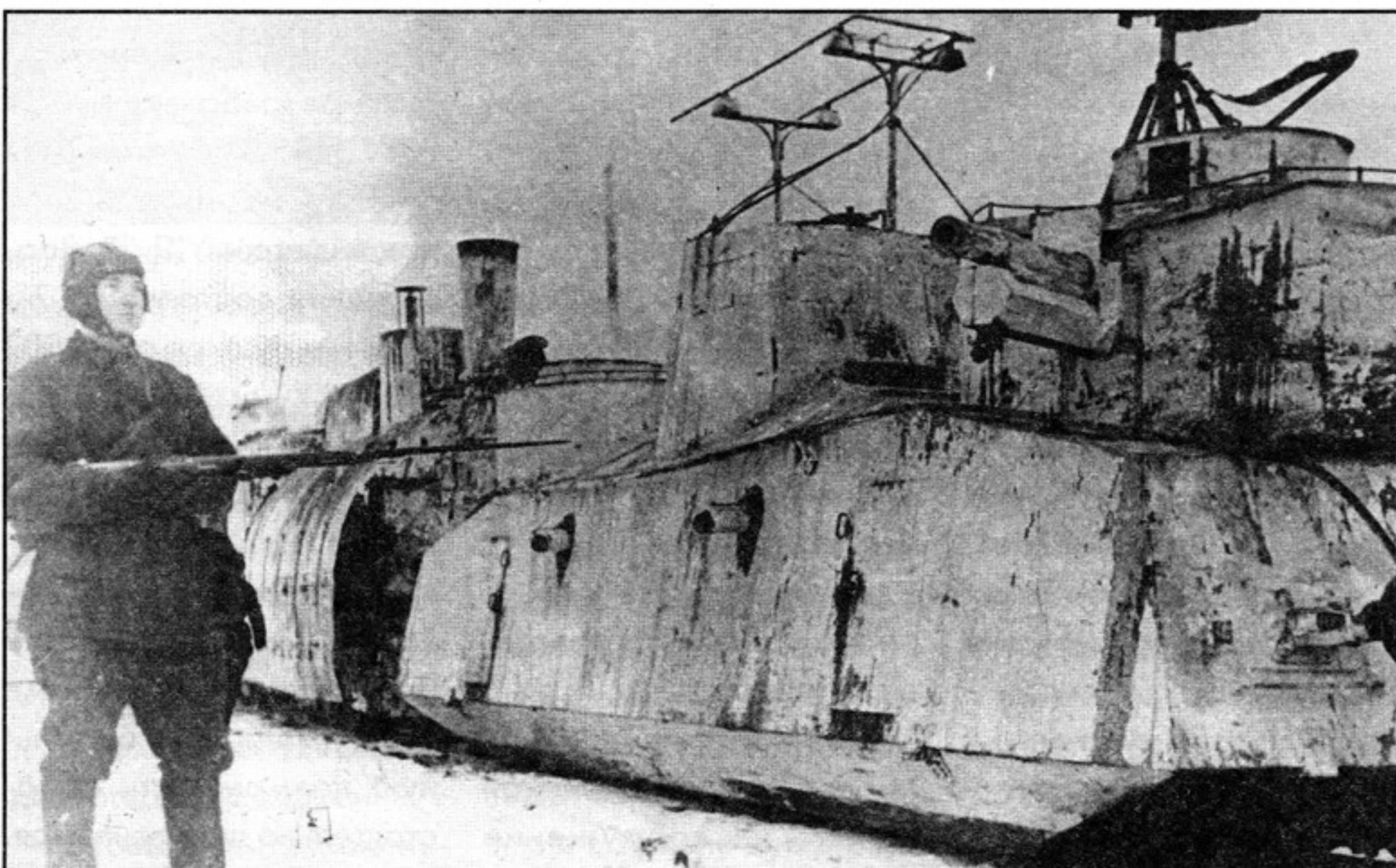
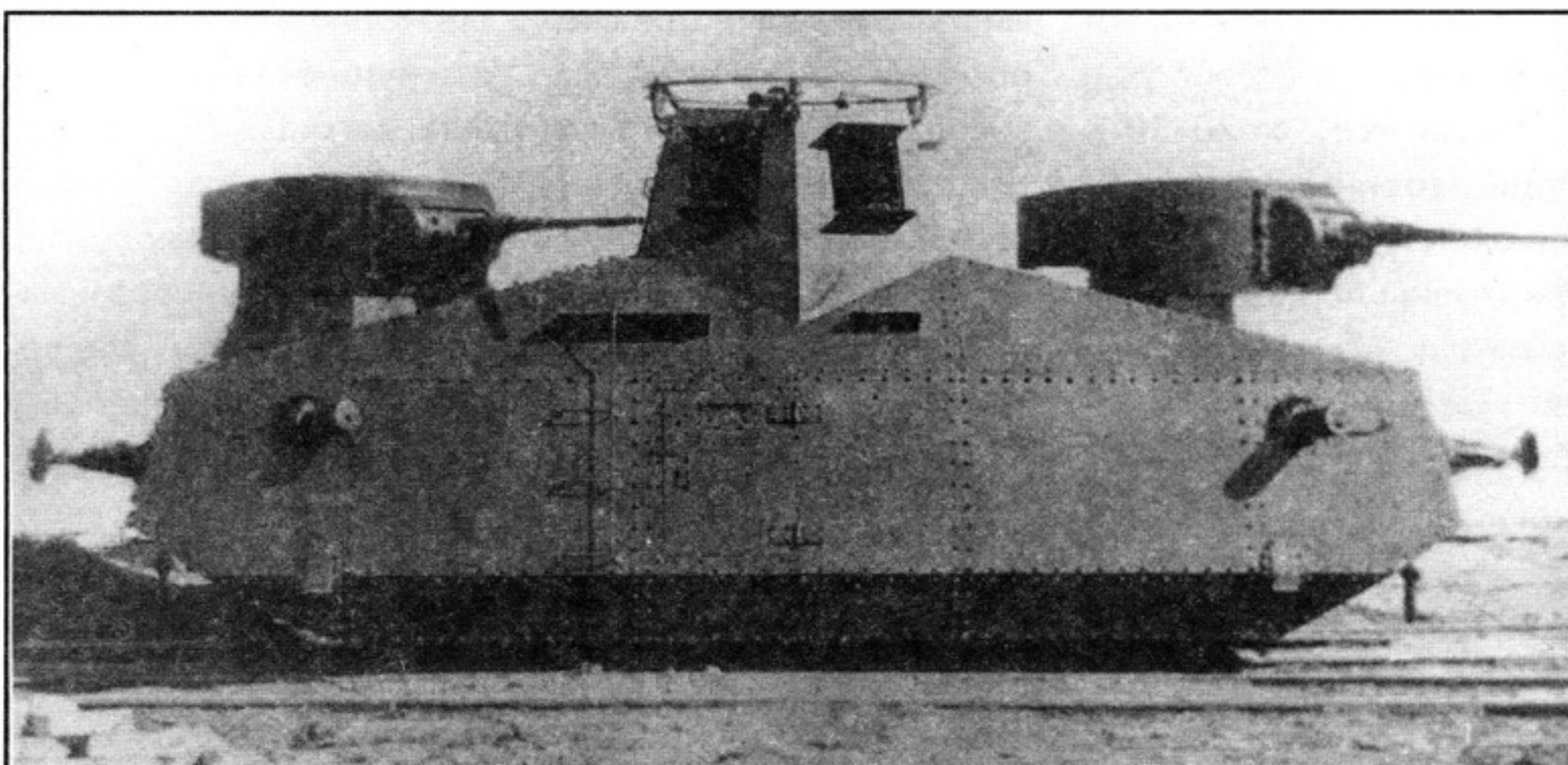
История бронепоездов войск НКВД

После официального завершения в 1920 году Гражданской войны в Европейской части России, и в 1922 году — на Дальнем Востоке, мир не наступил на огромной, многонациональной территории нашей страны.

Жесткие меры по руководству страной принимаемые новой властью, кровавый беспредел, продолжающаяся политика военного коммунизма и особенно продразверстка, вызывали законное возмущение и неприятие Советской власти значительной частью населения, особенно в деревнях. Многие красноармейцы, грудью защищавшие новую власть, и после демобилизации вернувшиеся к мирной жизни, из-за невыносимых условий жизни, вновь вынуждены были взяться за оружие, однако действовали уже против этой власти.

Официальная пропаганда, на протяжении многих лет именovala участников многочисленных крестьянских и национальных восстаний не иначе как бандитами.

Новая власть направляла для подавления таких выступлений наиболее боеспособные части Красной Армии, включая и бронепоезда, значительная часть



Мотоброневагон
Дыренкова "Д-1"
Мотоброневагон
Дыренкова "Д-2"
Бронепоезд №36 ОДВА
на советско-китайской
границе, 1929 г.,
фото ЦМВС

которых, после разбронирования передавалась в народное хозяйство. Но еще имелась они и на вооружении.

Тогда же, в 20-30-е годы, военным руководством страны были рассмотрены варианты боевого использования оставшихся на вооружении бронепоездов. Их применение предполагалось:

- в крупном вооруженном конфликте в Европе;
- в локальной войне на Восточных фронтах;
- в подавлении внутренних восстаний.

Если первые два варианта действий относились к прерогативе армии, то третий вариант — к внутренним войскам, которых к тому времени еще не существовало. Однако в начале 20-х годов, для борьбы с врагами Советской власти внутри страны, была сформирована первая специальная часть — прообраз внутренних войск — отдельная бригада Чрезвычайной комиссии, на вооружении которой состояло несколько бронепоездов постройки периода Гражданской войны. В состав бригады, кроме того, входили: 5 стрелковых батальонов и кавалерийский дивизион.

С помощью жестоких мер карательного направления, террора, руководству страны удалось подавить наиболее массовые и опасные повстанческие движения в различных уголках страны. Антоновский мятеж, подавление националистических выступлений на Кавказе, в частности, в августе-сентябре 1925 года в Чечне, и дру-

гие "блестящие" операции против своего народа, в которых бронепоезда выступали в качестве своеобразного "пугала". Руководство ОГПУ, учитывая опыт боевого применения бронепоездов, и опасаясь новых волнений, приняло решение о принятии их к себе на вооружение уже на постоянной основе, чтобы не задействовать армейские бронепоезда для внутренних целей.

Коллегия ОГПУ под руководством Менжинского в 1928 году оформила это решение своим постановлением. Летом того же года Управление бронетанковых войск РККА по приказу Наркома Обороны К.Е.Ворошилова передало чекистам первый и один из лучших бронепоездов того периода, получивший соответствующее наименование "Феликс Дзержинский". За первым бронепоездом последовали другие.

Помимо бронепоездов постройки Гражданской войны, на вооружение формируемых частей внутренних войск принимались бронепоезда новой, только что разработанной серии — "БП-35", а так же новейшие мотоброневагоны конструкции Дыренкова, производство которых было развернуто сразу на нескольких заводах. Необходимо заметить, что подобных мотоброневагонов "Д-2" армия практически не получала.

Что же собой представляли мотоброневагоны? Это была реализация, наряду с продолжавшимся строительством бронепоездов классического типа, идеи формирования бро-

непоездов нового поколения. Боевую часть их составляли не традиционные бронеплощадки, а самодвижущиеся бронированные вагоны. Последнее обстоятельство существенно расширило диапазон тактических возможностей, поскольку все составные части бронепоезда могли осуществлять независимый маневр и вести боевые действия как вместе, так и на значительном удалении друг от друга.

Типовая конструкция двухосного мотоброневагона с несущим корпусом была разработана в 1934 году Н.И.Дыренковым и принята на вооружение под индексом "Д-2". Вооружение состояло из 2-х 76,2-мм пушек обр.1902 года и 7-ми 7,62-мм пулеметов "Максим" обр.1910 года. Эта боевая машина удовлетворяла всем требованиям, которые предъявлялись к бронеплощадке, а, кроме того, имела дополнительную возможность самостоятельно передвигаться.

Мотоброневагоны "Д-2" в основном поступали на вооружение в дивизии НКВД по охране железных дорог. Каждая такая дивизия имела 4-5 бронепоездов, состоявших из двух мотоброневагонов "Д-2" и бронепаровоза.

Одновременно совершенствовалась и сама материальная часть. Каждый бронепоезд должен был иметь в своем составе:

- бронированный паровоз;
- 2-4 бронеплощадки;
- площадки ПВО;
- 4 (реже 2) контрольные площадки.

Работы по модерниза-

ции старых и созданию новых бронепоездов велись в Брянске на бронепаровозной базе НКВД №6. К 1933 году там и был разработан бронепоезд серии "БП-35" в составе:

- бронепаровоза "ПР-35", оборудованного башней ПВО и радиостанцией;

- 2-х легких бронеплощадок "ПЛ-35" с двумя 76,2-мм орудиями обр.1902/30 г. на каждой

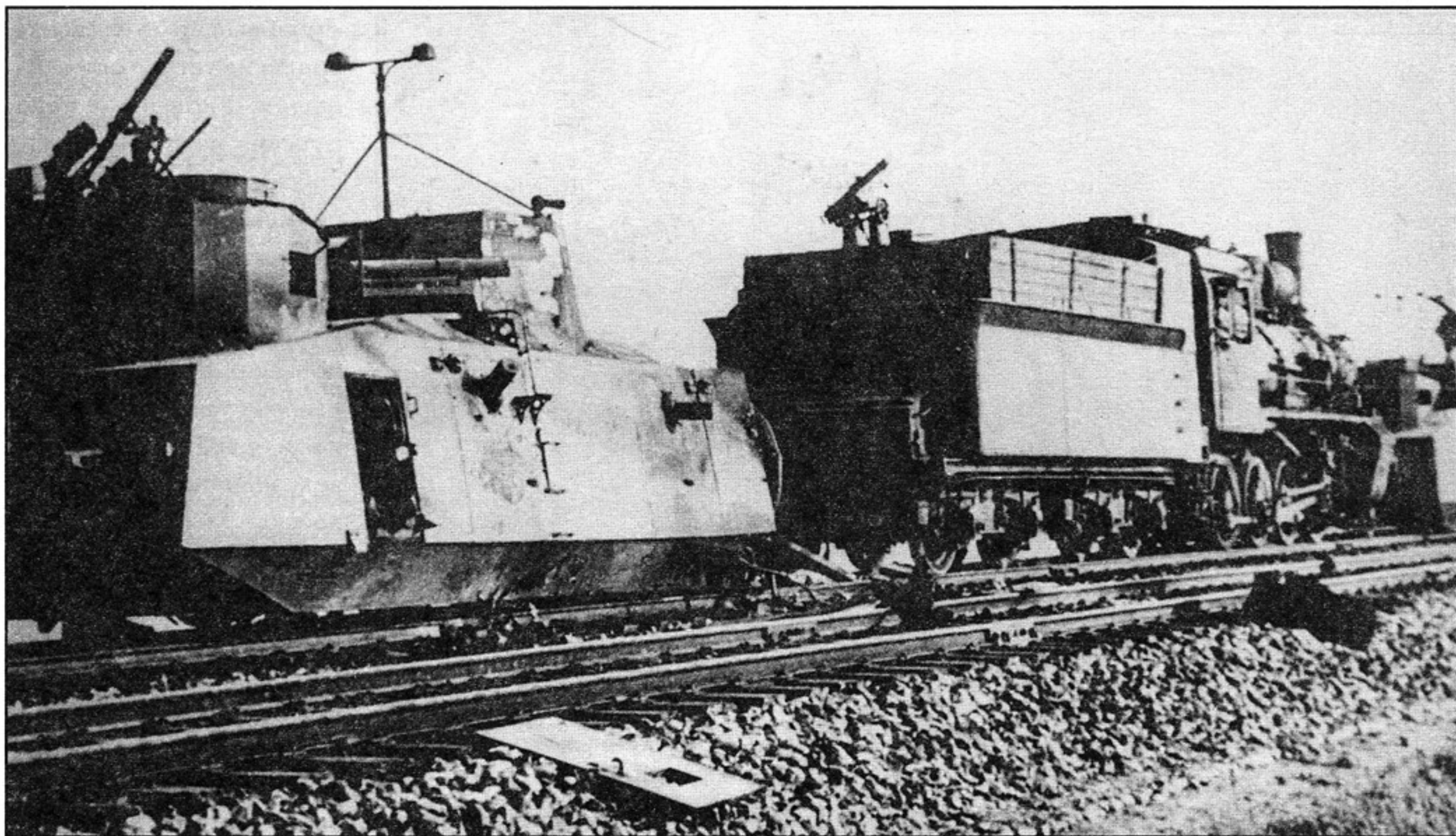
- или 2-х тяжелых бронеплощадок "ПТ-35" с одним 107-мм орудием обр.1910/30 г. на каждой;

- площадки ПВО типа "СПУ-БП".

Серийный выпуск бронепоездов "БП-35" начался в том же году на Брянском машиностроительном заводе "Красный Профинтерн", территория которого использовалась ранее под склад №60, а позже реанимировалась в бронепаровозной базе НКВД №6.

Бронепоезда "БП-35" поступали на вооружение не только в Красную Армию, но и войска НКВД. Точных сведений о количестве "БП-35", поступивших на вооружение войск НКВД не имеется, но на вооружение Красной Армии их поступило 47.

При транспортном управлении ОГПУ было создано учебное подразделение бронепоездов для подготовки артиллеристов, пулеметчиков, связистов и других специалистов бронепоездной службы. Кроме этого был создан специальный дивизион бронепоездов с местом дислокации — Белорусский вокзал в г.Москве. На этот дивизион возлагались осо-



Мотоброгневагон с одной орудийной башней. Вторая сбита артогнем.

бые задачи — обеспечивать безопасность передвижения по железной дороге высшего руководства страны, и в первую очередь Сталина, который очень не любил летать самолетами.

В конце тридцатых годов началось массовое формирование дивизий и бригад НКВД по охране железных дорог и других важных объектов. Как правило в каждую дивизию

входили 4 полка, в каждом из которых имелся бронепоезд обычной постройки или рота мотоброгневагонов, состоящая из двух мотоброгневагонов "Д-2" и бронепаровоза.

Бронепоезда и роты мотоброгневагонов носили нумерацию тех полков, в состав которых они входили.

Розовая мечта коммунистического руководства страны первых послереволюционных лет — миро-

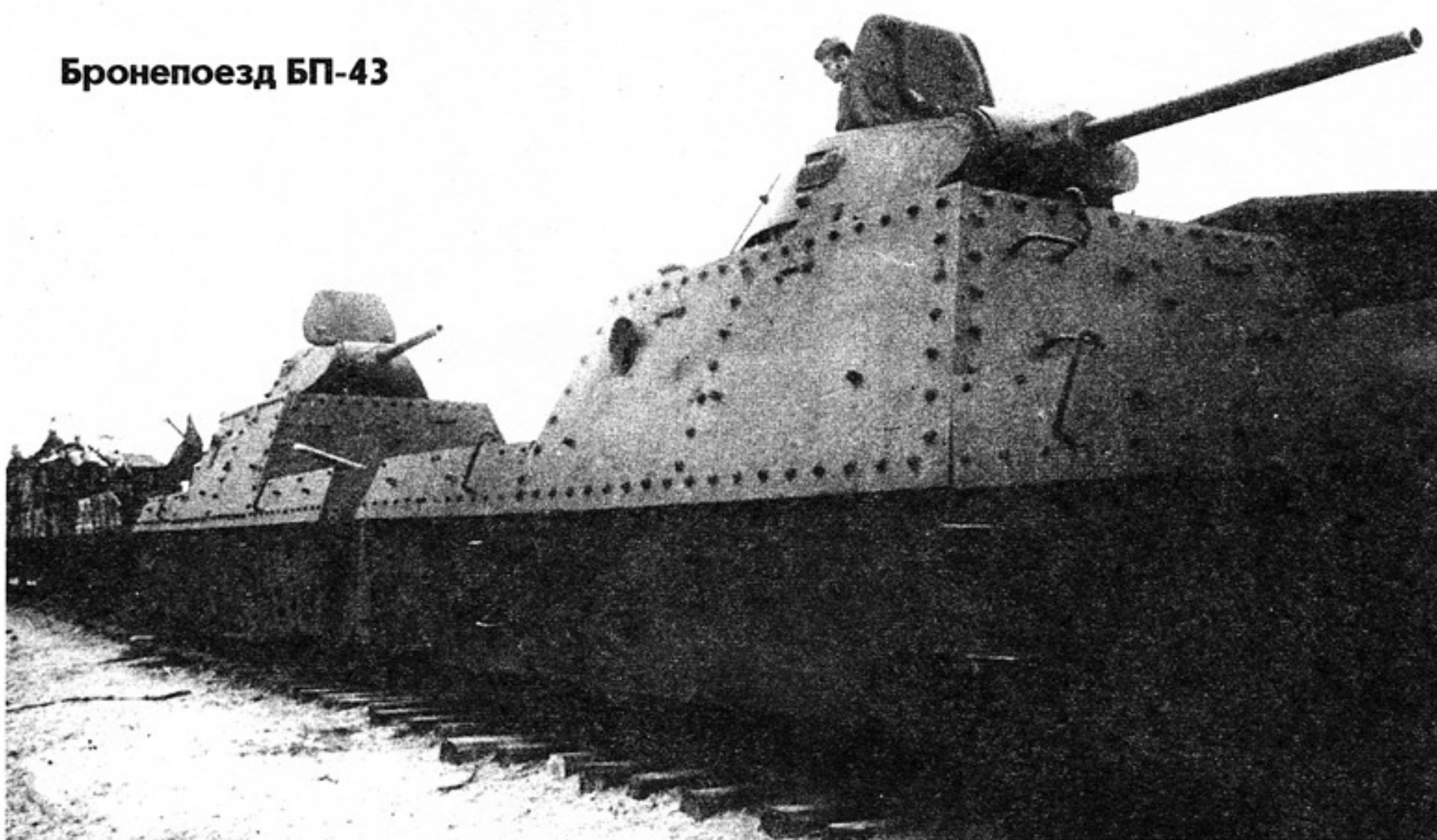
вая революция, уже рассеялась. Стало ясно, что мировую революцию можно совершить только опираясь на штыки Красной Армии, поэтому развитию военного производства уделялось первостепенное внимание. В Генеральном штабе проводились командно-штабные игры с привлечением командиров соединений, на которых отрабатывались планы наступательных

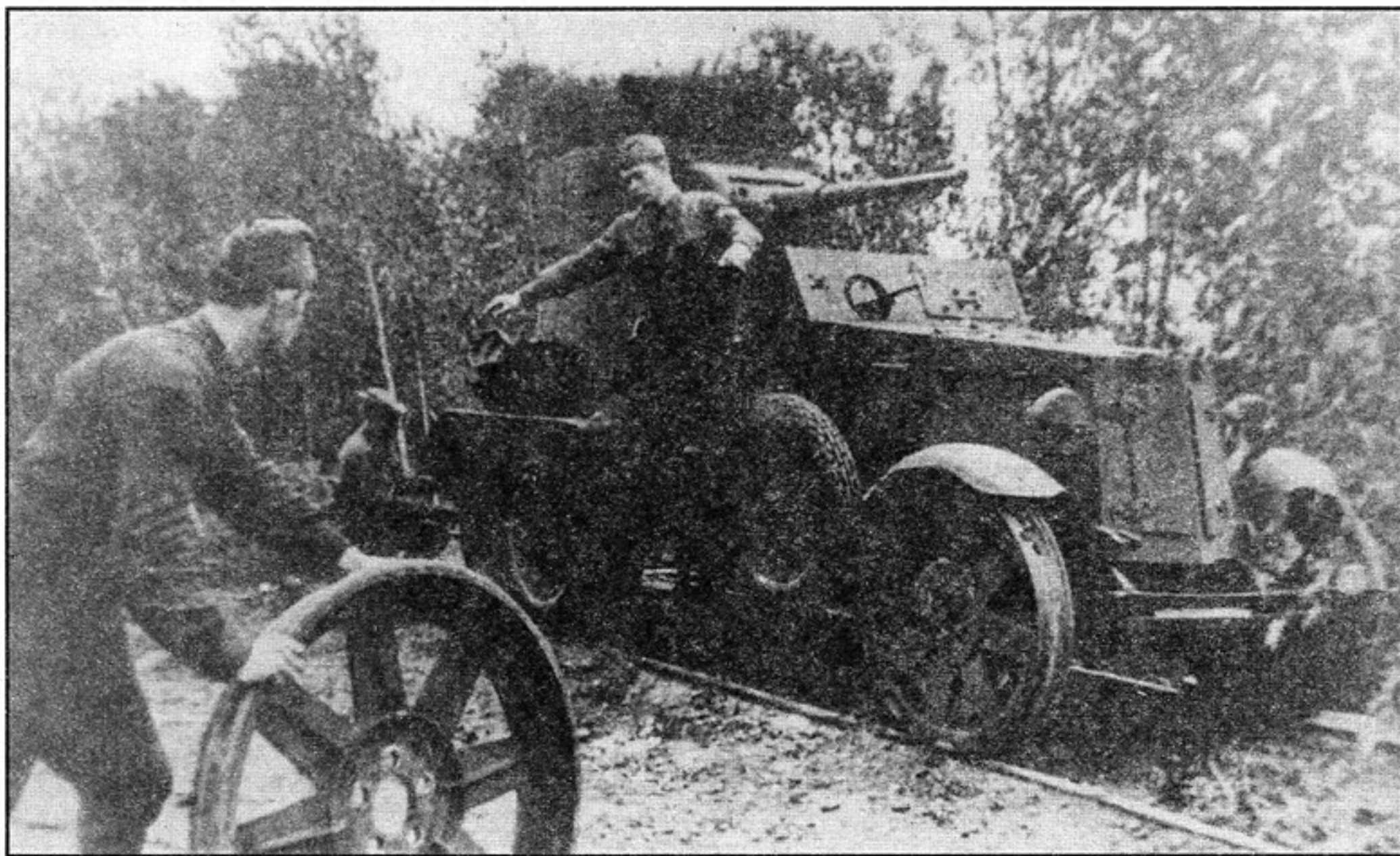
действий на чужой территории.

Хотя советская военная стратегия 30-х годов уже отводила главную роль в будущей войне авиации и танкам, но бронепоездам так же отводилась ответственная задача.

После рывка танковых корпусов вглубь вражеской территории, в тылу наступающей Красной Армии неизбежно остались бы очаги сопротивления войск противника, разрозненные части которых могли бы угрожать тыловым коммуникациям ушедших далеко вперед войск Красной Армии. Вот тут-то и наступало время действовать бронепоездам, входящим в состав дивизий НКВД по охране железных дорог. Им доставалось бы патрулирование тыловых железнодорожных магистралей, с обеспечением бесперебойной доставки по ним необходимых грузов для действующих ча-

Бронепоезд БП-43





стей Красной Армии и охраны прифронтовой полосы. Планировалось привлечь бронепоезда НКВД и для огневой поддержки наступающих войск, отражения контрударов войск противника, ведения борь-

бы с бронетанковой техникой, обеспечения прикрытия флангов наступающих войсковых объединений.

Но все это относилось к планам. В 1939 году пробыл час применения чеки-

стских бронепоездов в вооруженных конфликтах. 17 сентября 1939 года войска Украинского фронта, под командованием командарма 2-го ранга Тюленева, и Белорусского фронта, под командовани-

ем командарма Ковалева, вошли на территорию Западной Украины и Белоруссии, когда немецкие войска быстро передвигались по территории Польши на Восток.

Слабое сопротивление деморализованных польских войск было подавлено танковыми бригадами, двигавшимися в первом эшелоне наступающих войск.

На долю же бронепоездов, в основном, выпали охранные функции. В этих операциях участвовали как армейские бронепоезда 4-го и 8-го дивизионов бронепоездов Белорусского фронта, так и бронепоезда дивизий НКВД, дислоцировавшихся на территории Украины и Белоруссии.



Более серьезные испытания ожидали армейские и чекистские бронепоезда в малоизвестной Советско-Финской (зимней) войне 1939-1940 г.г.

Из Белоруссии на Карельский перешеек отправились бронепоезд №16 и бронепоезд №21 восьмого отдельного дивизиона бронепоездов, а от войск НКВД туда были отправлены 3 роты мотобронев вагонов 51 полка внутренних войск НКВД по охране железнодорожных сооружений и 4-й бригады войск НКВД по охране особо важных предприятий промышленности.

Каждая рота мотобронев вагонов имела 2-3 мотобронев вагона и 1 бронепаровоз. Личного состава в роте насчитывалось 216 человек, было 4-6 орудий калибра 76,2-мм, 8-12 пулеметов "Максим", 4-6 пулеметов "ДТ" и 2-3 спаренных зенитно-пулеметных установки.

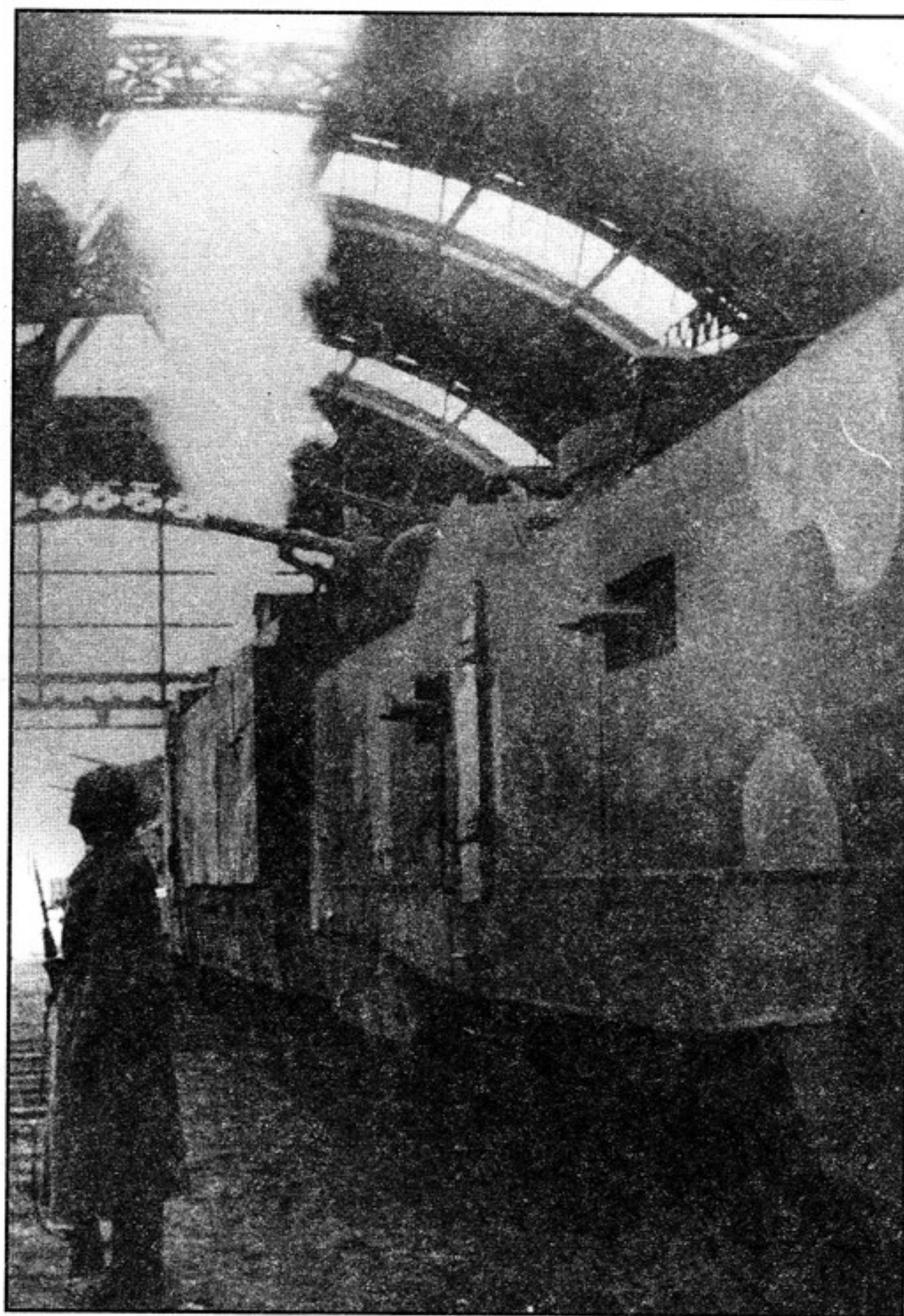
Бронепоезда оказывали артиллерийскую поддержку советской пехоте, штурмовавшей укрепления линии Маннергейма. Однако железобетонные финские доты с их полутораметровыми бетонными стенками оказались не по зубам орудиям бронепоездов. Снаряды взрывались, но не причиняли вреда бетонным сооружениям или рикошетили. А попасть в амбразуры было не так легко, тем более, что во время обстрелов их закрывали бронированными задвижками.

Бронепоезда, как и вся Красная Армия, славы себе в этом конфликте не завоевали. В таком же по-

ложении были и войска НКВД, хотя и были они не менее мощными. Внутренние войска имели на вооружении своих дивизий и бригад не только бронепоезда, но и танки, бронев автомобили, артиллерию и другое современное вооружение.

Полностью укомплектованные, имеющие хорошо обученный командный состав, они были подготовлены к трудной, но "почетной" работе — устанавливать Советскую власть на "освобожденной" территории других стран. Но работы на чужой территории для них так и не нашлось, как и самой территории.

Тем не менее, к началу Второй Мировой войны на вооружении внутренних войск НКВД состояло более 50 подразделений бронепоездов, что превышало их количество в Красной Армии. Их число увеличивалось не только за счет поступления бронепоездов от промышленности, но и за счет трофеев. "Освободительный поход" в Польшу, в 1939-40 г.г., привел к появлению в составе войск по охране железных дорог бронепоезда №77 (бывший польский "Первый Маршал"), бронепоезда №75 (бывший польский "Смелый") и бронепоезда №58 (бывший польский "Бартош Гловацкий"). В число бронепоездов НКВД были включены и 3 литовских бронепоезда, которые поступили в 1940 году после присоединения Литвы в состав СССР. Это были "Gedyminas", "Gelezininku Vilkas" (же-



лезный волк) и "Kestutis".

Как указывалось выше эти подразделения бронепоездов входили в состав соответствующих полков НКВД, даже носили их номера. Полки организационно входили в состав дивизий войск НКВД по охране железных дорог. Этим они отличались от бронепоездов РККА, которые были объединены в отдельные дивизионы бронепоездов и могли только временно придаваться соединениям войск, как средство усиления огневой мощи этих соединений.

В парке подразделений бронепоездов войск НКВД на начало Великой Отечественной войны состояло:

- 25 бронепоездов;
- 32 артиллерийские бронеплощадки;

— 36 мотобронев вагонов;

— 7 бронев автомобилей, приспособленных для движения по железнодорожной колее.

Место дислокации дивизий НКВД было следующим:

— 2-я дивизия войск НКВД по охране железных дорог (личного состава 11,2 тыс. человек). Осуществляла охрану сооружений на Кировской, Октябрьской и Ленинградской железных дорогах. Полки дивизии располагали бронепоездами и мотобронев вагонами.

— 3-я и 9-я дивизии войск НКВД по охране железных дорог обеспечивали охрану железнодорожных магистралей в Западных районах страны. Например 3-я дивизия НКВД

(дислоцированная в Белоруссии) имела 10 бронепоездов (в том числе 29, 53, 58, 76, 78 и др.).

— 4-я и 10-я дивизии войск НКВД по охране железных дорог дислоцировались в Юго-Западных районах СССР (численность личного состава 15 тыс. человек).

— 5-я, 6-я и 7-я дивизии войск НКВД по охране железных дорог имели зону ответственности на Востоке и Дальнем Востоке.

— 13-я дивизия войск НКВД по охране железных дорог имела зону ответственности "Бельцы-Бендеры-Умань".

— 24-я дивизия войск НКВД по охране железных дорог имела зону ответственности "Минск-Смоленск".

— 27-я и 28-я дивизии войск НКВД по охране железных дорог имели зону ответственности на Дальнем Востоке.

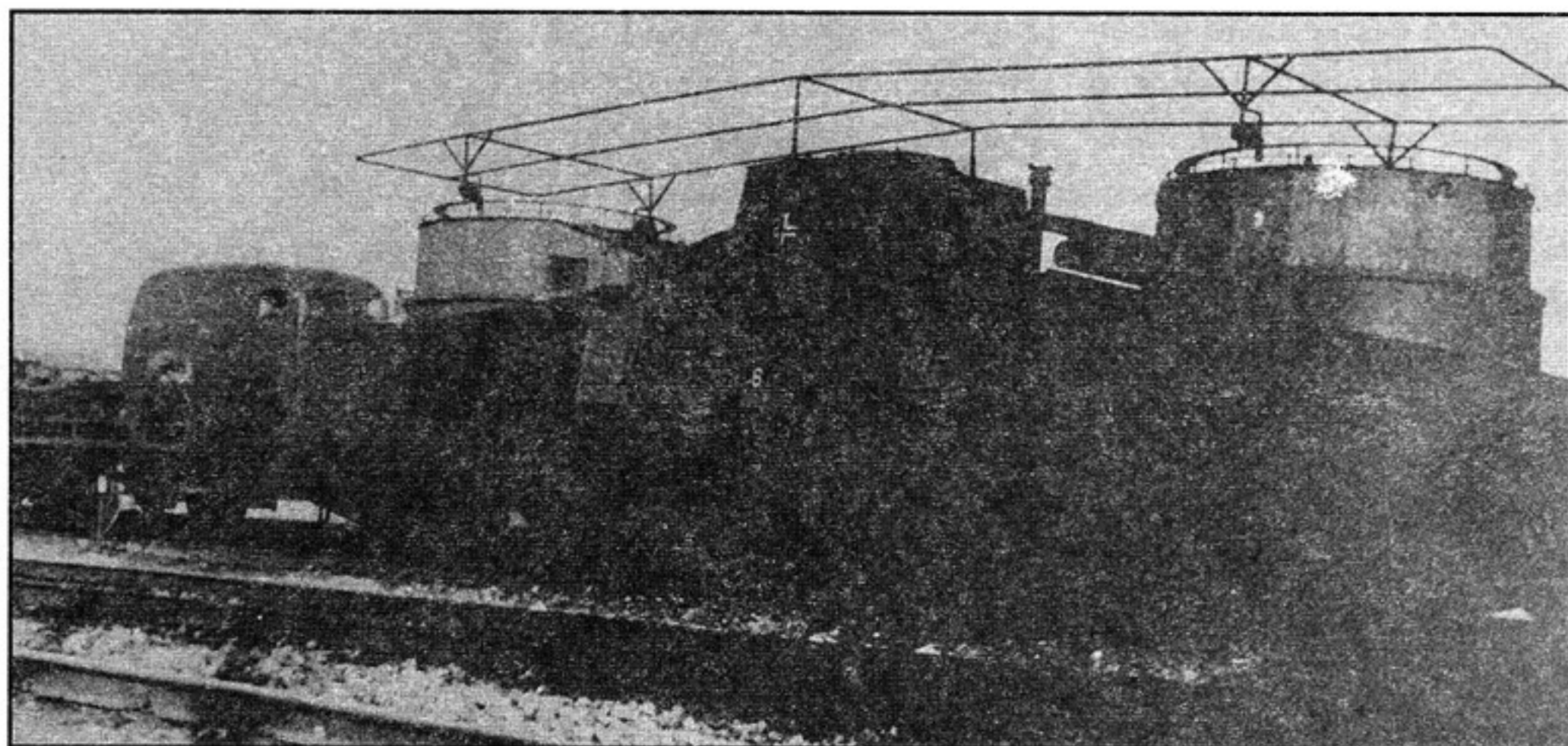
— 29-я дивизия войск НКВД по охране железных дорог имела зону ответственности в Забайкалье.

Помимо этих полнокровных дивизий, в указанных районах дислоцировались другие соединения НКВД, которые имели иное предназначение, в частности:

— 12-я дивизия войск НКВД по охране особо важных предприятий — г. Москва.

— 20-я стрелковая дивизия НКВД по охране Беломоро-Балтийского канала.

— 42-я отдельная бригада конвойных войск НКВД — г. Минск.



Русский трофейный броневаягон, приспособленный немцами в свой БП

— 43-я бригада НКВД — г. Ростов.

— 56-я бригада НКВД — Карелия.

— 57-я бригада НКВД по охране особо важных предприятий — Юго-восточная Украина.

— 71-я бригада НКВД по охране особо важных предприятий — Донбасс.

Имелось большое количество отдельных подразделений НКВД, которые не входили в состав дивизий и бригад и использовались по планам региональных управлений.

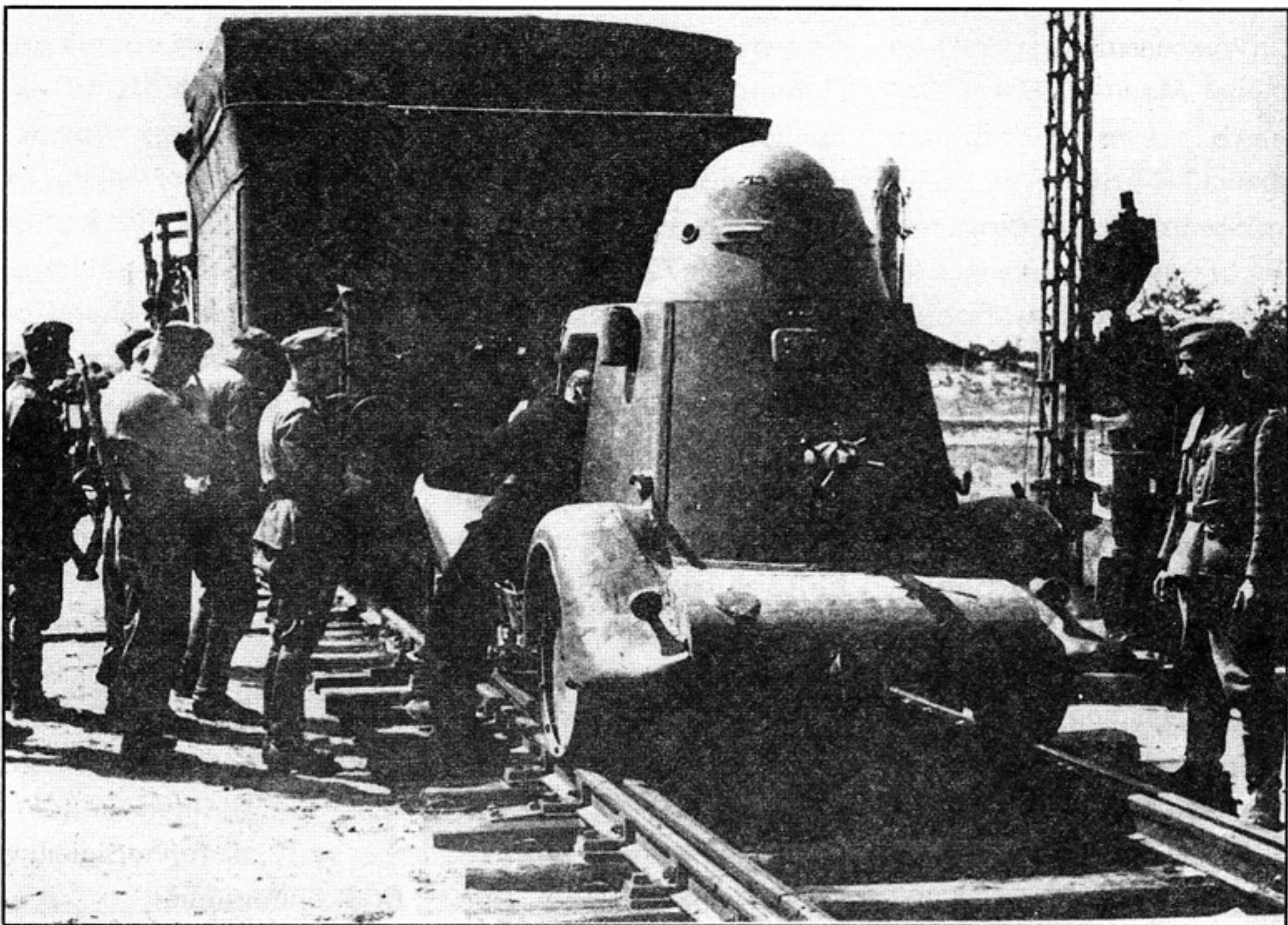
Однако все предвоенные планы рухнули 22 июня 1941 года, когда немецко-фашистские полчища мощными танковыми клиньями начали терзать приграничные области нашей страны. Необходимо было думать об организованном отступлении, а не о "броске на Запад".

Только в первые месяцы войны, совместно с Красной Армией, сдерживали натиск рвущихся вглубь страны немецко-фашистских войск более 25 бронепоездов НКВД, мно-

гие из которых погибли в тяжелых кровопролитных боях начального периода войны, как и полки НКВД в состав которых они входили.

Дивизии НКВД с их специфическим предназначением срочно пришлось перестроивать в стрелковые и передавать в распоряжение армии.

Чекистских войск в СССР было так много, что только летом 1941 года было переформировано в стрелковые 15 дивизий НКВД (243, 244, 246, 247,



249, 250, 251, 252, 254, 256, 257, 262, 265, 266 и 268 стрелковые дивизии), которые составили 3 вновь сформированные общевойсковые армии. Еще несколько стрелковых дивизий было сформировано на базе различных подразделений НКВД. Стоящие на вооружении полков НКВД бронепоезда передавались в состав вновь формируемых отдельных дивизионов бронепоездов.

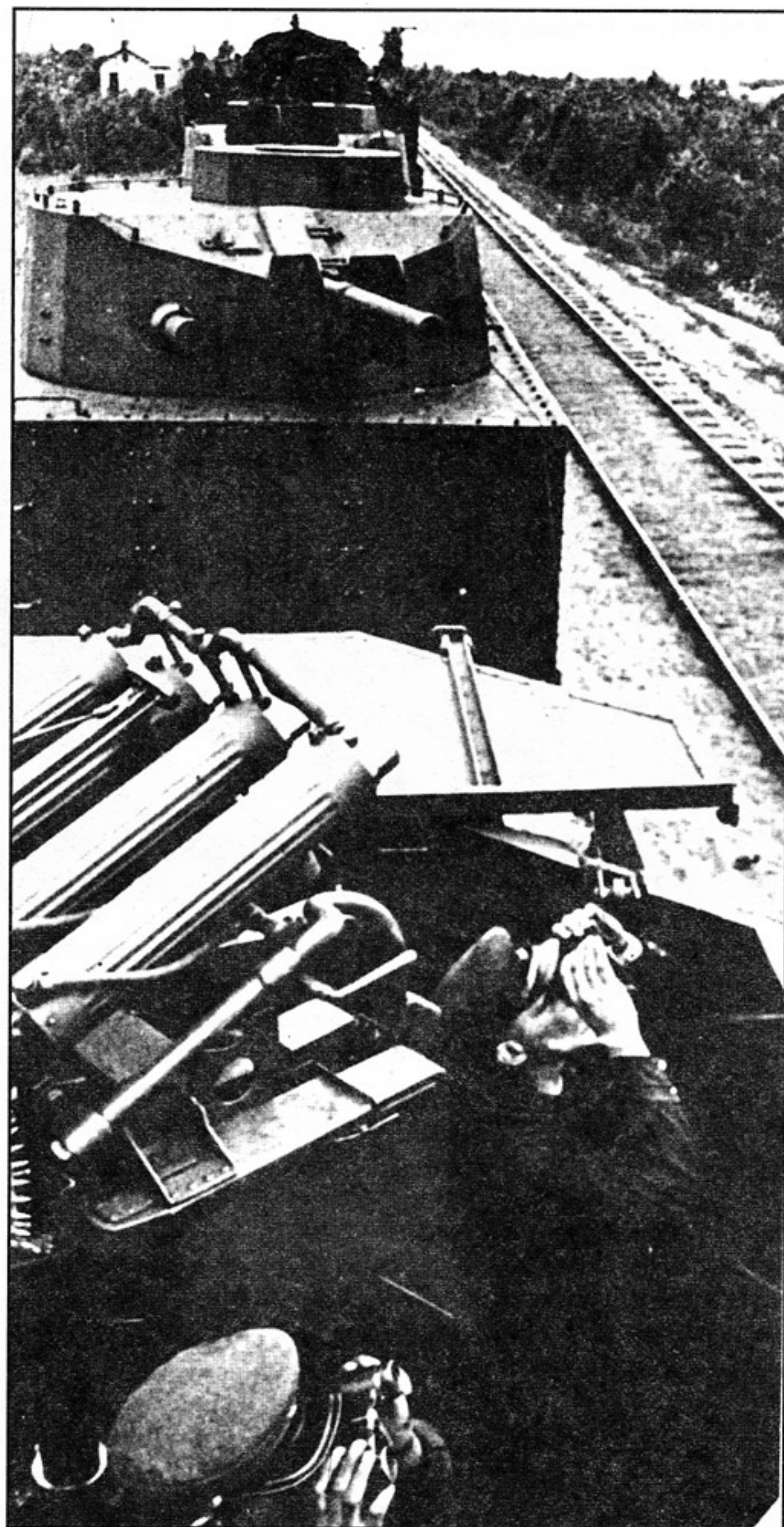
Процесс "перешивания" чекистских частей в армейские продолжался аж до 1943 года. К этому времени ситуация на фронтах изменилась в пользу Красной Армии и войска НКВД понадобились не только как подразделения заград. отрядов и борьбы с диверсантами в прифронтовой зоне, но и для выполнения своих особых задач. Советские войска начали продвижение на Запад, освобождая временно оккупированные фашистами территории, захватывая большое количество пленных. Здесь для оставшихся в ведении НКВД воинских частей была масса работы: проверить каждого жителя на предмет лояльности в отношении Советской власти, отлавливать многочисленных полицаев и предателей, а так же дезертиров. Вести вооруженную борьбу с лицами, не желающими признавать Советские порядки (а их число в Прибалтике и Западной Украине измерялось тысячами), а также обеспечивать охрану созданных лагерей военнопленных. Впереди была еще Восточная Европа, где необходимо было выло-

вить или уничтожить бывших или нынешних врагов Страны Советов, оказать помощь местным коммунистам в установлении коммунистических режимов в своих странах.

Поэтому на свет стали появляться вновь созданные стрелковые дивизии внутренних войск НКВД, номера которых вскоре "зашкалили" за цифру 70. Как и до войны они получали в свой состав старое испытанное оружие — бронепоезда. Их начали передавать из состава Красной Армии, в основном те, которые не успели переделать в бронепоезда ПВО. Оснащение частей Красной Армии большим количеством разнообразной бронетанковой техники снизило боевую ценность артиллерийских бронепоездов. Армия требовала для себя в основном бронепоезда ПВО, для воздушного прикрытия прифронтовых железнодорожных магистралей, а в случае необходимости их научились применять и для огневой поддержки войск.

Оставшиеся в распоряжении армии артиллерийские бронепоезда по мере необходимости стали передаваться, как в 1941 году, но только наоборот, вновь формируемым стрелковым частям внутренних войск НКВД.

Освобожденные районы СССР, территория Восточно-Европейских государств и поверженной Германии находились в зоне постоянного пристального внимания НКВД. К лету 1945 года только на территории Советской



оккупационной зоны в Германии дислоцировались 57-я, 63-я, 64-я и 65-я стрелковые дивизии НКВД, в Польше — 58-я стрелковая дивизия НКВД.

Не обошло НКВД своим вниманием и Дальний Восток. Вдоль Транссибирской железнодорожной магистрали были расположены части 27-й, 28-й и 29-й дивизий НКВД по охране железных дорог. Еще одна дивизия — 3-я вслед за Советскими войсками появилась на территории

Манчжурии, занявшись отловом бывших соратников атамана Семенова, взяв под контроль работу знаменитой КВЖД. В каждом полку этих дивизий были на вооружении бронепоезда, готовые не только своим грозным видом, но и огнем орудий поддерживать стрелковые подразделения.

(окончание следует)

ТЭП10-082, ст. Ковров, 25.05.2002г.

В Муром за ТЭП 10



Не один вечер в Московском клубе любителей железных дорог мы обсуждали тепловозы ТЭП10 и единственное депо, где они живы, - Муром.

Не так давно, еще в 2000 году, эти машины появлялись на ст. Черусти с пригородным поездом Черусти-Муром. Но вскоре его на участке Черусти-Вековка заменил не совсем пассажирский электровоз ВЛ10, а по станции Вековка шла смена локомотива на ВЛ60К.

И вот в один из клубных вечеров мы начали собирать всех, кто желает съездить в Муром за ТЭП10. На наше предложение все находили отговорки "не могу", "занят" и прочее. И мы поняли, что ехать придется вдвоем. Теплым майским утром, встретившись на станции метро Выхино, сели в новую демиховскую электричку, которая быстро доставила до станции Черусти. Около платформы уже стояли плацкартные вагоны пригородного поезда Черусти-Вековка, к которому, к нашему удивлению, прицеплялся... маневровый тепловоз ЧМЭЗ. Как позже выяснилось, на участке Черусти-Муром производился капитальный ремонт пути со снятием напряжения в контактной сети, поэтому использование в качестве тяговой единицы электровоза исключалось.

Благодаря удостоверениям ВОЛЖД и наличию на одном из нас железнодорожной формы, мы садимся в хвостовой вагон с надпи-

сью "служебный" и, конечно же, занимаем места у окна для лучшего обзора. Хотя как выяснилось после отправления, в нашем вагоне ехало не более десяти человек. Но нам попался попутчик - сотрудник ФСБ (по документам), мужчина средних лет с дорожной сумкой, начатой бутылкой водки и пучком редиски, купленной здесь же на станции.

Чем ближе было время отправления, тем больше волновался наш попутчик. Он то и дело бегал на перрон, умоляя нас присмотреть за его редиской. Как позже оказалось, он должен был с друзьями ехать в Муром, и они поручили купить ему закуску, так и появился этот пучок редиски. Но, перепутав время отправления, сел не на тот поезд (поезд до Мурома отходил чуть позже, чем до Вековки) и очень удивлялся отсутствию друзей.

Весь путь до Вековки он занимал нас разговорами и рассказами, то и дело прикладываясь к своей бутылке.

При подъезде к Вековке мы из окна осмотрели локомотивное депо и, посетив на станции магазин, отправились в депо. ЧМЭЗ, который привел поезд из Черустей, обогнавшись, отправился обратно. Осматривая депо, мы так увлеклись, что пролетели платформу "Депо", которая представляет из себя одну бетонную плиту, уложенную на землю. Когда же, спросив у станционных работников дорогу к плат-

форме, выяснилось, что она находится далеко позади нас, до прибытия поезда оставались считанные минуты, и мы уже мысленно смирились с тем, что нам придется остаться здесь до вечера, но, на наше счастье, поезд опаздывал, и добравшись до платформы еще какое-то время пришлось его ждать.

Наконец, вдалеке показался состав из старых плацкартных вагонов с синим ТЭП10-314 в голове. В Вековке пассажиров еще прибавилось, но мы уже сидели у окна и разгадывали сканворды. На всем участке Вековка-Муром на навстречу попался один ТЭП10 и одна "Луганка".

Несколько часов до Мурома тянулись не так уж долго. Закончился привычный лесной пейзаж, показались кирпичные здания, дороги, путевое развитие станции. За окнами поплыли корпуса депо Муром, холодные 2ТЭ10Л, 2ТЭ10М, маневровые ЧМЭЗ, электровозы ВЛ80С, ВЛ60К, товарные и пассажирские вагоны.

Мы сходим на перрон. У соседней платформы стоит ТЭП10-186 с пригородным на Ковров. Немного подождав, снимаем его на фоне вокзала и отправляемся в локомотивное депо.

Побродив по административным корпусам, невольно вспоминаешь фразу героя Семена Фарады из "Чародеев": "Ну, кто так строит?". Действительно, огромное число коридоров и кабинетов и отсутствие

людей. Найдя кабинет начальника депо, мы увидели там только уборщицу, которая мыла полы, она сказала, что начальника нет, и объяснила, как найти зам. начальника по эксплуатации. На наше счастье, он был у себя в кабинете. Заходим, представляемся, объясняем причину своего визита и получаем категорический отказ и совет обратиться к НОДу за разрешением. Возможно, отказ был из-за того, что не так давно через Муром проводился ретро-тур на паровозах с иностранцами и произошел небольшой скандал в связи с тем, что одно начальство разрешило съемку, а другое запретило, а может просто зам. не захотел брать на себя ответственность. Кто знает, может быть, начальник депо нам бы и разрешил снимать, но тем не менее мы отправились к НОДу.

Нам повезло: зам. начальника депо как раз поехал в отделение и любезно согласился подвезти нас на служебном УАЗе.

Приехав в отделение дороги, которое, кстати, находится недалеко от депо, сделав несколько звонков с проходной, мы попадаем в кабинет главного инженера. Его зовут Виктор Александрович. Объясняем ему причину визита, и он ведет нас в кабинет начальника. Входим в кабинет начальника Муромского отделения Горьковской железной дороги. В кабинете за столом в форме сидит человек и разговаривает по телефону. Это Сергей Константинович Клементьев, начальник отделения. Закончив разговор, он предложил нам присесть и начал беседу с нами. Он приветствует наш интерес к ТЭП10 и вообще к старой технике. От него мы узнали, что на станции Муром планируется установка памятника паровозу Э, взятого из депо Тумская, также рассказывает, что на следующий день на ст. Владимир состоится торжественная передача нового электропоезда Горьковской дороге. Он дает распоряжение, чтоб нам показали и дали сфотографировать в депо то, что нам интересно.

Из кабинета НОДа мы проходим в кабинет главного инженера. Виктор Александрович поднимает трубку телефона и звонит в депо. Зама нет, т.к. уже вечер, но дежурный по депо несет свою вахту независимо от времени суток, и он дает ему распоряжение все нам показать.

Мы отправляемся в депо. Быстро найдя кабинет дежурного, спра-

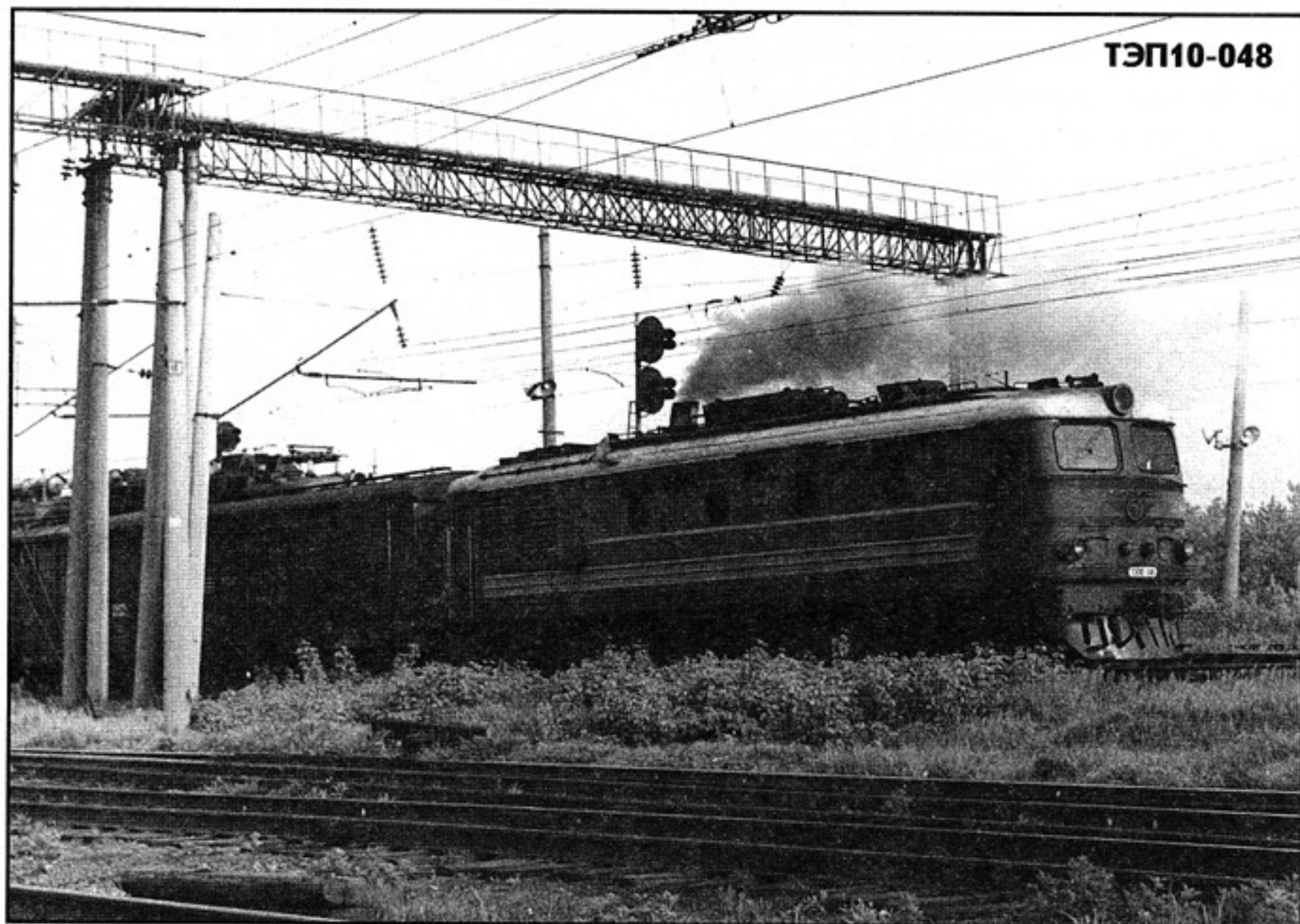


ТЭП10-186, ст. Муром, 24.05.2002 г.

шиваем: "Где мы можем найти дежурного?", получаем встречный вопрос: "Любители?", после утвердительного ответа вместе с дежурным выходим на улицу и он нам рассказывает, где что стоит. Единственный ТЭП10-311, который был в депо, стоял в цехе, но дежурный сказал, что скоро придет локомотивная бригада, и его выкатят из цеха под поезд. А пока мы снимаем 2ТЭ10Л (целые и половинку), внешний вид очень хороший. К сожалению, мы обнаружили списанную секцию 2ТЭ10Л, и оказалось, что ТЭП10-018 отставлен от работы и используется как донор запчастей. Сфотографировав ВЛ60К, нас чуть не задержали как шпионов. Эту попытку сделали слесаря, некоторые из них после тя-

желого трудового дня еле стояли на ногах, и от них сильно пахло перегаром. Но после предъявления удостоверения помощника машиниста, они поняли, что за задержание шпионов им премии не видать, и они быстро растворились в цехе.

Закончив съемку, идем на станцию. Проходя мимо сортировочной горки, видим сцену, от которой становится не по себе. ТЭП10-048 втаскивает на горку состав из грузовых вагонов. Без сомнения, эта работа не для него. Молча фотографируем и идем дальше. В депо также нашли списанный прицепной вагон Д1 без номеров. На станции несколько путей занято под отставленные в запас ВЛ80С и ВЛ60К, среди них стоят ТЭП10-018 и 2ТЭ10Л-



2584. Фоткаем ТГМ4-2212 на подъездном пути станции.

Уже на перроне мы видим ТЭП10-311 с несколькими плацкартными вагонами. Это поезд Муром-Волосатая. Проходим мимо тепловоза, машинист нам приветливо улыбается, т.к. он наблюдал сцену нашего задержания слесарями. Подходим к первому вагону, на душе желание прокатиться в кабине ТЭП10. Я беру Володю за руку и тащу к локомотиву, спрашиваем, не возьмут ли они нас в кабину, и получаем короткий ответ: "Залезай". Через пару минут мы уже сидим в кабине. Знакомимся с бригадой. Машинист Александр Александрович и его помощник Владимир Иванович оказались очень приветливыми и рассказали много интересного об этих локомотивах. Оказалось, все ТЭП10 зак-



ЭД9М-0054, ТЧ Владимир, 25.05.2002г.

ЭД9М-0054, пульт управления



репленные, благодаря этому они еще живы, их машина 186-я. Если бы во всех депо была бы закрепка, то ТЭП10 возможно было бы найти не только в Муроме, но и во многих других депо. Глядя на муромские машины ТЭП10 и 2ТЭ10Л, сразу видно, что за ними следят и слесари, и локомотивные бригады.

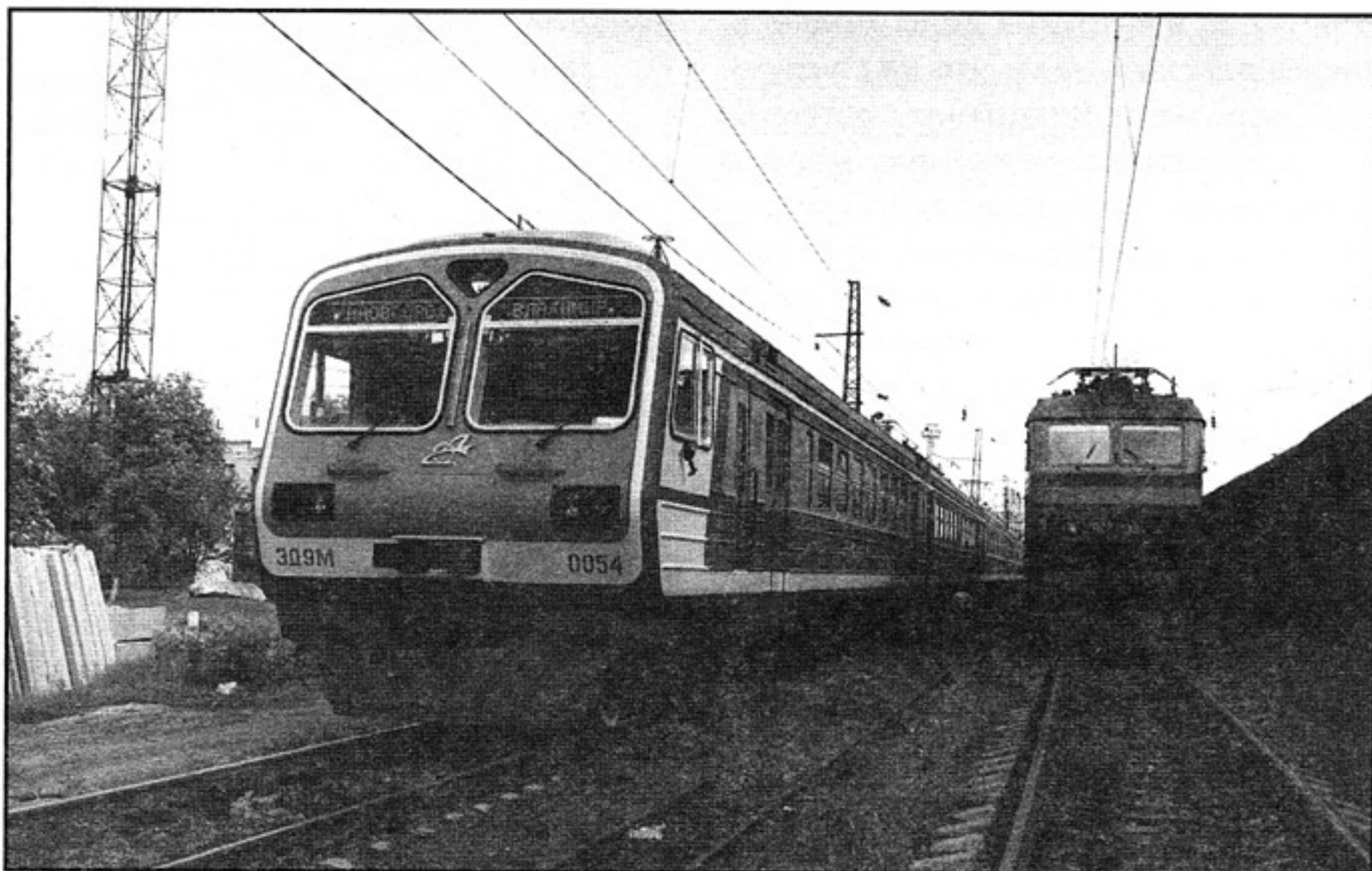
Вот нам открыт сигнал, и поезд отправляется; бригада следит за сигналами, стрелками и составом в зеркало обратного вида. Мимо нас поплыли корпуса ТЧ Муром, мы еще раз оглядываем интересные для нас машины. Вскоре поезд свернул с главного хода на живописную однопутную ветку. Чувствуется, что ветка чисто тепловозная, контактной подвеской и не пахнет. Вдоль ветки расположены деревни и небольшие поселки. Хотя уже вечер, мы опять

думаем о съемке, бригада нас поддерживает, и на платформе Борцевская делаем несколько снимков, пока проходит высадка-посадка в состав. Периодически помощник уходит в дизельное отделение для проверки работы дизеля и возвращаясь докладывает машинисту, что все в норме.

Скоро почти стемнело. Луч прожектора светит далеко вперед, отражаясь в стальном накате рельсовых нитей, что смотрится очень красиво. Наконец впереди показались огни, появилось путевое развитие - Волосатая. На одном из путей стоит "Луганка" со сборным поездом. Снимаем "Луганку", хотя уже темно.

Возвращаемся в кабину. К этому времени наш тепловоз уже отцепился от поезда. Машинист интересуется, мы выйдем здесь или поедem с ними в Ковров. Конечно, едем. По дороге подбираем двух монте-

ЭД9М-0054 во время торжественной передачи в эксплуатацию 25.05.2002г.



ров СЦБ и едем уже вшестером. Прибываем в Ковров почти в 12 часов ночи, прощаемся с бригадой, благодарим за поездку. Они приглашают приезжать еще.

Ночь в бригаднике была холодной — отопление уже не работало, но мы устали и быстро уснули.

Утром нас разбудила дежурная по комнате отдыха и мы, быстро позавтракав, отправились на ПТО ст.Ковров. Снимаем 2ТЭ10М, 2ТЭ10В, ЧМЭЗ, после этого отправляемся в другую часть станции, где ночуют электропоезда приписки Горький-Московский. На одной из них, ЭР9П-102 мы обнаруживаем абсолютно целый герб СССР, украшавший кабину. Едва успели сфотографировать эту машину, из соседней ЭР9П-76 высунулась небритое лицо помощника машиниста. Пообещав сломать аппаратуру, он услышал, что у нас есть разрешение; сделав кислую мину на лице, человек исчез. Мы вновь вернулись к вокзалу снимать ТЭП10 с уже знакомой нам бригадой. Но вот под посадку подают ЭР9П с тем самым злым помощником.

Подъезжая к Владимиру, мы решили сделать несколько кадров на перегоне, и выходим на платформе Автоприбор. Выбрав место недалеко от платформы, ждем поезд. Снимаем бело-голубой ЭР9Т на фоне зеленых садов.

До станции Владимир решаем пройти пешком, а заодно осмот-

реть город. Во Владимире хорошо развита троллейбусная сеть, помимо распространенных ЗИУ-682 (модификаций В и Г) встречаются машины фирмы "Эльч". Автобусы в основном иностранные — это МАН (как старомодной конструкции, так новые "квадратные"). Есть низкопольные гармошки "Неоплан", и очень редко попадаются «Икарусы».

И вот перед нами здание вокзала. Выясняем, что торжественный митинг, приуроченный к передаче нового поезда, состоится в 16 часов. И пользуясь этим, делаем несколько снимков в депо и на станции.

Засняв ЭР9П-322, мы замечаем бело-голубую гусеницу, которая вползает в депо со стороны Нижнего Новгорода. Оказалось, что прибывает электропоезд ЭД4М-0054, торжественная передача которого намечалась.

Заходим в кабину, показываем документы, машинист дает добро на съемку. Снимаем салон, кабину и, конечно, внешний вид. Машинист рассказывает, что поезд припишут к депо Владимир, но ремонт он будет проходить в депо Горький-Московский.

Наша миссия во Владимире окончена, и мы собираемся домой. К перрону подают электропоезд до Москвы. На перрон вкатывается электропоезд ЭР2Р-7059, депо Железнодорожное. По окраске видно, что он проходил капитальный ремонт в Даугавпилсе. Мы опять занимаем места у окна, пассажиров не так много. И вот электропоезд подает сигнал и отправляется в путь. В районе Петушков в вагон входят ревизоры, две симпатичные девушки. Одна из них подходит к нам, показываем удостоверения ВОЛЖД. Она очень долго его изучает, потом улыбнувшись говорит: "Что только не придумают", и идет дальше.

Около 17 часов прибываем в Москву на Курский вокзал. Здесь наши пути расходятся: одному на метро, другому на электричку, но на прощание договариваемся, что обязательно повторим эту поездку в надежде еще застать ТЭПКи и Луганки живыми.

24-25 мая 2002 года

2ТЭ10Л-1751, ТЧ Муром, 24.05.2002г.



Шуерецкая узкоколейка

Всё началось с неясной информации, пришедшей, как всегда, от дальних знакомых одного из наших друзей. Ребята сплавлялись по какой-то речке на байдарках, и когда они встали на стоянку и пошли в лес по крайне необходимой причине, то наткнулись на паровоз. Ну, паровоз и паровоз, чего тут особенного? Их же везде "очень много". Хорошо хоть обмолвились об этой находке в кругу друзей, один из которых оказался нашим, продвинутым в этой области, человеком. На вопрос: "Где?", ответили: "На речке Шуя." Оказалось, что в европейской части России рек с таким названием несколько... Понадобились дополнительные встречи, чтобы выяснить, что искомая речка течёт в Карелии, и что идти к месту надо со станции Шуерецкая. При взгляде на карту оказалось, что вопросов только прибавилось, т.к. в тех местах ни какой узкоколейки не показано. Стало ясно, что ответить на все вопросы поможет только поездка в те места. Однако на улице стояла поздняя осень 2000г. и поездку так или иначе, пришлось отложить до следующего сезона. Потом появились сомнения типа: "А вдруг они там выпили слишком много и любую железку не-

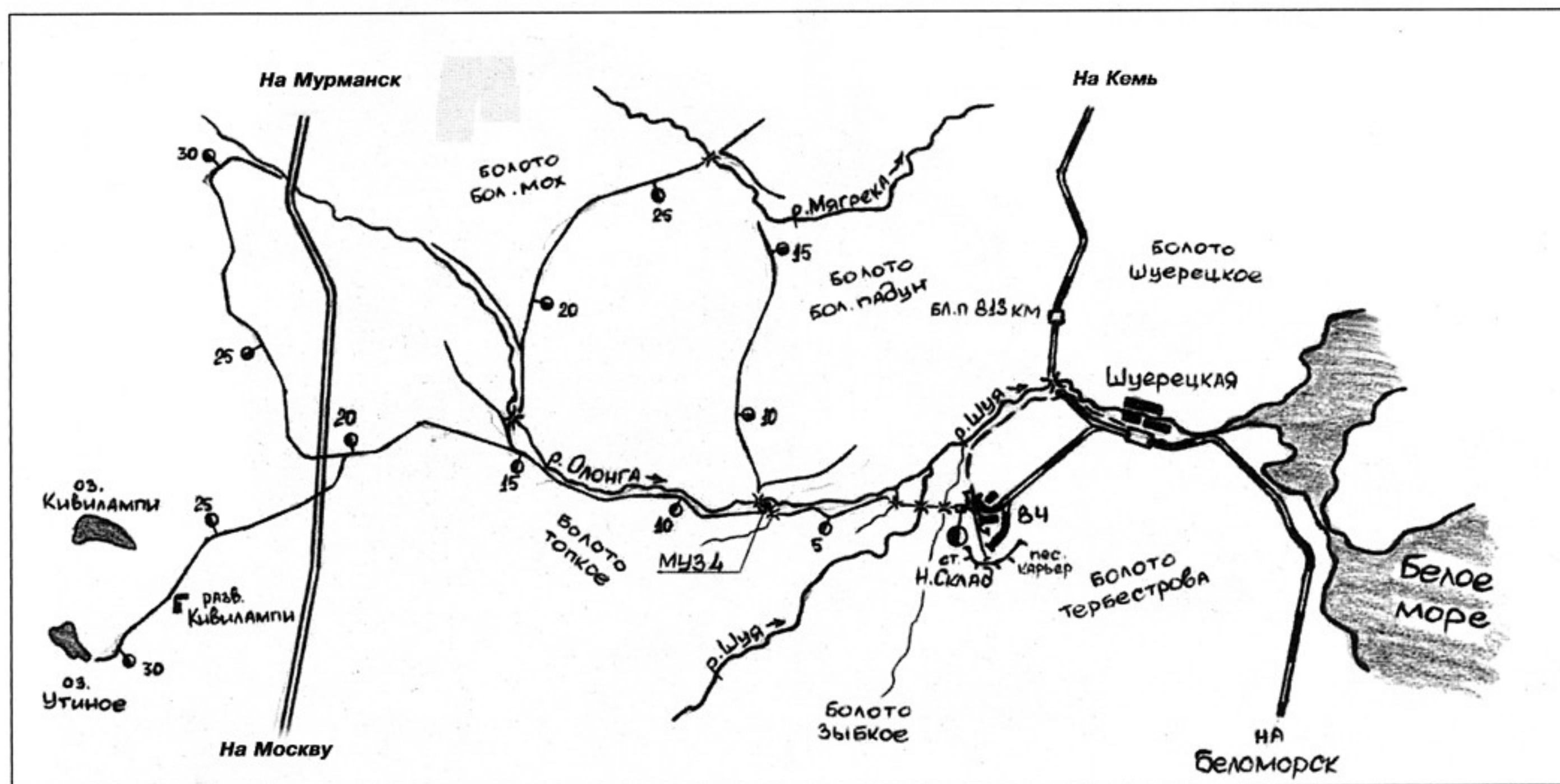
стандартной конфигурации приняли за паровоз?" Тем более в Питере был похожий случай, когда непосвящённый человек в каких-то дебрях принял самоходную сенокосилку за лежащий на боку паровоз. А ребята ведь ездили, проверяли...

Но эта информация грела сердце, и, в результате, поездка всё равно состоялась в конце августа 2002г., но поскольку скептицизм не прошёл и к этому времени, то я рискнул ехать в одиночку.

Итак, 182-й пассажирский летний поезд Москва-Мурманск с остановкой в Шуерецкой в 22 часа. Белые ночи уже закончились, было темно, но помогала полная луна. Вокзал (точнее будка с кассой с одной и с вагонниками с другой стороны) был закрыт, и, вообще, это открыто только тогда, когда работает касса, а всего это работает 5 часов в день без учёта перерывов. Там же под замком находится и расписание движения поездов. Удобно. Дежурная по станции так же не приветливо отнеслась к предложению с моей стороны переночевать и что вообще ночевать здесь негде. Очень удобно. Темно, кругом незнакомая местность, смахивающая на болотистую, палатка хоть и со мной,



но место в темноте для неё искать можно было очень долго. Проходя в московской горловине станции мимо будки стрелочника, оказалось, что дверь в ней приветливо открыта, внутри сухо, есть крыша и, главное, большая, широкая деревянная лавка. Чем не ночлег? Этим я и воспользовался. Всё бы хорошо, только когда проходили поезда, будка прыгала и дверь распахивалась. В общем, сон был "крепким" и в 5 утра я был уже на ногах.



Впереди у меня был путь по 6-ти километровой ветке широкой колеи. Вдоль линии росли “жирные” грибы и не менее “жирные” ягоды свисали с кустов, но не они были целью поездки. В конце линии меня порадовал семафор, крыло, правда, лежало внизу, но тем не менее... Это, судя по всему, был входной на двухпутную станцию с примыканием. Второй путь был разобран, а неразобранное примыкание терялось в кустах. Дойдя до закрытых ворот какой-то базы, я увидел ещё один лежащий комплектный семафор. На базу я ломиться не стал, а пошёл по заросшему примыканию. Оно было неразобрано, лежали лёгкие рельсы, и вообще всё напоминало “мёртвую дорогу”, которую я видел только на фотографиях. Попались два остова от четырёхосных крытых вагонов без телег, потом стали попадаться рамы от деревянных НТВ и отдельно (!) сгнившие кузова от них. Таблички на рамах: Тверь 1901г., Мытищи 1901г., Усть-Катав 1897г. Попались и колёсные пары от них, одна даже кованая “ласточкин хвост”. Был самопальный снегоочиститель на базе двухосной платформы с короткой базой. Когда я дошёл до бывшего песчанного карьера, показанного на карте, то стали попадаться узкоколейные рельсы, потом не разобранные участки пути, стрелки. Всё это привело меня на площадку бывшей узкоколейной станции, пути с которой были сняты, всё было подровнено бульдозером, поскольку по трассе узкоколейки теперь пролегает грунтовая дорога (показанная, кстати, на карте). Возле станции обнаружились куски кабин и ограждений каких-то мотовозов, а также характерные следы путей отстоя локомотивов с двигателями внутреннего сгорания, которые остаются после разливов масла и топлива. После этого у меня закрались сомнения, а были ли здесь вообще паровозы? Тем не менее, времени на обследование не оставалось, т.к. нужно было идти дальше. Я пошёл вперёд и вскоре убедился в том,



Малый мост



что рельсы с дороги никуда не делись, а просто были аккуратно сдвинуты бульдозером в сторону. Справа и слева — болота, вскоре попался ручей, через который когда-то был деревянный свайный мост с опорой посередине. Опора ещё держалась, но моста уже не было: куски его вместе с рельсами лежали на дне ручья. Грунтовая дорога здесь делала обход насыпи, и через ручей был сделан мостик из рамы деревянного НТВ с буферами, крюками.

Так я дошёл до реки Шуя, через которую по трассе узкоколейки также должен быть мост. Однако на подходе к реке грунтовка опять свернула в сторону с насыпи и, судя по карте, пошла вдоль реки, а потом должна была раствориться в прибрежном лесу. Подойдя к мосту, я испытал шок, т.к. моста не было, поскольку он был деревянный и однажды сгорел. Судя по карте, поблизости в радиусе десяти километров не было ни одной переправы через эту речку и это вообще значило, что немаленький посёлок «Шуерецкое», которому, как гласила большая доска, недавно исполнилось 500 лет, отрезан от «большой земли». На машине не проехать. Только по железной дороге! Впоследствии местные жители это подтвердили. А до искомого места было уже так близко! «Не может быть!» — подумал я, взял шест и начал мерить глубину — 2 м (!) уже возле берега, ширина метров 25, течение не сильное, вода уже холодная (конец августа), плавать я не умею. «Плот!» — возникла идея, однако подходящих брёвен поблизости не оказалось, да и гвоздей с собой не было, а вечером надо-бы уже домой... В общем, такой облом запомнится надолго.

Приехав домой, я рассказал всё друзьям, показал фотографии, и уже через месяц с Сергеем Костыговым ехал в скором 16-м (182-й уже успели отменить) Москва-Мурманск туда-же. 16-й в Шуерецкой не останавливается, поэтому мы доехали до Кемь, где были в 1 час ночи. Было уже



Площадка станции



Переправа

здорово холодно, но снега ещё нет. Однако засада заключалась в другом. Мы приехали в субботу в нечётный день, судя по расписанию, в этот день не ходят практически все пригородные поезда (6 пар). Только один поезд — вечерний на Маленьку, тот самый поезд из 2-х вагонов, который ещё ходит с ТЭП-60. (В депо Кемь видели горячие ТЭП-60 №№ 0993 и 1173, убитые 2ТЭП-60 № 0077 одна секция и №0068 две секции). Доехали всё-таки до Шуерецкой на пассажирском Мурманск-Вологда, но билеты обошлись нам в «копеечку».

Утро выдалось солнечное, мы бодро дошли до карьера, обследовав его, поняли, что путей узкоколейных

было очень много, узкоколейка использовалась для вывоза леса (нашли много остатков от разных лесопилок). Небольшое здание бывшего 2-х стойлового депо находилось на территории базы, но уже использовалось как склад. Также нашли маленькую узкоколейную платформу и одну поясную тележку от неё и буксу от вагонетки (копелевки). Обследовали тщательно территорию бывшей узкоколейной станции, но ничего существенного больше не нашли. Подойдя к сожжённому мосту через р. Шуя, мы увидели, что ситуация несколько изменилась: появился небольшой свежий плотик, а на том берегу тархтел трелёвщик. Оказалось

– металлоломщики. Переправившись, мы с ними разговорились. Выяснилось, что металлолом они с этой узкоколейки вывозят уже третий сезон, и эта узкоколейная сеть была очень большой, усы доходили до р. Мягрека на севере и до озёр на западе, пересекая трассу на Мурманск! Видимо, это была самая северная из известных, лесовозная узкоколейка. Практически везде оказались брошенными рельсы, но подвижного состава не осталось, кроме четырёхосной типовой сварной платформы с поясными тележками, рамы от мотовоза, да видели в болоте какие-то радиаторы от тракторов и целиком трелёвщик. А до сожжённого моста они добрались за день до нас. Металлолом же они вывозят через автотрассу на Беломорск. Всё это нас не испугало, поскольку рельсы, как музейный экспонат, нас не интересовали, а места кругом были столь дикие, что эти “друзья” могли чего-то там и не заметить.

Мы пошли дальше по трассе бывшей узкоколейки, по пути обследовали пару усов, вроде бы не замеченных “конкурентами” – ничего. Погода тем временем ухудшилась, пошёл дождик. Находясь в этот день вдоволь, решили ближе к вечеру делать стоянку. Вернулись на один из найденных усов, упирающийся в р. Олонгу, где ранее заметили неплохое место. Под дождём ставили палатку и разжигали костёр, который никак не хотел разгораться. Но всё получилось. Ночёвка оказалась “мокрой” – дождь не прекращался всю ночь и шёл с небольшими перерывами весь следующий день...

Назавтра нам удалось увидеть и платформу и раму от мотовоза МУЗ-4, лежащую недалеко от моста через речку Олонгу, по которой шёл очередной ус. Опоры моста были ряжевые, положенные на прибрежные скалы. Мост этот был в очень живописном месте, где Олонга текла по каменистым перекатам среди заросших невысоким лесом берегов цвета запоз-



МУЗ-4

далой осени... Было видно, что когда-то стихия разметала этот мост, кругом в порогах валялись и торчали из воды узкоколейные рельсы, на стремнине лежала колёсная пара от вагона, валялись буксы. Судя по всему, это об этой раме от мотовоза ребята говорили – паровоз! Позже местные жители подтвердили, что узкоколейных паровозов здесь никогда не было. Дорога была лесовозная, строилась и эксплуатировалась военными, работали на ней только мотовозы, закрыта (брошена) была где-то в 1980 году. Остатки от кабины и ограждение с другого такого же мотовоза валялись на территории бывшей узкоколейной станции. На линии бывшей узкоколейки нам попались ещё два деревянных моста, один был достаточно большой (высокий), и три водопропускных трубы из рельсов и досок.

Возвращались мы обратно промокшие насквозь и в плохом настроении. (Хотелось совершить какую-нибудь диверсию против металлоломщиков, но, в конечном счёте, они ведь ни в чём не виноваты.) Переправа возле сгоревшего моста отняла несколько больше времени, т.к. стальной трос, к которому был привязан плот, за что-то зацепился на дне и его пришлось рубить топором. В сумерках вышли к семафору на ширококолейной ветке возле базы, решили разводить костёр, сушиться, ужи-

нать. Немного переставший дождь позволил нам поесть, но просохнуть мы не успели, как он пошёл с удвоенной силой. Сидя на рельсах под навесом сооружённым из полиэтилена тентом, мы смотрели на гаснущий костёр, но соваться под дождь не было никакого желания. Наконец-то он прекратился, до первой утренней пятичасовой электрички в Беломорск, оставалось ещё три часа, так что мы успели просохнуть и даже согреться. Тучи разошлись, выглянула полная яркая луна, нас ждал путь домой по рельсам в набежавшем с моря тумане, который уже ничем не мог нам помешать.

Но желание найти “паровоз в лесу” не угасло и на этот раз. Ведь рассказали нам в Кемии на вокзале какие-то рыбаки-путешественники о стоящем локомотиве в дебрях недалеко от станции Амбарный, на котором заключённые когда-то пилили лес! Да мало ли чего было в нашей новейшей истории!

В следующем сезоне мы продолжим поездки, или, если хотите, экспедиции по малодеятельным широким и узкоколейным линиям, разобраны они или нет. И не важно, найдём мы чего-нибудь или нет, главное увидеть что-то новое и закрыть белые пятна в истории наших, отечественных железных дорог.

Р.Молочников, С.Костыгов

ТРАМВАЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, 1860-2000.

Более 1500 оригинальных фотографий, 64 чертежа, интерактивная карта линий, трамвайный словарь, сводные таблицы и многое другое. Вся история системы городских железных дорог северной столицы России: от первой в империи городской "конки" 1860 года и классических английских вагонов Brush образца 1907-го, до современных шарнирно-сочленённых трамваев ЛВС с тиристорно-импульсной системой управления.

"Трамвай Санкт-Петербурга, 1860-2000" - первое в России CD-издание подобного рода и настоящее **Событие** в сообществе любителей истории рельсового и городского транспорта России. Это - первая электронная публикация подобного рода, повествующая об истории транспортной системы до многих практически мельчайших подробностей. Некогда блиставший, сегодня - ежегодно теряющий километр за километром сеть своих линий, Санкт-Петербург всё равно остаётся "трамвайной столицей мира".

Первые рельсы на улицах Петербурга появились летом 1860 года. Это была конная грузовая подвозная линия от новых пристаней за Николаевским мостом к Стрелке Васильевского острова, где со времен первого городского порта оставалось здание и службы таможни. Три года спустя началось регулярное пассажирское движение вагонов "конно-железных дорог" или, попросту, конки, по центральным улицам города. Потом был "паровичок", потом - электрический трамвай пошел... по льду Невы, и лишь в 1907 году на Адмиралтейском проспекте началось движение электрического трамвая. О той линии сейчас напоминает лишь специально оставленный кусок рельсов, вмонтированный в гранит тротуара.

Издание охватывает всю историю развития сети и техники петербургского трамвая. Несмотря на определённые географические рамки, издание не является чисто краевед-

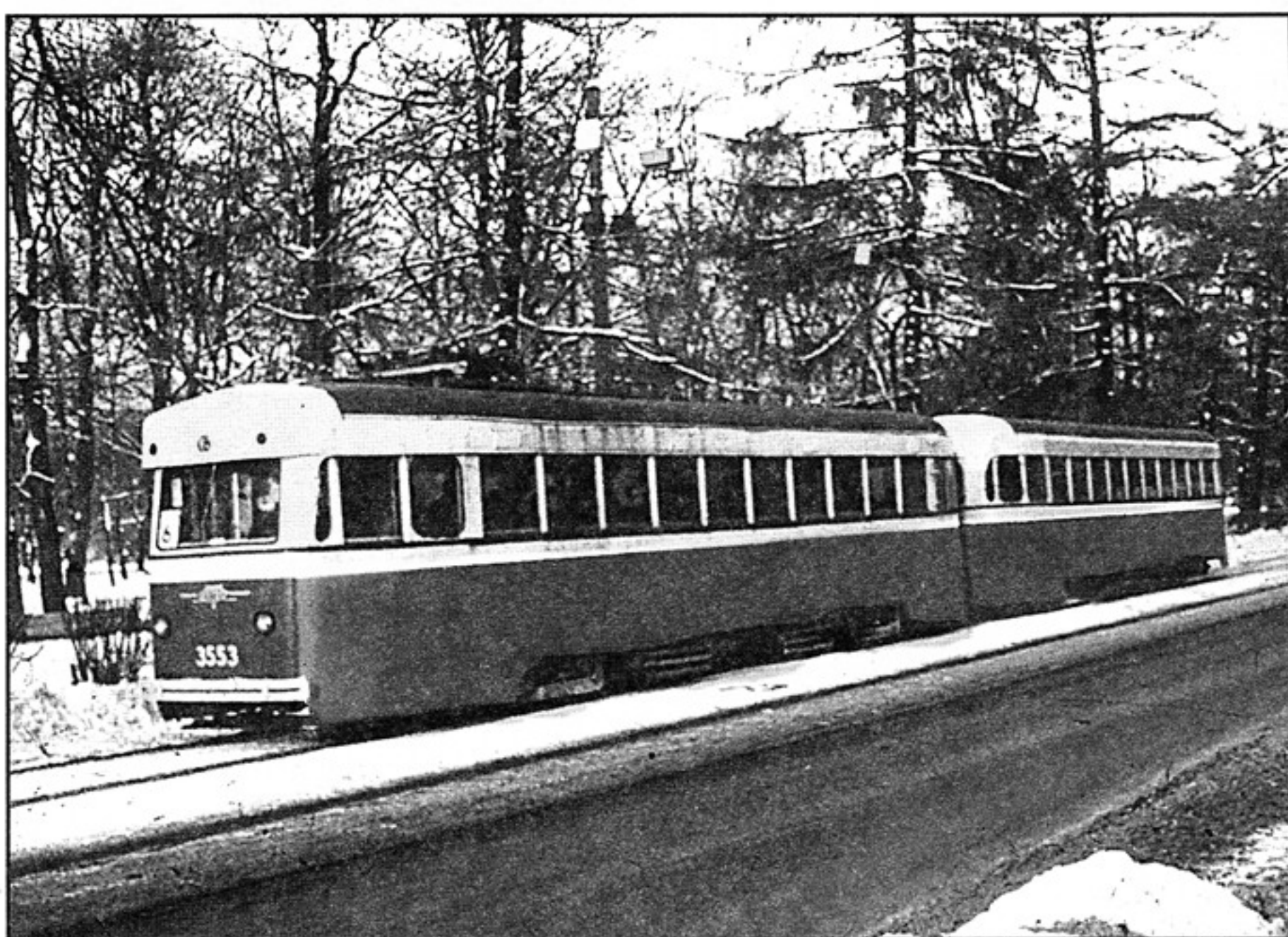
ческим ни по букве, ни по духу. Содержание, подача и характер информации придают изданию поистине энциклопедическое значение в этой сфере человеческого знания; весь "петербургский" материал подаётся в тесной связи с историей русских и зарубежных трамвайных систем.

Программа трехязычная: всё содержание выпуска полностью дублировано на английском и немецком языках.

В издании вы найдёте все 149 (!) типов городского подвижного состава, чертежи моделей вагонов с

их модификациями, 12-минутный видеофильм и карту сети, из которой можно узнать конфигурацию и подробности эксплуатации тех или иных участков линий в разные годы. Система снабжена специализированным глоссарием и многими сервисными функциями, наличие части которых наверняка станет для вас приятным сюрпризом. Особого внимания заслуживает оригинальная система поиска и доступа к информации на диске.

Корешонков О.,
Санкт-Петербург.



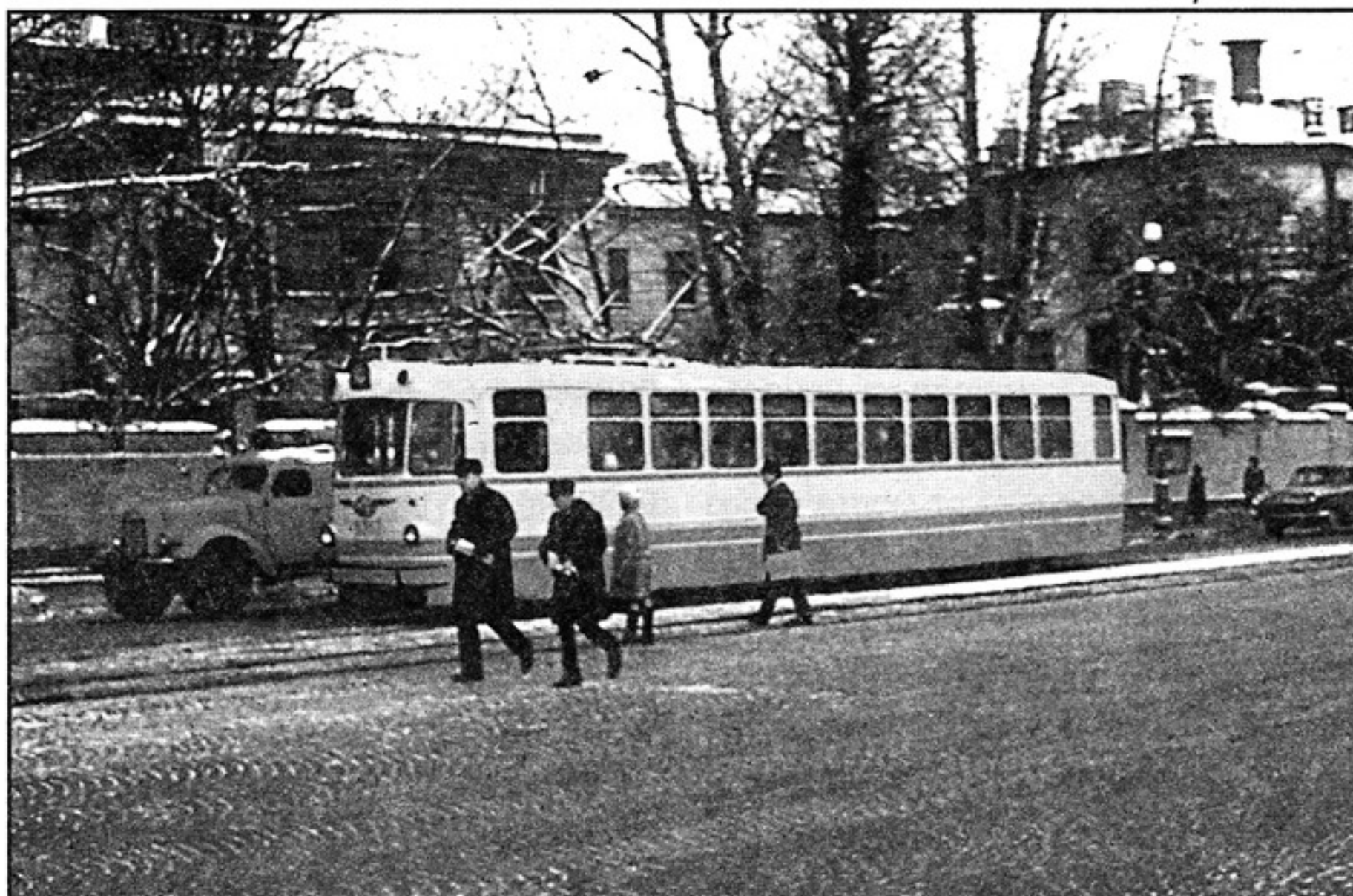
Трамвай ЛМ447+ЛП47.

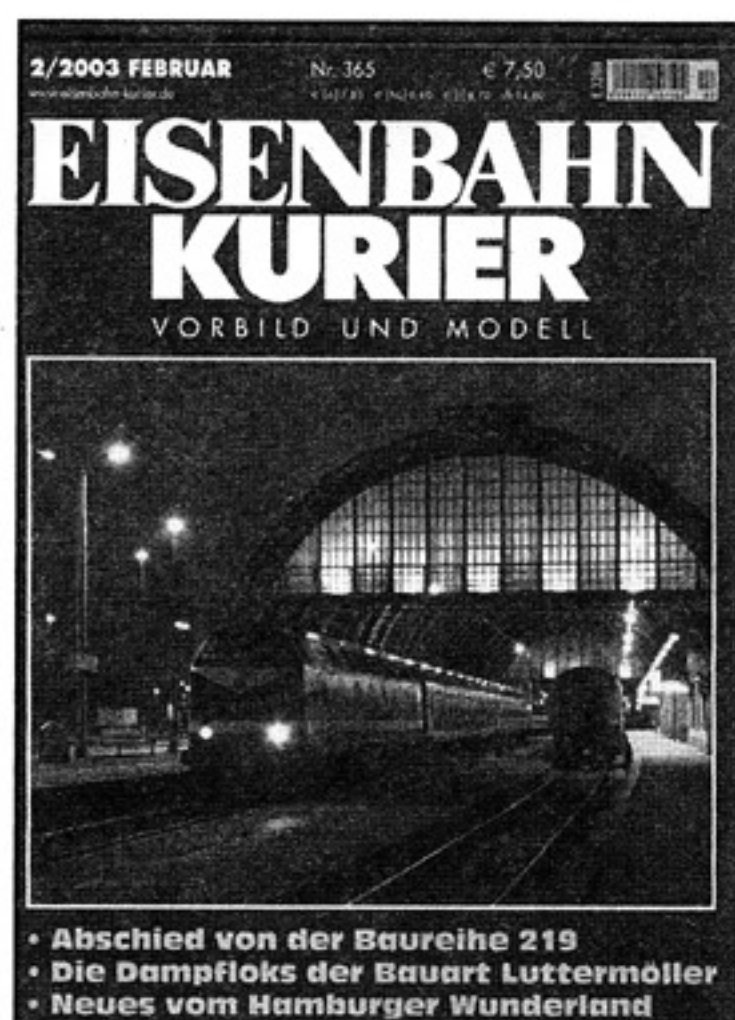
Ленинград, Кронверкский проспект, ноябрь 1973 г.

Трамвай ЛМ57.

Ленинград, ул.Куйбышева, ноябрь 1973 г.

Фото А.Бернштейн





EISENBAHN KURIER 2/2003. Этот журнал в разделе прототипов поместил статьи о музейных дорогах Германии и организуемых на них ретро-пробегах, эксплуатации австрийского локомотива "Таурус" (серия 1116). Модельный ряд, кроме обзора новинок представлен шикарными фотографиями макета катастрофы в Эшеде (3 июня 1998 г, с ICE), описанием макета английской тематики, технологическая сборка и окраска новинок от Auhagen, множество других материалов, заслуживающих внимания, как моделистов, так и любителей железных дорог Европы.



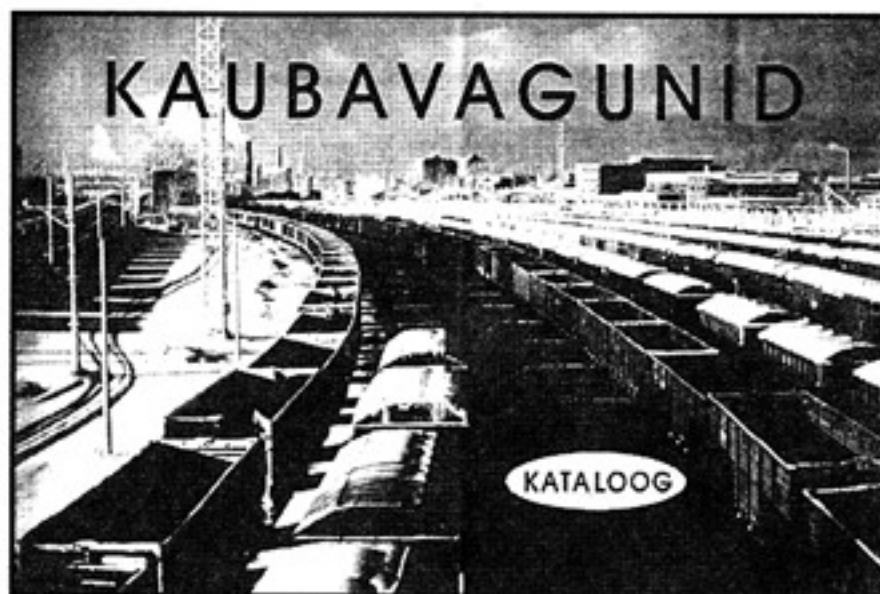
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ. 1/2003. Это периодическое издание для читателей ЛТ уже хорошо знакомо, и должны отметить, что публикации на интересные темы европейских железных дорог появляются довольно регулярно. Вот и в этом номере неплохая аналитика "Стратегические аспекты развития болгарских железных дорог в европейском рынке перевозок", а также статья - об итогах развития высокоскоростного транспорта в мире, о частных железных

дорогах Европы, успешно работающих в грузовых перевозках, развитии доступности жд транспорта для инвалидов с ограниченной подвижностью, множество новостей и информации.



МПС, ЦНТБ. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 г.г.. (2-е изд.) М., 2002. 232 стр., 145x200.

Справочник включает в себя списки железных дорог России (Советского Союза) по состоянию на 1 января каждого года за весь период существования ж-д транспорта в нашей стране. Одновременно (по годам) описываются текущие изменения в составе железнодорожной сети, как-то: реорганизация дорог, ввод в эксплуатацию новых ж-д участков с указанием их протяженности, а также электрификация линий с указанием параметров тока... В общем, по своей сути справочник, безусловно, является очень интересным и полезным для широкого круга любителей и профессионалов - историков ж-д транспорта, но всему этому противоречит то обстоятельство, что в открытую продажу он не поступил, распространяясь исключительно по ведомственным каналам. Кроме того, число всевозможных недоработок, пропусков и ошибок в публикуемой статистике должно быть признано недопустимо большим.

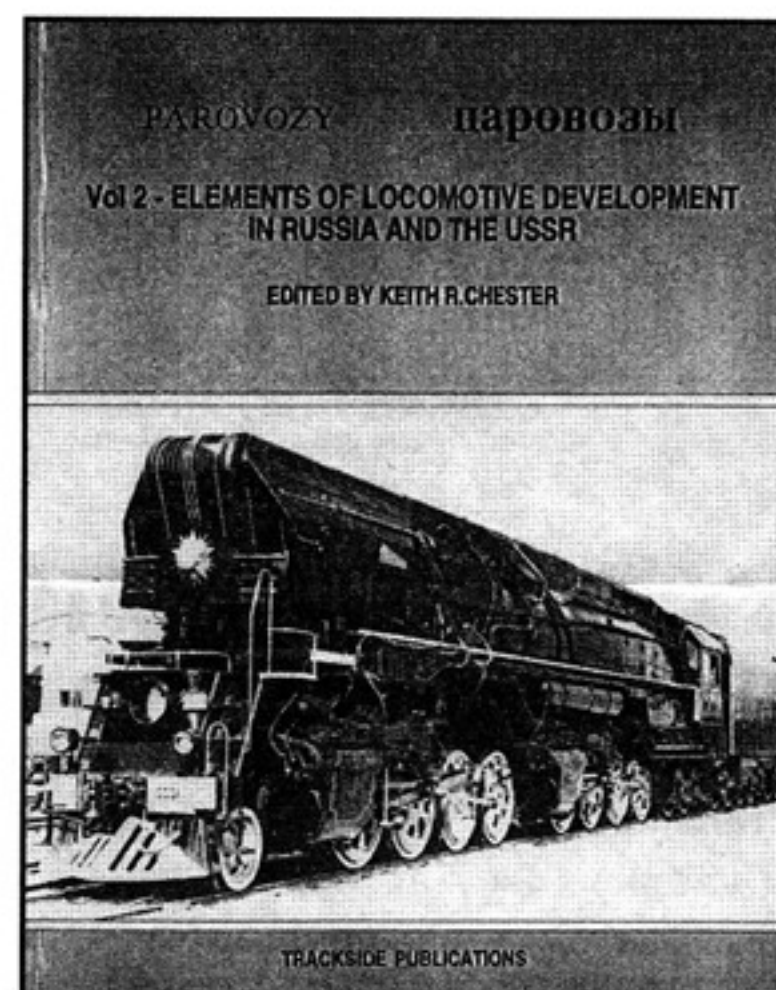


Kaubavagunid. Katalog. Eesti Raudtee. Tallinn., 1999. 80 стр. с цв. илл., 210x295.

Данное издание представляет собой альбом-справочник, посвященный грузовым вагонам, обра-

щающимся на Эстонских железных дорогах (EVR). От вышедшей у нас литературы подобного типа он выгодно отличается наличием фото с вагонами и просто железнодорожными пейзажами, снятыми в разных местах Эстонии. Есть список станций EVR, открытых для грузовых операций, перечень международных обозначений железных дорог разных стран ближнего и дальнего зарубежья, сведения по нумерации вагонов, схема ж-д сети Эстонии и т.д.. Весь текст идет на эстонском, английском и русском языках.

Справочник может быть полезен любителям, занимающимся вагонным парком и всем, кого интересует современное состояние железных дорог Прибалтики.



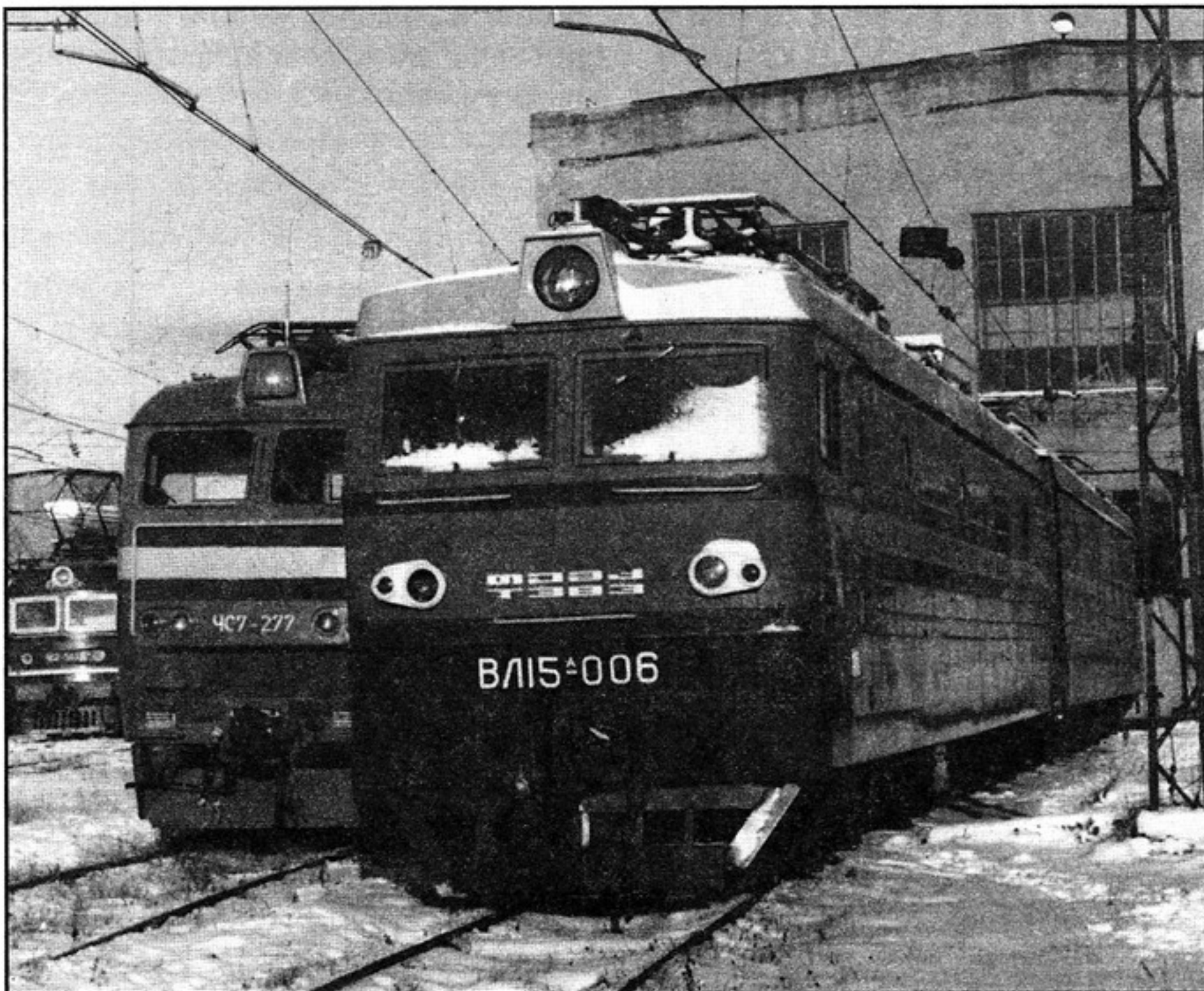
Parovozy/Паровозы. Russian and soviet steam Lokomotives. Vol.2 - Elements of lokomotive development in Russia and the USSR. Edited by Keith R. Chester. Trackside publications (England, 2002). 76 стр. с илл., 183x239.

Данная брошюра представляет собой вторую часть подготовленного К.Честером сборника, который посвящен истории российского паровозостроения. В нее включены весьма содержательные статьи об опытах над паровозами, производившихся в начале XX века под руководством Ю.В. Ломоносова, об истории локомотивного парка Владикавказской ж.д., об экспериментальных советских паровозах 30х-50х годов и некоторые другие материалы. Текст проиллюстрирован большим количеством уникальных фотографий. В целом издание вполне можно признать подходящим для самого широкого круга отечественных любителей- "паровозников".

Самый мощный "постоянный"

Уже более полутора десятков лет на железных дорогах России эксплуатируется партия уникальных электровозов — они являются самыми мощными локомотивами в мире для линий, электрифицированных по системе постоянного тока в напряжении в контактной сети 3000 вольт. Сегодня "Локотранс" представляет на суд читателей подборку из двух материалов, подготовленных петербургскими авторами С.В.Жеваком и Д.Ю.Веревкиным. В первом из них рассказывается об истории создания ВЛ15 и их внутреннем устройстве. Второй материал передает впечатления машиниста, которому довелось на собственном опыте прочувствовать все достоинства и недостатки этих электровозов.

С.В. Жевак, инженер



ВЛ15^А-006 из ОАО "Апатиты" Фото А.Дзюба

ВЛ15 — особенности конструкции

В начале 80-х гг. увеличение грузопотока по железным дорогам поставило МПС перед необходимостью увеличения массы поездов на отдельных направлениях. Силы тяги восьмиосных ВЛ10 и ВЛ10у для ведения поездов повышенной массы не хватало. Правда, в то время уже работали трехсекционные электровозы ВЛ11 (например, на Свердловской ж.д.), но применение трехсекционных электровозов было чревато своими неудобствами — отсутствие сквозного прохода через все секции электровоза, "лишняя" кабина машиниста, большое количество межсекционных соединений. Как альтернативный вариант на Свердловской и Октябрьской дорогах применялось вождение тяжелых поездов сдвоенными шестиосными электровозами ВЛ22^М и ВЛ23 соответственно. На основе опыта их работы было решено спроектировать двенадцатиосный электровоз, состоящий из двух шестиосных секций. По принятому в то время типоразмерному ряду магистральных электровозов предполагалось разрабатывать его унифицированным с проектировавшимся в то время ВЭлНИИ электровозом переменного тока ВЛ85.

Экипажная часть проектировалась в двух вариантах: с тремя двухосными тележками под секцией и с двумя трехосными. Победил, в конце концов, ва-

риант с двухосными тележками, так как трехосные тележки надо было еще проектировать, делать оснастку для их постройки и переналаживать производство. Гораздо проще было приспособить двухосные тележки, на которых ходило более половины всего парка грузовых электровозов. Тележки сделали бесшкворневыми, передающими на кузов тягово-тормозные усилия посредством наклонных тяг. На крайние тележки кузов опирался через традиционное люлечное подвешивание, подобное использованному на ВЛ11^М, а на среднюю — качающимися опорами с шарнирами Гука. Гасители колебаний, очевидно считая их чересчур удобно расположенными, "запили" под "юбку" кузова. Так же «надежно» спрятанной оказалась качающаяся опора средней тележки.

Хваленые наклонные тяги, призванные избавить электровоз от противоразгрузочных устройств, охватывали тележки электровоза снизу и требовали разборки для выкатки колесно-моторного блока. Таким образом, электровозы ВЛ15 стали следующим после ВЛ10 этапом на пути укрупнения от ремонтников оборудования, требовавшего ремонта. Что касается экипажной части, то остается добавить, что тележки спроектированы с возможностью постановки тяговых двигателей с опор-

но-рамным подвешиванием (что неудивительно: экипаж-то целиком "списан" со строившегося на НЭВЗе ВЛ85). На ВЛ15 был применен новый контроллер машиниста КМЭ-001. Громадная тумба контроллера машиниста, прочно прописавшаяся в кабинах всех советских грузовых электровозов постоянного тока, на ВЛ15 была убрана в пульт, протянувшийся от правой до левой стенки кабины и получивший за свою характерную форму название "пианино". Вместо главной рукоятки был установлен штурвал, расположенный прямо перед машинистом. А так как контроллер находился несколько левее, то штурвал соединили с главным валом контроллера не чем иным, как велосипедной цепью (!). Эта цепь впоследствии имела обыкновение заклинивать или спадать. В июне 1984г. первый монстр, ВЛ15-001, выполз за ворота Тбилисского электровозоремонтного завода. Кроме того, что электровоз обрел двенадцать осей, он был еще оборудован более мощными тяговыми двигателями ТЛЗБ. Эти двигатели развивали часовую мощность 750 кВт против 670 у ТЛ2К1, которыми оборудовались все предшественники ВЛ15. Несмотря на это ТЛЗБ был по своим установочным размерам взаимозаменяем с ТЛ2К1. Одинаковыми с ВЛ11 были колесные пары и зубчатые пере-

дачи. А вот электропневматические контакторы были уже новой серии ПК-358, ПК-359, ПК-360, позволявшие коммутировать токи до 630А. Дело было в том, что и у ВЛ10, и у ВЛ11 применялись контакторы либо идентичные, тем, что были спроектированы для ВЛ8, либо слегка модернизированные, то есть рассчитанные на максимальный ток 500 А. В то же время, при ведении поездов электровозами ВЛ10 и ВЛ11 существовали режимы (трогание с места, взятие с ходу подъемов), при которых значение токов в тяговых цепях достигало 500 А - максимально допустимой величины. В связи с этим участились случаи электрических повреждений контакторов электровозов. Систему многих единиц на ВЛ15 решили не ставить, так как даже в двухсекционном варианте часовой ток электровоза достигал 3000А, что являлось чрезмерным для систем электроснабжения. Еще одним бриллиантом в короне технических новинок ВЛ15 явился ТСП - тиристорный статический преобразователь. Этот шедевр, венец творческой мысли проектировщиков, был призван заменить собой "пещерный" электромашинный преобразователь НБ-436 для питания обмоток возбуждения тяговых двигателей в режиме рекуперации. Это чудо техники весом 2300 кг (против 1900 кг у НБ-436) управлялось САУРТ.

По своей электрической схеме ВЛ15 представляет собой два шестиосных электровоза, соединенных по системе двух единиц. Его секции имеют автономные силовые цепи. Подобно ВЛ11 у ВЛ15 была сохранена возможность работы при последовательном соединении всех двенадцати двигателей (маневровый режим). В отличие от ВЛ11 крышесые электроцепи не соединялись между собой межсекционными соединениями, каждая секция оборудовалась двумя токоприемниками. Переключение соединений тяговых двигателей осуществляется двухпозиционным групповым переключателем ПКГ-020. Все переключения производятся по схеме с вентильным переходом. Несмотря на то, что каждая секция (в принципе), была автономна как секция ВЛ11, нумерация колесных пар ВЛ15 сквозная, от первой до двенадцатой.

Комплект вспомогательных машин секции ВЛ15 по ассортименту и количеству соответствовал двухсекционному ВЛ11, за исключением мотор-компрессоров, которые ставились по одному на секцию.

Имея мощность часового режима 9000 кВт, а в длительном - 8400, ВЛ15 стал мощнейшим в мире электровозом постоянного тока. ВЛ15-001 был от-



ВЛ15А-002, окт. 1998 г. на ремонте в тч Ожерелье. Фото В.Быковского

правлен для опытной эксплуатации на Свердловскую ж.д. для сравнения в работе с трехсекционными ВЛ11 сначала в депо Свердловск-сортировочный, а затем в Чусовскую. После четырех месяцев эксплуатации в Чусовской его вернули в Свердловск-сортировочный.

В сентябре 1985г. был построен ВЛ15-002. Он отличался тем, что его тяговые двигатели получали возбуждение в режиме рекуперации от преобразователей НБ-436В. Это было сделано с целью сравнить в эксплуатации преобразователи НБ-436В и ТСП. Электровоз был отправлен покорять затяжные подъемы Восточно-Сибирской ж.д.

В 1986г. построили ВЛ15-003, который был оборудован ТСП и, также как и ВЛ15-001, был отправлен на Свердловскую ж.д. Совместная с трехсекционными ВЛ11 работа ВЛ15-х на Свердловской ж.д. показала, что ВЛ15, будучи, с одной стороны, на 660 кВт мощнее и на 4,26 м короче трехсекционных ВЛ11, с другой стороны, хуже вписывались в кривые. Немаловажным фактором было то, что электровозы ВЛ11 были гибче в эксплуатации. Свердловская ж.д., обладая ВЛ11, в настоящее время единственной серией грузового электровоза, применяет их как для вождения тяжелых грузовых поездов (в трехсекционной составности), так и пассажирских, вывозных и сборных поездов (в двухсекционной составности). Начиная с №004, электровозы ВЛ15 отправляются на Восточно-Сибирскую ж.д. Туда же в 1990г. передаются ВЛ15 из парка Свердловской ж.д.

Выяснилось, что линейные контакторы ПК-360 слишком долго гасят дугу, что приводило к выгоранию дугогасительной камеры. Эти контакторы были заменены новыми ПК-005.

Неудовлетворительной была и работа ТСП. Быстродействие электронной техники обернулось из преимущества недостатком. В аварийных режимах отключение тока возбуждения ТЭД происходило очень быстро, что приводило к "всплеску" ЭДС самоиндукции до 8000 В. Это вызывало повреждения тяговых двигателей, тиристорного преобразователя и другой силовой электроаппаратуры.

Из-за наличия двух высоковольтных камер в одной секции был затруднен поиск неисправностей машинистами в пути следования. Непомерно "нагруженная" электросхема стала причиной появления прозвища "Сундук с загадками" применительно к ВЛ15. Несмотря на то, что первоначально ВЛ15 не оборудовались системой многих единиц, эта идея потихоньку "прорастала", и, наконец, в 1988 г. она воплотилась в металл в виде ВЛ15с-024. Такую серию получили электровозы ВЛ15 с системой многих единиц, могущие эксплуатироваться в две, три и четыре секции, как ВЛ11. Было запланировано строить далее исключительно ВЛ15с, но построено их было только четыре: №№ 024, 026, 028 и 032. Последний экспонировался в 1989 г. на международной выставке "Железнодорожный транспорт-89".

Так или иначе, поставка ВЛ15 на Восточно-Сибирскую ж.д. продолжалась до 1990г., когда, начиная с ВЛ15-037,

электровозы ВЛ15 начали поступать на Октябрьскую ж.д. в депо Кандалакша для вождения поездов на тяжелом участке Кандалакша-Мурманск. В Кандалакше ВЛ15 поступали вплоть до окончания их постройки в марте 1991г. по №044.

Когда в ноябре 1995г. участок Зима-Слюдянка Восточно-Сибирской ж.д. был переведен на переменный ток, стадо электрических локозавров метнулось из депо Иркутск-сортировочный в депо Кандалакша. Один из них, ВЛ15-029, в процессе перемещения был передан на Челябинский электровозоремонтный завод для разборки на запчасти.

После этой передачи в парке Кандалакши оказалось 37 электровозов ВЛ15, и они стали основными электровозами грузового движения от Лоухи до Мурманска, заменив собою 2ВЛ23 и 3ВЛ23.

Как уже было сказано, выпуск ВЛ15с был прекращен, так как считалось, что трех- или четырехсекционный ВЛ15 создаст чрезмерную нагрузку на систему электроснабжения. Но, как говорится, "от сумы да от тюрьмы не зарекайся". В 1999г. в Кандалакше были сцеплены чудовища ВЛ15с-024 с одной половинкой ВЛ15с-032, а ВЛ15с-026 — другой. Эти монстры предназначались для тяги поездов весом 6000 т на подъеме 0,018. Что там Америка со своими пятнадцатисекционными паровозами!

Стоит упомянуть еще вот о чем.

Недалеко от Кандалакши, в городе Кировск располагается производственное объединение "Апатит", занимающееся добычей и обогащением апатито-нефелиновой руды. Вывоз руды с места добычи на Кировскую АНОФ (apatito-нефелиновую обогатительную фабрику) осуществляется по принадлежащей объединению железнодорожной ветке, имеющей непрерывный подъем от Кировска к месторождению. Длительное время здесь эксплуатировались двойной тягой электровозы ВЛ22^М с рекуперацией. Ввиду сильного износа ВЛ22^М было решено заказать вместо них новые локомотивы, так как к тому времени электровозы постоянного тока строились только Тбилисским заводом, заказ был размещен именно там. Для замены двойных ВЛ22^М было предложено использовать электровозы ВЛ15. Их слегка перепроектировали, сняли оборудование рекуперативного торможения и дали им серию ВЛ15А. В 1988г. были построены ВЛ15А №№ 001...002, а в 1989г. — №№ 003...006.

С.В.Жевак, инженер



ВЛ15-042 у станции Кушелевка, февр.2002. Фото А.Венцова

"Локозавры" в болотах Приладожья

В октябре 2001 года участок Мурманск—Лоухи Октябрьской ж.д. был переведен на переменный ток. Электровозы ВЛ15 оказались там больше не нужны. Поскольку на дорогах Центра России или Урала, имеющих сложный профиль пути, столь малое количество локомотивов, да еще значительно отличающихся по конструкции от привычных ВЛ10 и ВЛ11, не могло оказать влияния на улучшение процесса перевозок,—решили оставить их на Октябрьской дороге. Тому была и еще одна причина. За некоторое время до описываемых событий окончательно лопнула сомнительная идея строительства высокоскоростной магистрали из Санкт-Петербурга в Москву по отдельной трассе. Чтобы "соблюсти лицо", верхушка МПС распорядилась спешно переоборудовать уже существующую трассу под скоростной пассажирский ход. Но куда деть грузовые поезда? Ответ нашли быстро — пропускать кружным путем. Никого из руководства не смущало, что поток грузов между этими городами стал проходить гораздо больший километраж, чем ранее по прямой дороге. К тому же, для проведения каждого такого поезда требовалось уже не две локомотивные бригады, а шесть или семь, в зависимости от варианта пропуска по участку. С увеличением грузопотока в 2000-2001 годах Череповецкий ход (а именно по нему двигалось большинство поездов) превратился в совершенно непроезжее место. Везде были набросаны поезда по неприему узлов, из-за окончания режима рабочего времени локомотивных бригад и по другим причинам. Тут, как нельзя кстати, и подвернулись ВЛ15. Была сделана ставка на тяжеловесное и длинносоставное движение. К тому времени участок Волховстрой —Бабаево уже был электрифицирован на постоянном токе, а в его середине, — между станциями Большой Двор и Пикалево-II, имелся затяжной подъем, который тяжеловесные поезда преодолевали с толкачом. Все это и определило место дислокации передаваемых с Севера электровозов — депо Волховстрой.

Первые машины были приняты в парк уже в конце октября 2001 года. В течение ноября передача, в основном, была завершена. Однако, больше поло-

Таблица 1.

Выпуск электровозов ВЛ15 и ВЛ15^с Тбилисским ПО "Электровозостроитель"

Год выпуска	Номера машин
1984	001
1985	002
1986	003-005
1987	006-016
1988	017-026
1989	027-036
1990	037-043
1991	044



вины локомотивов из общего количества оставались в сплотах на путях Нового парка станции Волховстрой-1, и их не торопились вводить в эксплуатацию.

Причина этого — безобразное техническое состояние переданных локомотивов. Дело в том, что северяне знали о готовящейся замене электровозов уже года за полтора-два до переключения. И особенно не утруждали себя текущим содержанием парка. Дескать — все равно отдавать... В результате машины пришли в Волховстрой, образно говоря “гнилые”. Каждая поезда на ВЛ15 преподносила “сюрпризы”. То отвалится на ходу песочная труба, то пропадет контакт в цепях управления и в самый неподходящий момент самопроизвольно опустятся токоприемники, то машина “заупрямится” и перестанет собираться схема тяги... Положение усугубилось еще и полным отсутствием условий для проведения технического обслуживания (ТО-2) и ремонта. Депо Волховстрой не протяжении сорока лет было чисто тепловозным, по-этому на тракционных путях не подвешивалась контактная сеть, устройство пескоснабжения были выполнены под иное расположение бункеров. Да и кадры ремонтников мгновенной на переучишь... О каком качестве техосмотра может идти речь, если электровоз везли в депо со стоянки на расстояние около 1,5 км маневровым тепловозом с опущенным пантографом? Точно также и назад, а ведь после ремонта мастер обязан поверить машину под напряжением. Как он это делал, если в депо контактная сеть появилась только летом 2002 года? Очень оригинально был решен вопрос пескоснабжения. Электровоз, пришедший с пустыми бункерами, например, из заводского ремонта ставили с холодным состоянием в грузовой поезд и везли в Санкт-Петербург за 120 км — снабдить песком. Затем возвращали назад для дальнейшей расконсервации. Если смотровые канавы в Волховстрое еще могли вместить столь длинную машину, то в Санкт-Петербурге ни на один пункт техосмотра ВЛ15 не помещался. Первое время электровозы, требующие ТО-2, “отфутболивали” в Волховстрой, но через месяц-другой, одна из ремонтных позиций техосмотра на “Сортировке” была удлинена путем наваривания коробки из тонких стальных листов. При этом сама смотровая канава оставалась прежней длины, под восьмиосный ВЛ10. Летом 2002 года началась более серьезная реконструкция ПТОЛЭ но она еще не завершена, при этом трудности в организации техосмотра возросли неимоверно. Ну, а пункт ТО-2 локомотивов на станции Ручьи вообще не принимает ВЛ15. Сюда эти электровозы заходят только для смены бригад.

А что же локомотивные бригады? Уверенно ли чувствуют они себя, управляя таким вот, свалившимся на их голову, “подарком”?

За месяц-полтора до передачи парка ВЛ15 из депо Кандалакша были присланы два учебных локомотива вместе с машинистами - инструкторами. Поскольку первоначально предполагалось весь парк эксплуатировать только на участке СПб-Сортиров. - Волховстрой - Бабаево, то один из электровозов оставили в Волховстрое, а другой отдали на “Сортировку”. В обоих депо, пусть временно, но все же проводились техзанятия, обкатки, снабжение локо-

мотивных бригад самым элементарными памятками по устранению неисправностей. Но если в СПб- Сортировочном практически все работники смогли получить хоть какую-то информацию о новой для них технике, то в Волховстрое, ввиду очень большой численности лок.бригад, а также вызова их в очередную поездку с хроническим недомоганием, — многие остались неохваченными и изучали ВЛ15 уже “в процессе”. Плоды такой “учебы” не заставили себя долго ждать...

Еще интереснее дело обстоит на Финляндке. Через месяц после появления ВЛ15 в Санкт-Петербургском регионе выяснилось, что электровозы все чаще и чаще отклоняются от заданного маршрута. Поэтому под Новый 2002 год на ПТОЛ Ручьи был поставлен учебный электровоз, а из службы тяги получено строгое указание — немедленно разобраться, изучить и поехать! Причем, это надлежало выполнить собственными силами, на крепком морозе и во время многочисленных Новогодних праздников, когда мысли рядового работника заняты несколько иными проблемами, чем изучение невесты откуда взявшейся новой “железяки”, в довершении всех трудностей, искусственно создали еще одну: в Ручьи прислали машину серии ВЛ15С. Мало того, что эти электровозы сложнее по схеме цепей управления, чем обычные ВЛ15, так ведь и пульт в его кабине скомпонован по-другому. Где уж тут разобраться во всех тонкостях машинисту, с трудом выкроившего время посетить техзанятие...

Надо сказать, что электросхема “локозавра” таит в себе немало сложностей. На 44 построенных электровоза приходится четыре (!) схемы цепей управления. Существенные различия имеют друг от друга схемы ВЛ15 №№001-004; 005-017; 018-036 и 037-044. Отдельно от них следует рассматривать четыре машины ВЛ15С (их номера 024, 026, 028, 032) . Вероятно, посчитав эту головоломку недостаточной, тбилисские конструкторы во всех схемах использовали только латинские обозначения. Вот уж действительно, хоть стой, хоть падай... Из-за всего этого электрические цепи вновь поступивших локомотивов стали “крепким орешком” даже для выдавших виды питерских машинистов. Довершало неразбериху кране запутанное расположение оборудования внутри секции: для того, чтобы сменить кабину управления, машинист должен пройти двенадцать поворотов по извилистым и тесным коридорам внутри кузовов.

Все вышеизложенное раз и навсегда определило неприязненное отношение машинистов и их помощников к этому “чуду техники”. Первое время под любым предлогом локомотивные бригады отказывались принимать ВЛ15, отдавая предпочтение испытанной “десятке”. Никому не хотелось наживать себе неприятностей, что называется, на ровном месте. Затем, когда новшество достаточно распространилось, отговорки помогать перестали, и “пятнашки” во главе поездов замелькали тут и там. Но поездка на малоизвестном локомотиве, да еще находящемся в плачевном техническом состоянии, не всегда заканчивалась добром. Время от времени мелкая неисправность становилась причиной длительных неграфиковых стоянок на перегоне, иногда с вызовом вспомогательного локомотива. Поскольку лидерство в этом вопросе держали бригады депо Волховстрой, именно весной 2002 года была направлена группа машинистов - инструкторов из депо Кандалакша с заданием разобраться в причинах происходящего. По результатам проверки был составлен отчет, в котором прямо говорилось, что “... локомотивные бригады не представляют, с какими неисправностями принимают электровозы и отправляются на них в поездку”. Вот и результат поспешного обучения осенью 2001 года.

Как бы то ни было, основная масса ВЛ15 ко времени написания статьи уже введена в эксплуатацию. По мере накопления опыта управления этими электровозами, локомотивные бригады стали отмечать не только негативные моменты, но и ряд несомненных достоинств в конструк-

Таблица 2.

Принадлежность электровозов ВЛ15, ВЛ15^с

Волховстрой Окт жд.	002,005,006, 008-014, 016, 018-028, 030-036, 038, 040-044
Кандалакша Окт ж.д.	001,007 (требуют восстановления)
Списаны в депо Кандалакша	037, 039
Остались на Вост.Сиб.ж.д. после 1995 г.	003, 004, 015, 017 (нерабочие, состояние неизв.)
Передан ЧЭРЗ в 1995 г.	029

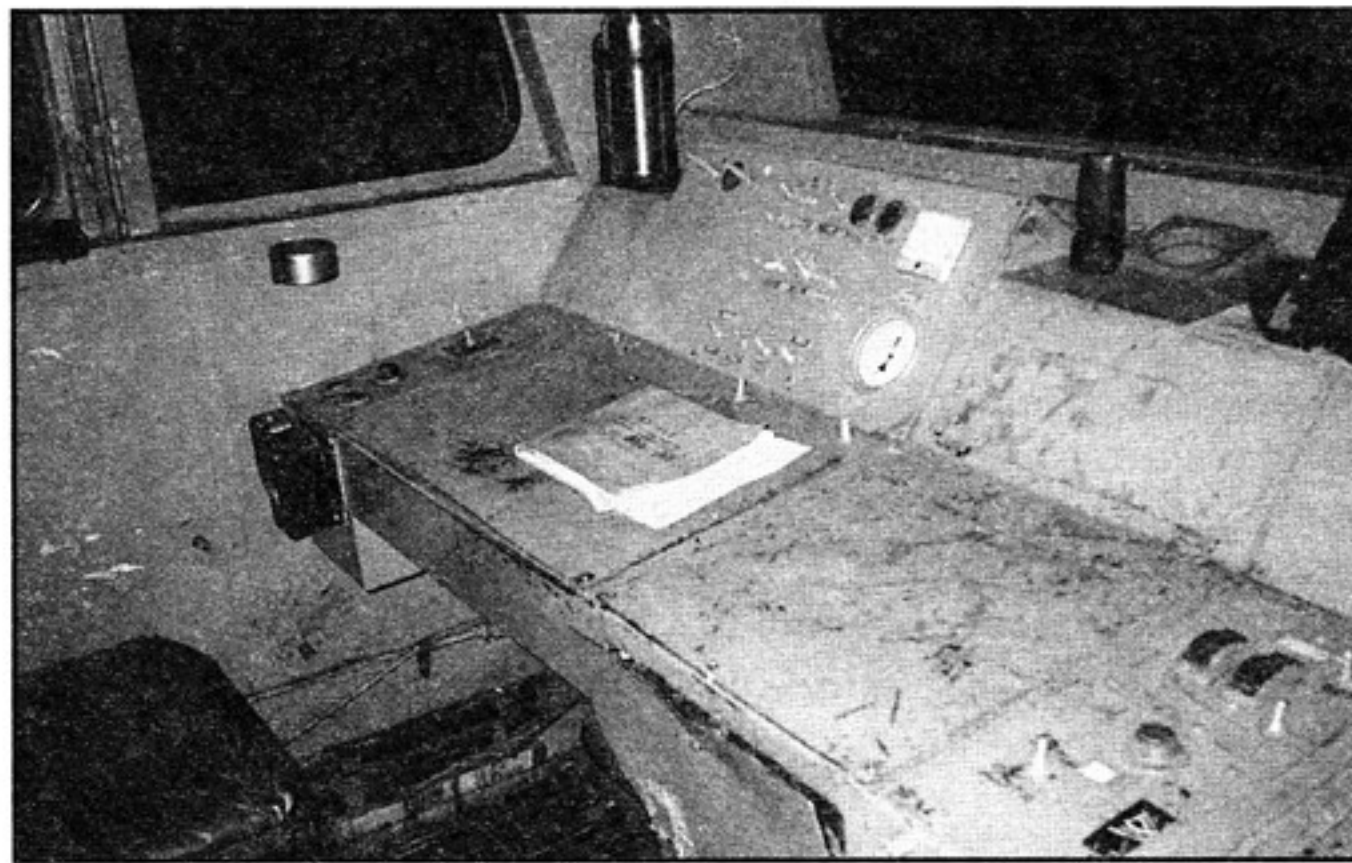
*номера приведены в соответствии с нанесенными на кузовах номерами

ции мощной машины.. Однако, прежде чем познакомить читателя с основными из них, приведу случай из собственной практики, наглядно характеризующий процесс освоения ВЛ15 в первые месяцы эксплуатации на тяговых плечах Санкт-Петербургского региона. 14 февраля 2002 г. в депо СПб-Финляндский пришла телеграмма, строго предписывающая уже на следующий день (!) организовать регулярное движение тяжеловесных поездов весом не менее 7000 т по участку Кузнечное - Волховстрой с использованием в качестве тяговой единицы одного электровоза ВЛ15. Выделенная "нитка" в графике подразумевала использование для этой цели лок.бригад, проживающих на ст.Кузнечное и Элисенваара. А питерские машинисты должны были подгонять электровоз на ст.Кузнечное. Получилось так, что первому на подгон машины выпало ехать мне. Приняв утром 15 февраля электровоз ВЛ15-042, прибыл к 19 часам в Кузнечное и приготовился к длительному ожиданию подъема в обратный путь, рассудив, что для такого супер-поезда, который намечался согласно телеграммы, соберут все, что имеется на станции, а другой состав когда еще прибудет... Каково же было мое удивление, когда через четыре часа прозвучала команда собираться в дорогу, да еще и на том самом электровозе! Оказалось, что местные лок.бригады не были обучены работать на новой серии, и не приняли "сундук с загадками". Как честно признался дежурный по пункту оборота, "нашли только ручной тормоз, и то — не в кабине". Конечно, с тех пор много воды утекло, и элисенварские машинисты без особых затруднений водят любые поезда на ВЛ15, но начало оказалось вот таким курьезным...

Так что же хорошего обнаружилось на "локозавре"? Прежде всего, это огромная тяговая мощность. Поезд весом около пяти тысяч тонн не требует применения на ВЛ15 параллельного соединения тяговых двигателей, а большинство подъемов может быть взято с места. На крайний случай, если поезд тяжел, а подъем крут, — конструкцией предусмотрена так называемая двенадцатимоторная схема, при которой тяговые двигатели обеих секций соединены последовательно в общую цепь, и остановка даже тяжеловесного поезда на подъеме не влечет за собой вызова вспомогательного локомотива — колесные пары электровоза при взятии такого поезда с места и не пытаются срываться на боксование. Очень по душе пришлась машинистам и автономная силовая схема каждой секции. Если о каком-либо причинах в пути следования выходит из строя одна секция, то, как правило, поезд "дотягивают" до станции назначения на оставшейся работоспособной. При этом не происходит сбоя графика движения поездов. В случае неисправности одной группы тяговых двигателей ее можно отключить легким движением руки не выходя из кабины, что также очень облегчает процесс сбора аварийной схемы. Питание низковольтных цепей от общей плюсовой шины, на которую работают все четыре генератора управления, повышает "живучесть" локомотива в случае выхода из строя какого-либо из генераторов или блоков агрегата панели управления. И, наконец, применение в силовой цепи тяговых двигателей переходов по мостовой схеме с запирающими диодами исключило провалы силы тяги при разгоне электровоза.

Казалось бы, — живи и радуйся! Однако, ворчание по поводу ВЛ15 продолжалось по всем "брехаловкам" причастных депо. Чем же недовольны механики? Начнем перечисление недостатков, так сказать, от "парадного крыльца". Не успеет машинист подняться на локомотив и войти в проход за кабиной, как тут же рискует споткнуться и разбить себе лоб. Конструкцией предусмотрен порог-ступенька на полу поперечного прохода примерно в полуметре от входной двери. Если учесть, что выключатель освещения находится дальше, чем этот порог, то спотыкаются об него обычно в темноте. Окон вблизи никаких нет, да и память может подвести при существующей системе обезличенной езды и чехарды обслуживаемых серий.

ВЛ15-010 Пульт помощника машиниста



Далее. В каждой кабине управления имеется только одна группа электрических печей. Про запас проектировщики предложили лок.бригадам некий агрегат с многообещающим названием "калорифер". Но, как показала практика, он либо не работает вообще, либо извергает из своего чрева пыль вперемешку с сушеными насекомыми, но никак не тепло. Поэтому, в случае перегорания элемента электропечи, машинист с помощником "стучат зубами" до прибытия в пункт смены, ведь, благодаря сырому питерскому климату, отопительный сезон в электровозных кабинах начинается августовскими ночами, а заканчивается где-то к середине июня следующего года.

Крайне неудачно расположение оборудования в заднем поперечном коридоре секции, возле двери к переходной площадке. Мало того, что коридор узкий, так по чьей-то "гениальной идее" там расположен привод ручного тормоза (!) Если в пути следования возникает необходимость зайти в крайний тупиковый проход высоковольтной камеры №2, то желающий туда попасть сначала пробирается мимо вечно болтающейся двери переходной площадки, затем спотыкается о привод ручного тормоза, и здесь... нет-нет, не в камеру... Бестолково расположенные ручки разобщительных кранов продувки главных резервуаров направлены прямо на стремящегося устранить неполадки. Что-то вроде указательного пальца с плаката "Ты записался добровольцем?" Ну а дальше — либо в лоб, либо в глаз, — в зависимости от роста бедолаги. Если же предательская ручка вовремя замечена, то что ж тогда можно и внутрь высоковольтки — твори, выдумывай, пробуй..

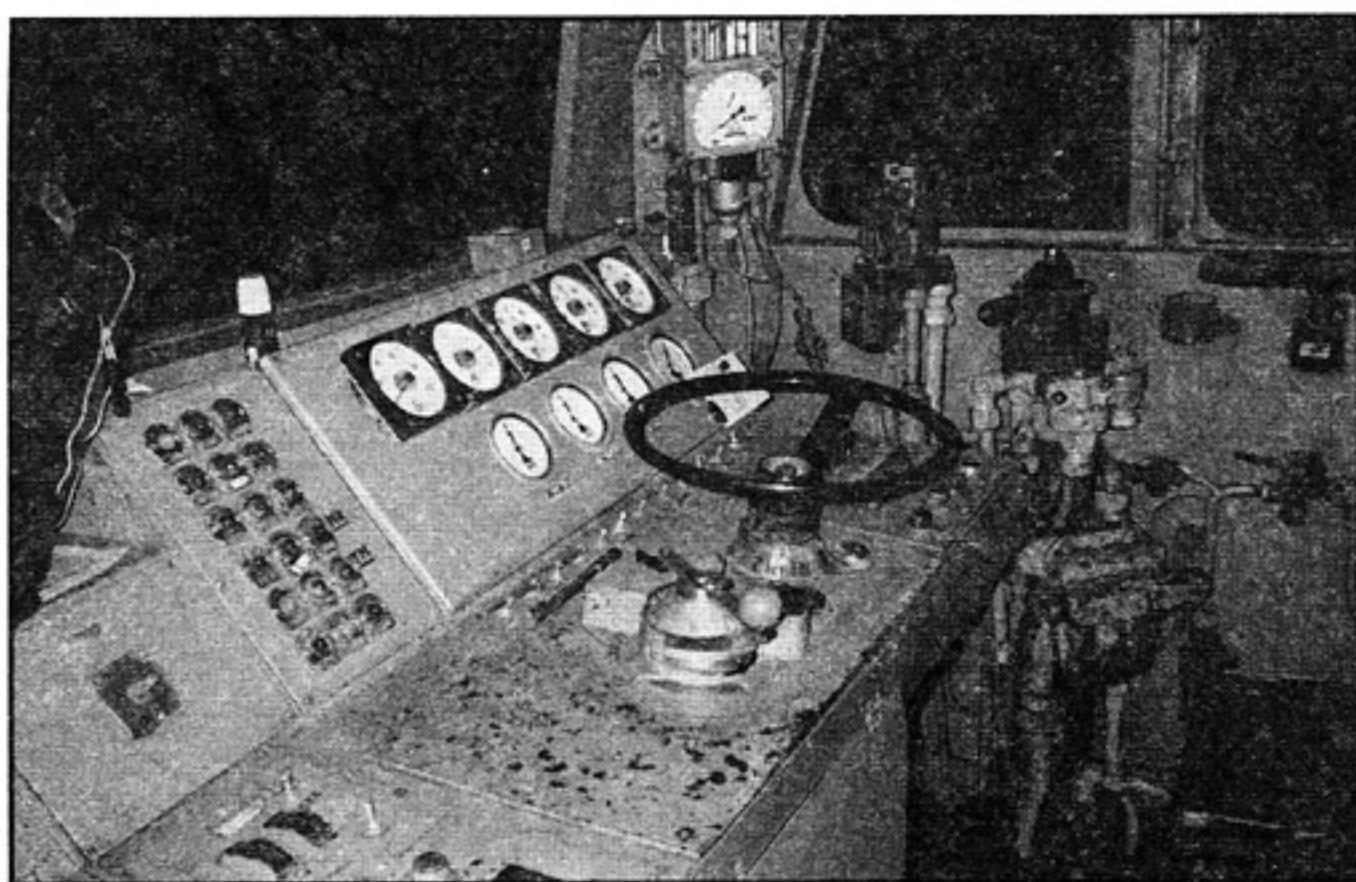
Кстати, расположение колонки ручного тормоза около двери межсекционного прохода идет вразрез с требованиями действующей Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава. Если помощник машиниста при смене кабин управления находится, как того требует Инструкция, в оставляемой кабине, то в случае недопустимого падения давления в тормозных цилиндрах вряд ли сумеет добежать по извилистым -закоулкам секции до ручного тормоза и привести его в действие. А если он будет стоять у "ручника", не заметит возможного снижения давления в цилиндрах, так как манометра, показывающего величину этого давления, рядом нет.

Наличие только одного компрессора КТ6^{эл} в секции при общем объеме главных резервуаров (ГР) 1500 литров приводит в ряде случаев к истощению питательной сети, например, когда сжатый воздух интенсивно расходуется на пескоподачу. В определенных режимах ведения поезда приходится "песочить" достаточно долго, при этом работают одновременно 12 форсунок (подача песка под первую колесную пару зачастую бывает малоэффективной). И через какое-то время машинист оказывается перед угрозой срабатывания автотормозов в составе поезда из-за падения давления воздуха в питательной сети, так как компрессоры не в состоянии откачать ГР. Подобные случаи, нет-нет, да и происходят на линии.

У читателя может возникнуть вопрос — а зачем вообще



ВЛ15-010 Пульт машиниста



такой громадине песок, разве сила тяги недостаточна, чтобы уверенно брать подъемы. Да и нажатие на ось вроде бы не маленькое — 25 тонн... А дело в том, что применение наклонных тяг вместо шкворней сделало поведение ВЛ15 на подъемах совершенно непредсказуемым. Сорваться в боксование может любая колесная пара, причем на достаточно высокой скорости движения. При этом начавшийся процесс, как правило, не может быть прекращен подачей песка и работой противобоксовочной защиты. Машинисту приходится сбросить несколько позиций контроллера. В результате происходит резкий провал силы тяги, вызывающий продольно-динамические реакции в составе поезда, а они и могут стать причиной срабатывания автотормозов, и даже обрыва автосцепки. К сожалению, из практического опыта вождения поездов на ВЛ15 есть все основания предполагать, что именно благодаря наклонным тягам боксование одной колесной пары быстро распространяется и на соседние, то есть происходит какое-то взаимное влияние. Хотя теория вроде бы и опровергает подобное явление, считается, что даже, наоборот, экипажная часть с наклонными тягами лучше противостоит боксованию, чем шкворневая, однако, факты, упрямая вещь, и многие машинисты на себе это испытали.

С наклонными тягами связана вот еще какая забавная особенность механической части ВЛ15: при резкой остановке кузов секции подается слегка вперед, а затем откатывается на свое место. При этом тележки стоят, не двигаясь. Это явление на процесс управления влияние не оказывает, но в кабине ощущается заметно.

В электрических цепях недовольство вызывает отсутствие индивидуальных кнопок управления токоприемниками. По существующей схеме на пульте машиниста имеются лишь две кнопки — первый токоприемник поднимается вместе с третьим, а второй — с четвертым. Однако, действующая на сети МПС инструкция по эксплуатации токоприемников подвижного состава предписывает стоянку и трогание электровозов ВЛ15 производить на трех поднятых токоприемниках. Для выполнения этого требования машинисты вынуждены каждый раз при смене кабин отключать специальной кнопкой, расположенной внизу боковой стенки высоковольтной камеры №2, токоприемник на одной из секций и точно так же включать его на другой секции. После вышеозначенных манипуляций становится возможным поднимать и опускать из кабины машиниста тот самый дополнительный третий пантограф. Более простого выхода из ситуации нет.

Очень жаль, что конструкцией локомотива не предусмотрен поочередный ввод в работу одной и другой секции при сборе схемы тяги на первой позиции контроллера. А ведь это можно было бы осуществить без какой-либо переделки силовых цепей, добавив лишь дополнительную

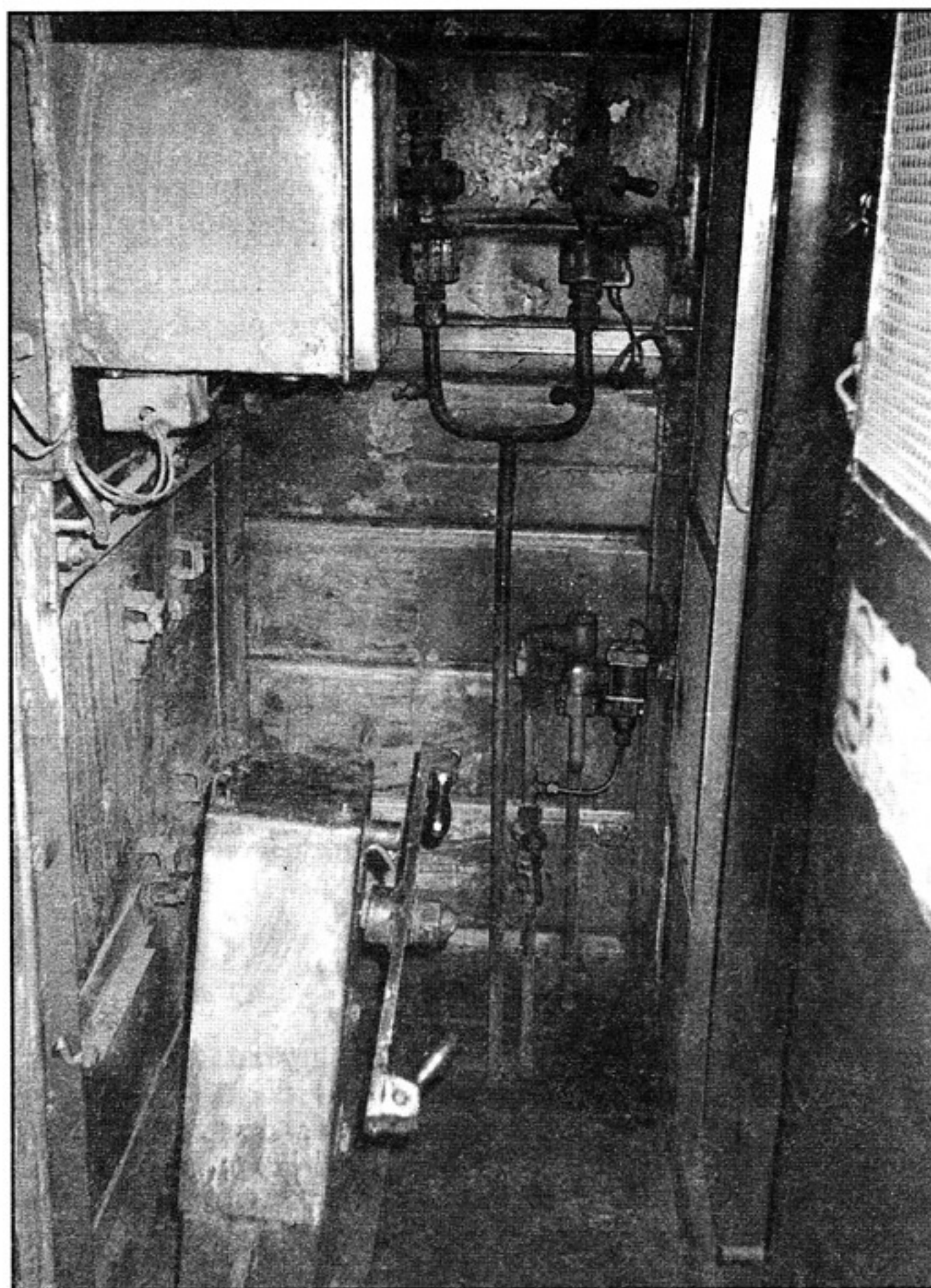
кнопку на пульте машиниста. При имеющейся схеме, когда одновременно включаются линейные контакторы обеих секций, первоначальный рывок силы тяги иногда бывает настолько сильным, что поневоле начинаешь опасаться за состояние автосцепок в составе поезда. Применение крана вспомогательного тормоза в момент включения контроллера практически не помогает, электровоз все равно рвет с места, только скрежещут тормозные колодки. А если бы при взятии поезда приводить его в растянутое состояние за счет тяговых двигателей одной секции и затем, не перемещая рукоятку контроллера с первой позиции, вводить в работу другую секцию, эффект был бы совсем иной и плавность трогания возросла бы заметно. Остается надеяться, что это пожелание будет учтено при прохождении электровозами ВЛ15 капитальных ремонтов.

Другие недостатки, которые в настоящее время затрудняют управление локомотивом, происходят от неудовлетворительного качества ремонта и текущего содержания. Поскольку оно не является органически присущим данной серии, то упоминание о них здесь, неуместно.

Подводя итоги годовичного пребывания ВЛ15 в Санкт-Петербургском регионе Октябрьской ж.д. можно сказать следующее. В целом, электровоз не так уж плох, как это показалось сначала. При надлежащем внимании к нему со стороны ремонтников возможна его нормальная эксплуатация. Для этого в депо Волховстрой идут работы по реконструкции цеха текущего ремонта, а на станции Волховстрой строится пункт технического осмотра, способный вмещать под свою крышу машины любой длины. И хотя, время от времени, по депо проносится очередная волна слухов о скорой передаче ВЛ15 «с глаз долой», вызывая неизменно бурную радость у машинистов и их помощников, — по всему видно, что «локозавры» надолго завязли в болотах Приладожья, и с этим обстоятельством придется свыкнуться на достаточно большой период времени.

Д.Ю. Веревкин, машинист электровоза

Декабрь 2002г., фото автора



ВЛ15-010 Задний поперечный коридор секции "Б" вверх
опаснорасположенные ручки кранов продувки ГР

КУПЛЮ

Книгу "Кукушка" или с паровозом по узкой колее" в хорошем состоянии/ Гирилял О.А., 1-я Мурманская 13, Сызрань, 446010

"Локотранс" 3/1997 /Игнатов К.В., Октябрьский городок 28-1, 390007 Рязань

Журнал "Локомотив" 12-96 или ксерокопию статьи из него "Тепловозы Ворошиловградского завода"/ Евгений Ширай, ул.Эха 12-47, г.Тапа 45110 Эстония

Журнал "Железнодорожное дело", любые номера 1998-2002 гг, "Железнодорожный транспорт" 1998-2000 гг./ Рахманову Н.Н., а/я 6061, Львов 79015 Украина

Лом электровозов ТТ и модели ТТ в среднем и плохом состоянии, недорого. /poezd19@narod.ru/ Мишин Роман, ул. Институтская 8А-142, п.Нахабино, Московской обл, 143430

Книги "Пассажирские электровозы ЧС4 и ЧС4Т" (1975); "Электровоз ВЛ80П/ Руководство по эксплуатации" (1985); "Электровоз ВЛ80К: руководство по эксплуатации" (1973) / Левченко Г.П., техническая библиотека, ДКЖД, ул.Ленина 2, Сальск, 347630 Ростовской обл.

ПРОДАЮ

ВИДЕО-фильм о пребывании паровоза ПЗ6-0032 с "Каспийским экспрессом" в Волгограде 30.08.2002 (45 мин., VHS, 150 руб. с пересылкой по России)/ Семененко Игорь Викторович, ул.Кузнецкая 65-40, 400120 Волгоград

Модели НО (PIKO) или меняю ТТ (ЧМЭ2, ТЭЗ, ТЗ34, Е70 и др). Подробности в самоадресованном конверте/ Епифанцев И.Д., а/я 328, Мытищи 141007Ю Московской обл.

Танк-паровоз BR95 (НО), состояние идеальное + инструкция и видеокассета про модель и прототип. Дорого/ Романову Д.В., ул.Менделеева 9-3-42, Уфа 450022

Комплект цветных фото (25 фото) МЖТ на Варшавском вокзале. Отвечу всем/ Макаров Дмитрий, Рижский пр-т 60-62, Санкт-Петербург 198020

Журналы "Локотранс" в отличном состоянии NN 5/96, 2/97, 3/97, 4/97, 6/97, 1/98, 2/98, 3/98, 4/98, 5/98, 6/98, 1/99, 5/99, 12/00, модель в масштабе НО бронеавтомобиля БА-64, библиотеку морской литературы./Волкову С.П. а/я 3348, г. Ростов-на-Дону - 92, 344092. E-mail: volkovs@bk.ru

Макет НО, 2х1 м, 7 стрелок, тоннель, депо, мост и пр. Немного не закончен. Недорого,/ Привезенцев Игорь, 121096, Москва, ул.Вас.Кожинной, д14-6 кв165/ Т.(095) 145-39-75

Филателистический материал жд тематики, сборники научно-технических статей по электровозостроению, каталоги электровозов, монографию "Магистральные электровозы" из 3 книг с автографами авторов (1967-68 г.и. Отвечу на все предложения с оплаченным ответом/ Кацеру М.А., а\я 10, Новочеркасск 346413, Ростовской обл.

МЕНЯЮ

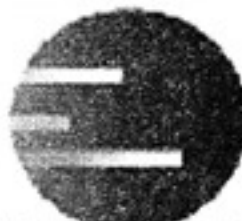
Книгу "Газотурбовозы и турбопоезда" Бартош Е.Т., М., Транспорт, 1978 на книги "Промышленный транспорт" (А.Т.Дерибас, М., Т., 1974 г), "Вагоны СССР" каталог-справочник М., 1969 г, "Тепловозы ТЭМ1 и ТЭМ2" (под ред.Е.Собникова, М., Т., 1978 г - издание 1976 г. не предлагать); "Вагоны-самосвалы" А.Логинов, Н.Афанаскин, (М., Машиностроение, 1975 г)// Малиновский А., ая 1876, Вильнюс-43, LT2043 Литва



Москва, ВВЦ, пав №8
"Юные натуралисты"
ПН, ВТ, СР, ЧТ, ПТ, СБ, ВС
12.00-18.00
Т. (095)181-92-05
www.fillig.ru;
auhagen.ru

ВСЕ ДЛЯ МОДЕЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

www.modelena.ru



MODELENA

Железнодорожные модели

Рельсы, тупики, 2 и 3-х значные мачтовые и маневровые светофоры, семафоры, порталы туннелей, пульта управления, детали для ремонта и конструирования моделей НО, ТТ, Н, ТЭП10(НО) в различных вариантах окраски, паровозы О⁸ + 2 х осн пасс. вагоны Комиссионные локомотивы и вагоны от PIKO, ROCO, Bachmann, Marklin, Lima и др.

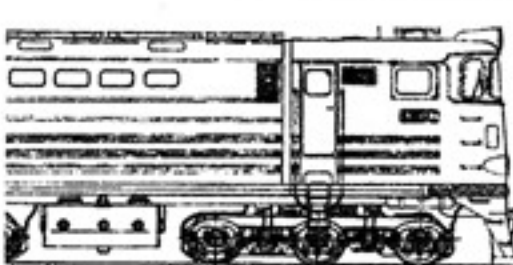
Автомобили и бронетехника(НО), 1:43

Строения: вокзалы, здания, перроны и т.п.

Предлагаем услуги по комиссионной продаже Ваших моделей

Каталог на 88 страницах и в Интернете

Каталог высылается бесплатно по почте в пределах России. В остальные страны — с оплатой почтовых расходов - экв. 3\$
305040, Курск, а/я 27. Стальцеву С.Н.
Staltsev@modelena.ru



www.modelena.ru

Информацию по т/в ЧМЭЗ(т) стран СНГ, ВЛ10 Львовской ж.д., ВЛ10У Закавказской ж.д./ Лизунов Сергей, ул.Кузнецова 167, Чемадановка, Бессоновский р-н, Пензенской обл, 442761

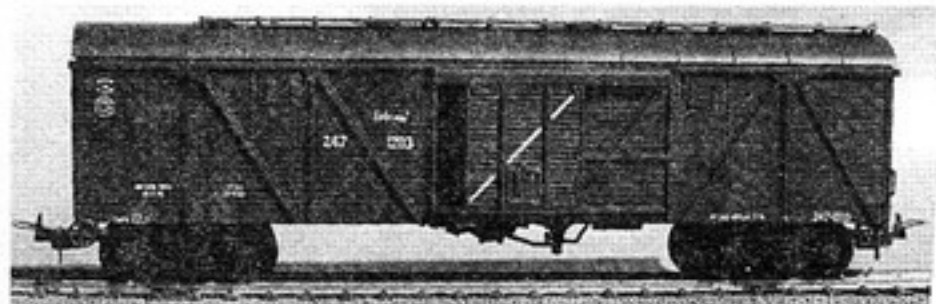
Друзей по обмену фото. Интересуют ВЛ19, ВЛ23, ЭР1, ТЭП60, ТЭ121 и др./ Макаров Дм., Рижский 60-62, Санкт-Петербург 198020

Альбом чертежей дизеля Д50, том 2 или аналогичные издания 2Д50, ПД-1. Возможен обмен на книги "Советские тепловозы" 1961 г., "Локомотивы и моторвагонный п/состав 1966-75 и 1976-85" В.А.Ракова, альбом ТЭЗ/ Хохлов А., а/я 2526, Улан-Удэ 670034

Журнал "Локомотив" 12-96 или ксерокопию статьи из него "Тепловозы Ворошиловградского завода"/ Евгений Ширай, ул.Эха 12-47, г.Тапа 45110 Эстония

МОСКОВСКИЙ КЛУБ СТЕНДОВОГО МОДЕЛИЗМА

ДК "Компрессор"
понедельник с 16 до 20 часов
ст.метро "Авиамоторная"
(авиа, броня, литература,
железные дороги)



Konka

НО (1:87)

Вагоны советских (российских) железных дорог

Серия 280 (5 вариантов) Модель 4-х осного крытого вагона (прототип модель грузоподъемностью 62т, объем кузова 90 м.куб., постройка 1936-60 гг. Тележки ЦНИИ-ХЗ-0

Серия 260 (7 вариантов) Модель 4-х осного модернизированного крытого вагона (прототип грузоподъемностью 64 т, объем кузова 106 м. куб. Тележки ЦНИИ-ХЗ-0

Информация: Москва Т.(095) 307-47-52 Жаворонков Вадим

Купон объявления в "Локотранс"

ЛОКОТРАНС

Альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

Продаю

Куплю

Ищу

Меняю

Разное

Текст объявления:

Данные для учета (не публикуются):

Адрес, телефон

Ф.И.О.

Заполните купон и отправьте по адресу:

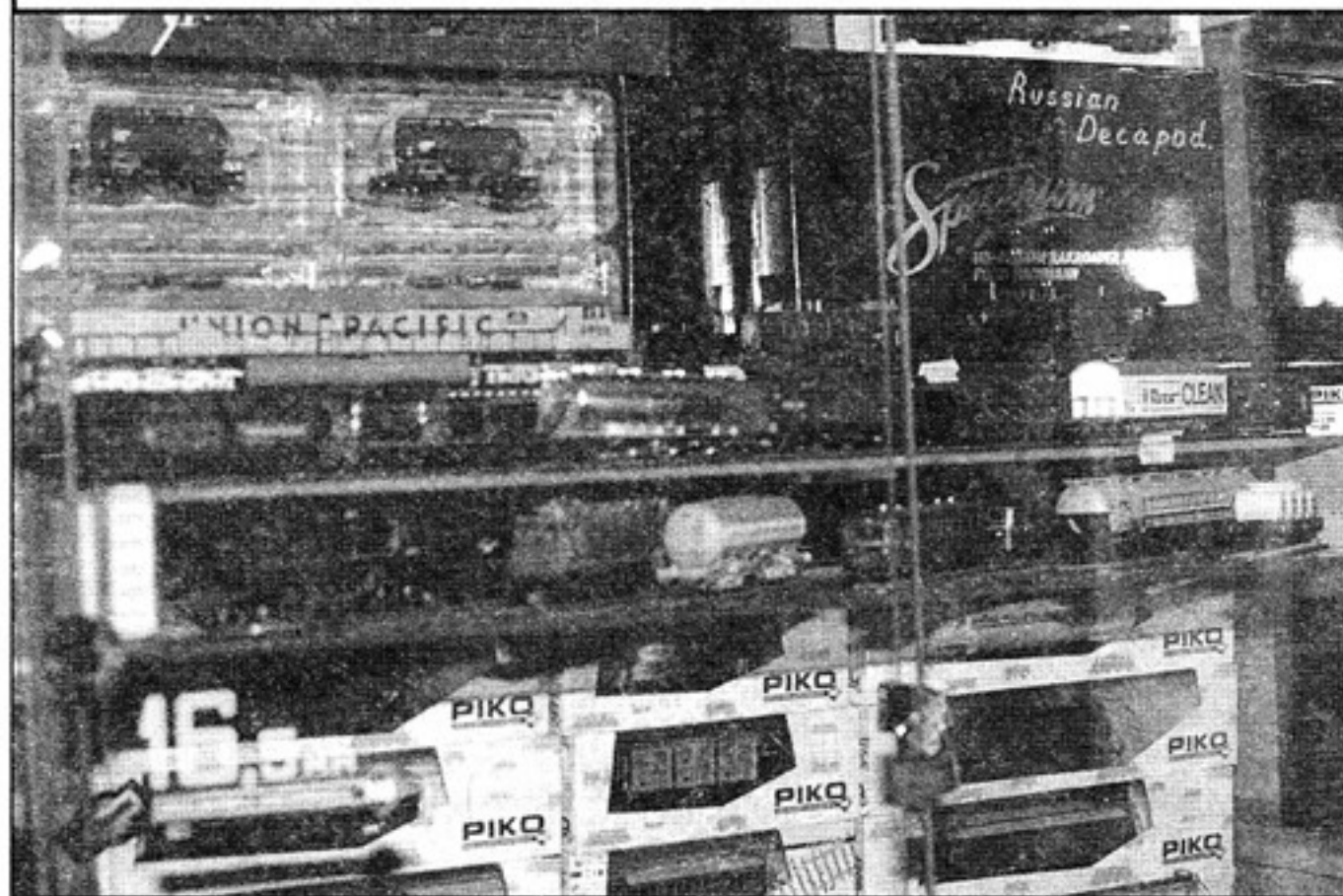
144012 Московская обл. Электросталь, а/я 104, Ивониной Ирине Александровне.

МОСКВА

**ДЕТСКАЯ
ЯРМАРКА**

Ст.м."Тульская", трамвай до
Детской ярмарки на Тульской,
Варшавское ш. 9

2 этаж, Зеленая линия, пав 26-67



Модели железных дорог, рельсовый материал, строения и сигналы, автомобили, цифровое управление от Roco, Tillig, Lenz, Auhagen, Bahmann, PIKO, Mehano, Пересвет, Modella, Конка и др.
Свыше 200 производителей

в наличие и на заказ в магазине:

**Детская ярмарка на Тульской,
Москва, Варшавское ш.9.**

**2 этаж, Зеленая линия, пав 26-67 с 11 до 19 час.
ежедневно**

отправляем почтой в пределах России

Оформление заявки с доставкой заказа
почтой по России

Обращайтесь с вопросами по комплектации макета рельсовым материалом, зданиями или пополнению коллекции, и вы получите исчерпывающий ответ по цене, срокам выполнения заказа и условиям оплаты

Т. 8(095)567-70-68 после 22.00

lokotrans@elsite.ru

144012 Электросталь, Московская обл., а/я 104

1. Купон дает право на бесплатную публикацию однократного частного объявления.

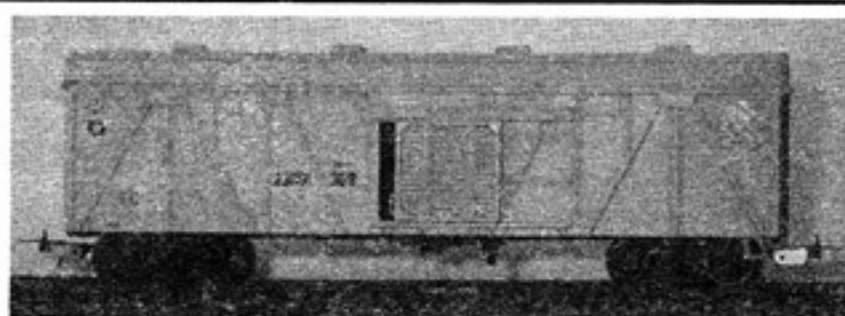
2. Для публикации без купона следует оплатить почтовым переводом 20 руб. по адресу: **144012 Московская обл. Электросталь, а/я 104, Ивониной Ирине Александровне.**

В этом случае достаточно на почтовом переводе в разделе "Для письма" сообщить текст объявления.

4. Члены информационного клуба "Локотранс" имеют право на бесплатную публикацию своих объявлений.

5. Редакция имеет право редактировать текст в целях удобства восприятия.

6. Редакция не несет ответственность за достоверность информации в объявлениях.



НО 1:87

ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

Вагоны 4-х осные	RUS	CHG	AUSL
вагоны 4-х осные	12,5	15	23
арт. 620	15	18	28
полноборный "кит" вагонов	7,5	10	
Вагоны 2-х осные всех артикулов	9	12	17
полноборный "кит" вагонов	5	8	

Цены на модели приведены по курсу 1 евро = 36 руб

Модели высылаются при 100% предоплате.

Кондратьеву П.Д., а/я 780, Санкт-Петербург 199155



ЛОКОТРАНС 2003

Уважаемые друзья!

11-16 июня 2003 года в Ставрополе-Кисловодске состоится 5-я Южно-Российская выставка железнодорожных моделистов и любителей железных дорог России "Локотранс-2003", организуемая Ставропольским клубом и Ростовским Дорожным музеем СКЖД при поддержке Северо-Кавказской дороги В этом году мероприятия выставки пройдут в 2 городах Юга России — Ставрополе и Кисловодске, соединенных празднованием 200-летия Кавказских Минеральных Вод и большим автомобильным и паровозным ретро-пробегом.

Выставка коллекционных моделей ж.д. техники,

автомобилей, макетов, демонстрация модульного ж.д. макета (НО); демонстрационный пуск клубного макета ж.д. дороги (ТТ 1:120) площадью 18 кв.метров! Ретро-пробег со старыми паровозами Ставрополь - Минеральные Воды - Кисловодск для ветеранов и любителей жд транспорта. Автомобильный ретро-пробег Ставрополь-Кисловодск.

Приглашаем принять участие моделистов и любителей железных дорог! Контакты: E-mail: lokotrans@elsite.ru

8(903) 230-68-34

Т.(865-2)26-52-85, 451-125

Факс (8(095) 202-24-34, 291-25-49

Почта: Пресс служба ЛТ (Москва)

144012 Московская обл. г.Электросталь а/я 104

Пресс служба ЛТ (Ставрополь)

355012 Ставрополь, а/я 362

CDфильм

1 час 37 минут

4-я Южно-Российская выставка любителей железных дорог и железнодорожных моделистов

CD-Видео, полноценный звук, цифровое изображение+ 30 цветных фото



Иудин Виктор
Павлович,
а/я 21

Новочеркасск 346404
(почтовый перевод
150 руб)

Журналы "ЛОКОТРАНС" прошлых выпусков 5,6,7,8,9,10,11,12/2001; 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12/2002 (за 1 экз. 30 руб+20 руб почта) 50 руб

"Бронепоезда в Великой Отечественной войне" 1941-45 г.г. колл. авт.(М., Т., 1992 г., 244 с. с илл.) - (30 руб + 25 руб почта) 55 руб

"История железнодорожного транспорта России и Советского Союза"(1836-1917; 1917-1945 г.г.) 1 и 2 том.(1997г.и., С.П.-б.) каждый(60 руб + 40руб.почта) = по 100 руб

"Локомотивы отечественных железных дорог"1845-1955 г.г.В.А.Раков (565с.,М.,Т.) (200 руб + 35 руб почта) 235руб

"Локомотивы отечественных железных дорог"1955-1975 гг.В.А.Раков (М.,Т., 2000 г.) (200 руб + 35 руб почта) 235 руб.

Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт. (В прошлом, настоящем и будущем.) К 150-летию железнодорожной магистрали Санкт-Петербург - Москва. Т.1 - СПб., 2001 - 320 с., 265 илл. (в том числе более 90 цветных) (250 руб + 40 руб почта) 290 руб.

"О первой железной дороге России" (факты и размышления) В.Е.Павлов С.Пб., 1997 г. 32 стр с илл., 140x210 мм, м.обл. (тираж ограничен) (20 руб + 20 руб почт.) 40 руб.

Атлас. Железные дороги России, страны СНГ и Балтии, А4, тв переплет, 230 стр., 2002 г.и. Омское картограф. Издат-во. Содержит подробные карты + планы жд путей крупных городов.

240 руб + 40 руб почта = 280 руб.

Электровоз ВЛ60, ВЛ60к З.М.Дубровский и др. (50 руб+30 почта) 80 руб

Тепловозы ЧМЭЗ, ЧМЭЗЭ, ЧМЭЗТ. З.Х.Нахтик З.М.Дубровский и др. (50 руб+30 почта) 80 руб

Железнодорожный путь. Учебник, М., Т., (180 руб+20 почта) 200 руб

Конструкции тяговоподвижного состава. Ю.Н.Ветров и др. учебник, Т., 2000г., 314 с., м/перепл. (180 руб+30 почта) 210 руб

Электропоезда (мех. часть, ТЭД) под ред.В.А.Амелин и др., учебник, 198 с., м/перепл, 2000г. (120 руб+30 почта) 150 руб

Строительно-путевое дело в России 20 века. под. ред И.Кантора, учебник, 277 с., м/перепл, 2001г. (много фото, эскизов мостов и образцы стр. архитектуры) (180 руб+30 почта) 210 руб

Железнодорожные станции и узлы. тв./перепл, 270x170мм (290 руб+30 почта) 310 руб

Контактная сеть. тв./перепл, илл. пособие, 270x170 мм 2002г. (260 руб+30 почта) 290 руб

Путевые машины и инструменты, тв./перепл, 270x170 мм (255 руб+30 почта) 285 руб

Атлас железных дорог. Твердый переплет, большой формат (500x350) (750 руб+50 почта) 800 руб

Внимание! В стоимость заказа входит почтовая доставка по России! Для получения заказа сделайте почтовый перевод:

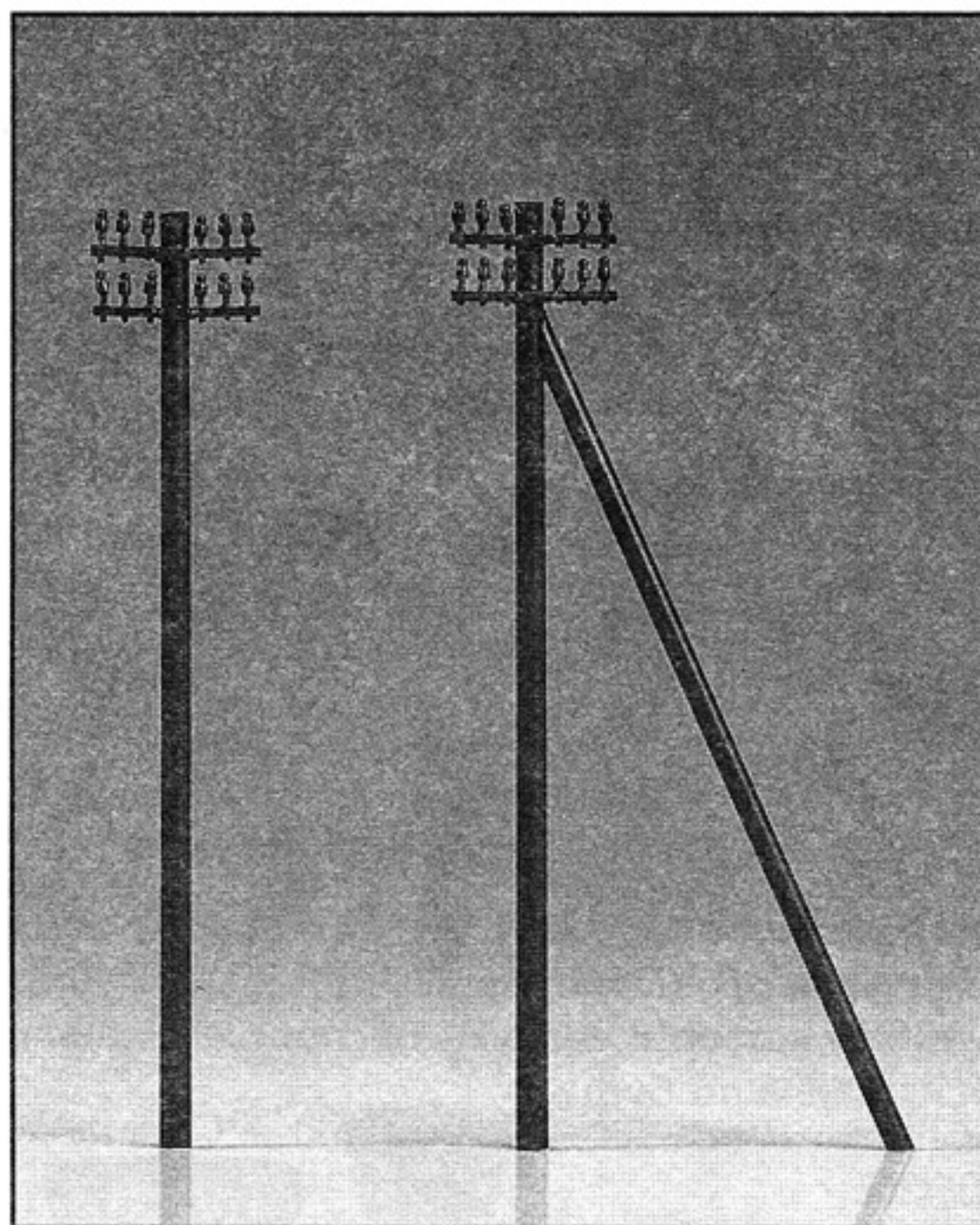
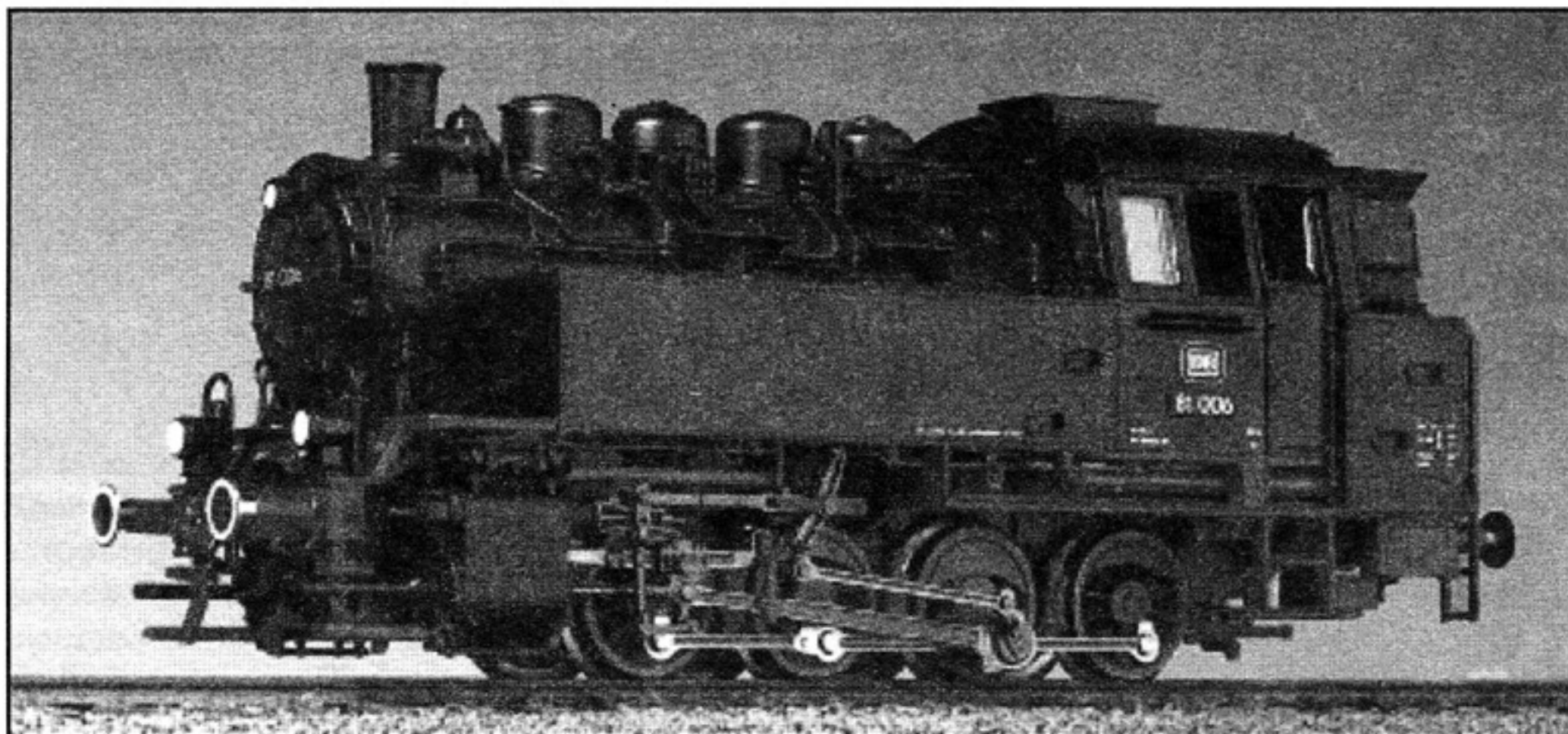
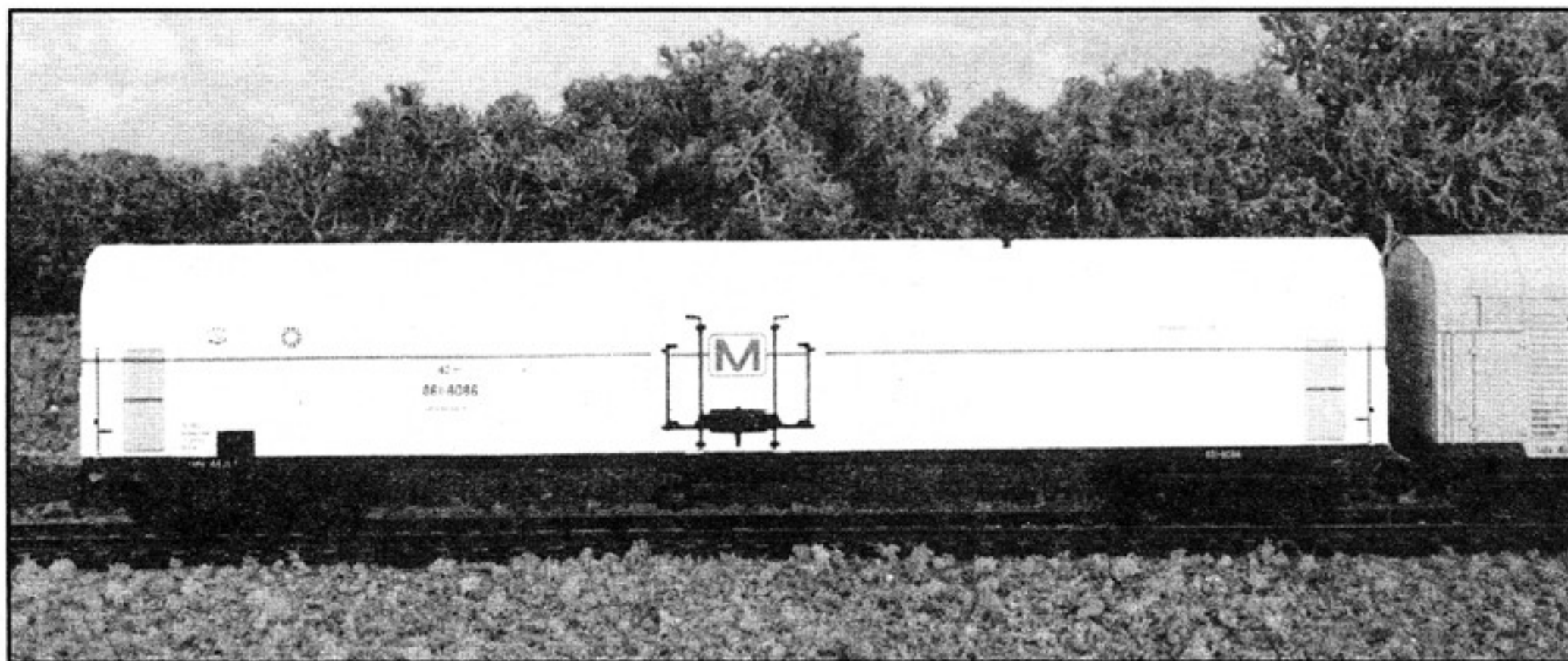
144012 Московская обл. Электросталь, а/я 104 Ивониной Ирине Александровне. На обратной стороне почтового перевода в разделе "Для письменного сообщения" укажите название заказа и доставочный адрес.



пересвет

Новинки от "Пересвет" – вагон-холодильник СЖД в продажу поступил с декабря 2002 г. Пока он выпускается в вариантах: автономный реф.вагон (с буквой "М"); вагон рефсекции ZB-5 серого и бежевого цвета. Каждый вагон имеет 4 варианта бортовых номеров. Различная цена 15 евро.

Fleischmann с успехом представил свой паровоз BR81 006 0-4-0 (НО) на очередной выставке в Нюрнберге. Эта модель хорошо знакома нашим моделистам от других фирм, но именно модель от Fleischmann выполнена так, что ее сразу хочется получить в коллекцию. Модель имеет даже просвет между котлом и рамой, свободную на просмотр будку машиниста.



Вес модели 190 г, оснащена хорошим освещением (бело-желтым).

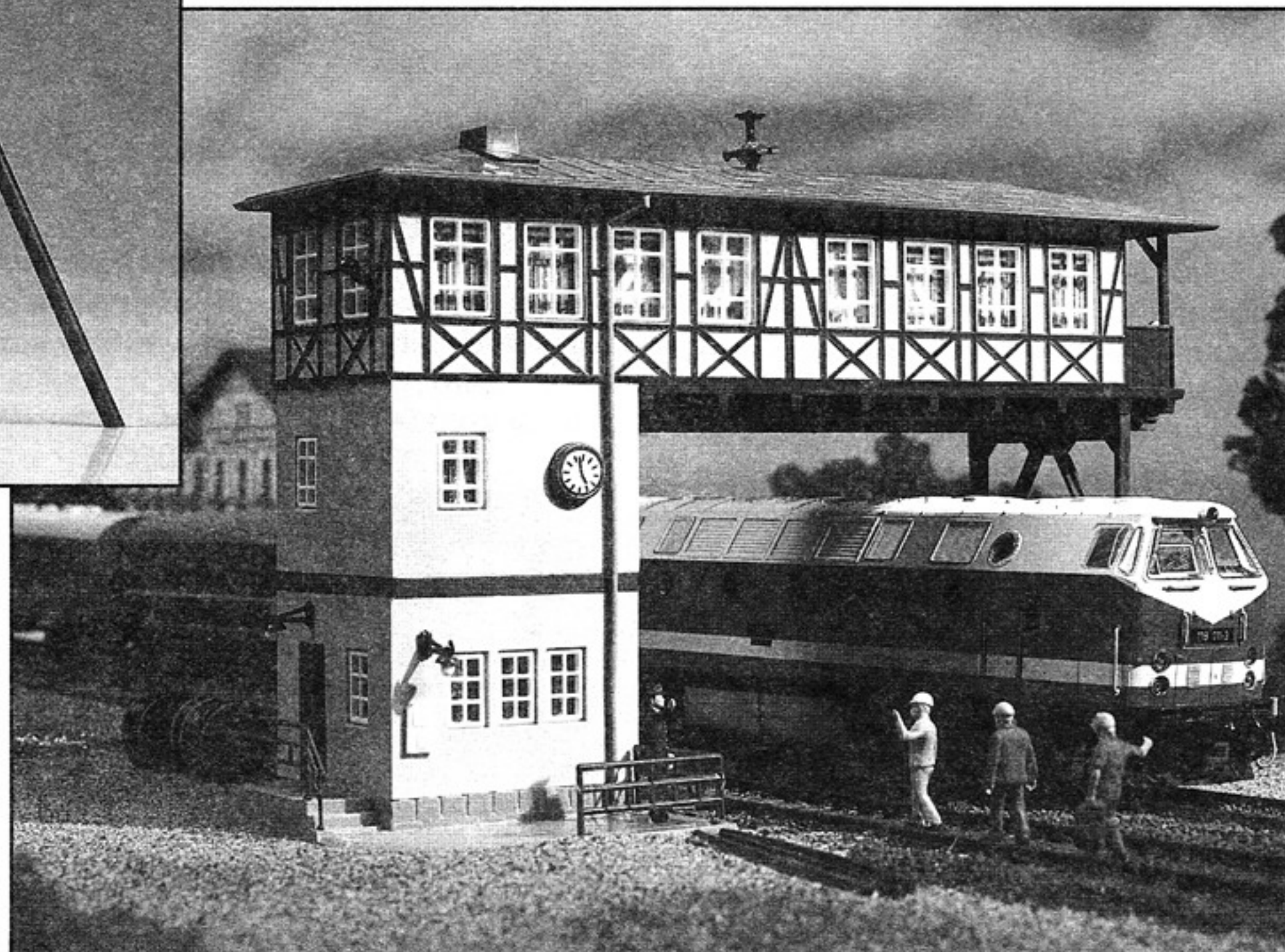
Auhagen

Традиционно **AUHAGEN** представляет в Нюрнберге свои новинки, которые будут появляться в течение года в продаже. В НО можно будет уже с мая 2003

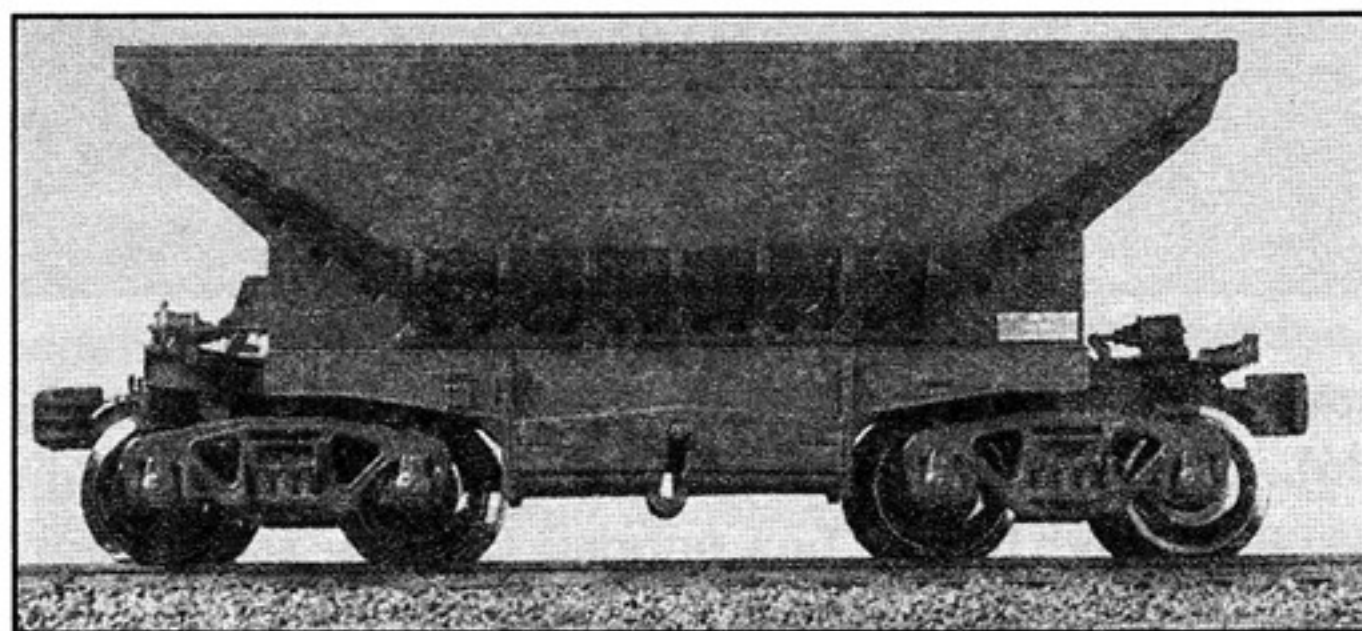
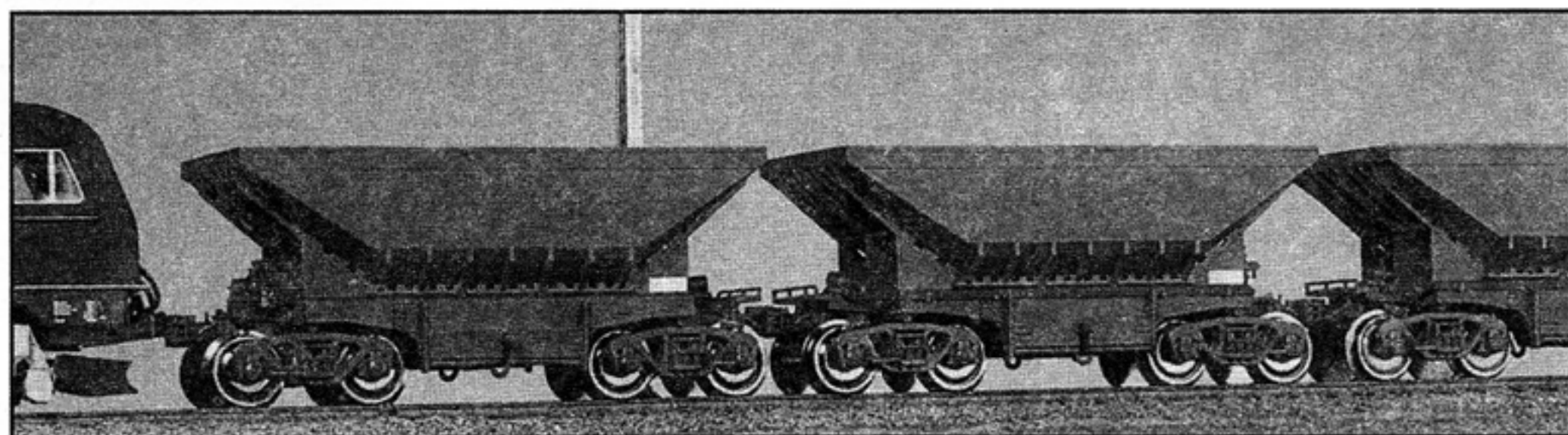
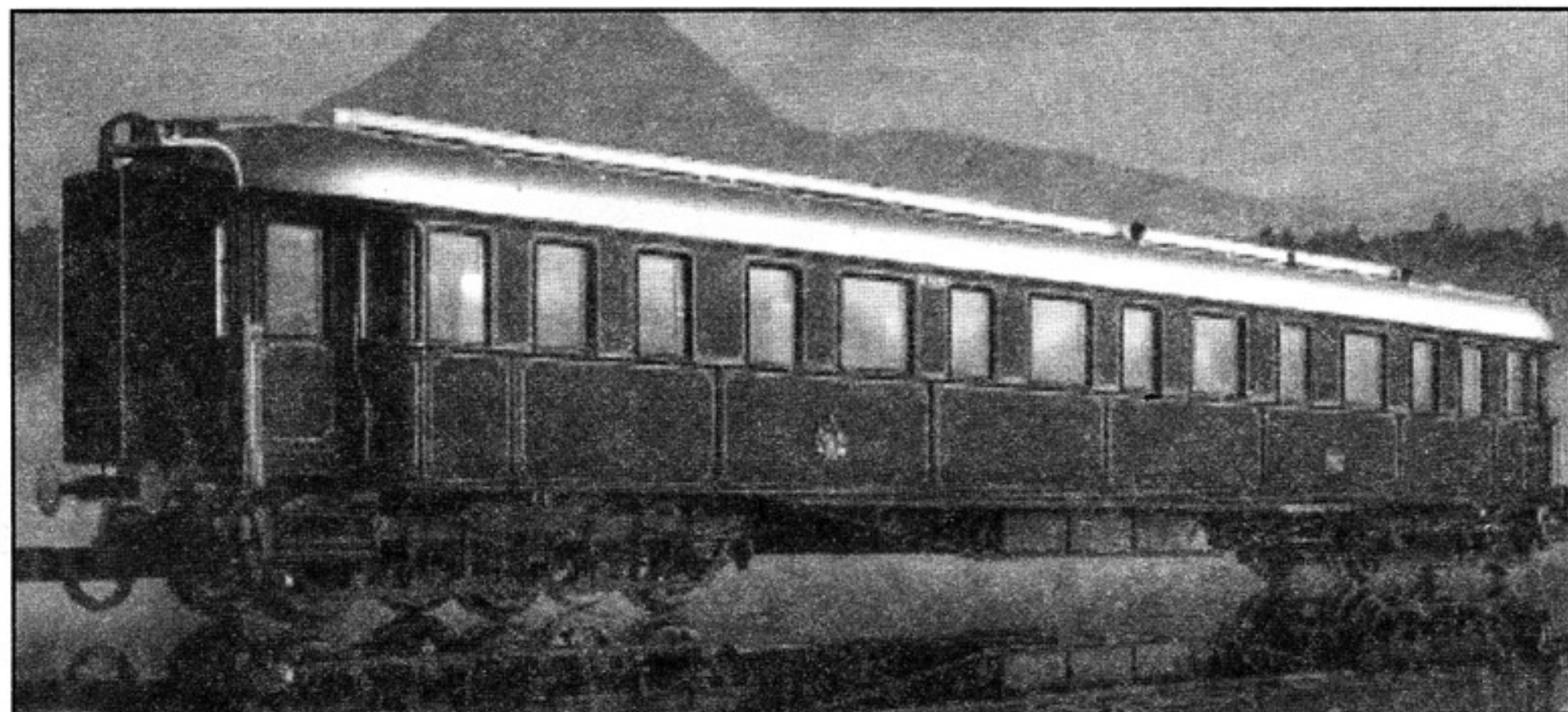
года приобрести **Диспетчерский пост мостового типа** (артикул 11 386). Пост снабжен приличной детализацией (лампы освещения, сирена, часы). Пост может располагаться над двупутной линией. Размеры 175x75x110 мм, высота просвета над УГР 67 мм.

Появятся в эти же сроки не-

большие, но приятные детали: **телеграфные столбы**. В комплект входит 6 штук с опорой и 6 шт без опоры. Столбы выпускаются в 3 типоразмерах: для НО высотой 73 мм (арт 41204), для ТТ - высотой 53 мм (арт 43 586) и для N — высотой 41 мм (арт. 44 600). Рекомендуем....



Зальцбургская фирма ROCO новый модельный год открывает прекрасной моделью (цена также вдохновляет — 100 евро!) — это шестиосный вагон принц-регента (арт.44810) "салон 8" Королевских Баварских железных дорог. Вагон уже поступил в продажу в магазинах Европы и в конце февраля будет в продаже в магазине на Тульской (Москва, Ст.м."Тульская", трамвай до Детской ярмарки на Тульской, Варшавское ш. 9, 2 этаж, Зеленая линия, пав 26-67). Вагончик выполнен с супер-качеством поручней, вентиляционных грибков, подвагонным оборудованием, упакован в подарочную коробку. Вагон снабжен внутренним и концевым освещением. По-



скольку ROCO ориентируется на обе токовые системы (трех проводные и двухпроводные) то предусмотрено переключение токосъемного оборудования. Вагон идеально подходит для состава с паровозом серии S3/6.

ROCO выпустило в продажу и серию новых вагонов-хопперов (прототипы работают на финских линиях LKAB с мощными электровозами IORE). В серии 4 саморазгружающихся вагонов. Интересной особенностью является и то, что модели снабжены оригинальной автосцепкой внутри сцепки, а концевые сцепки имеют стандартный вид.

Артикул серии из 4 вагонов 44173, цена 90 евро.

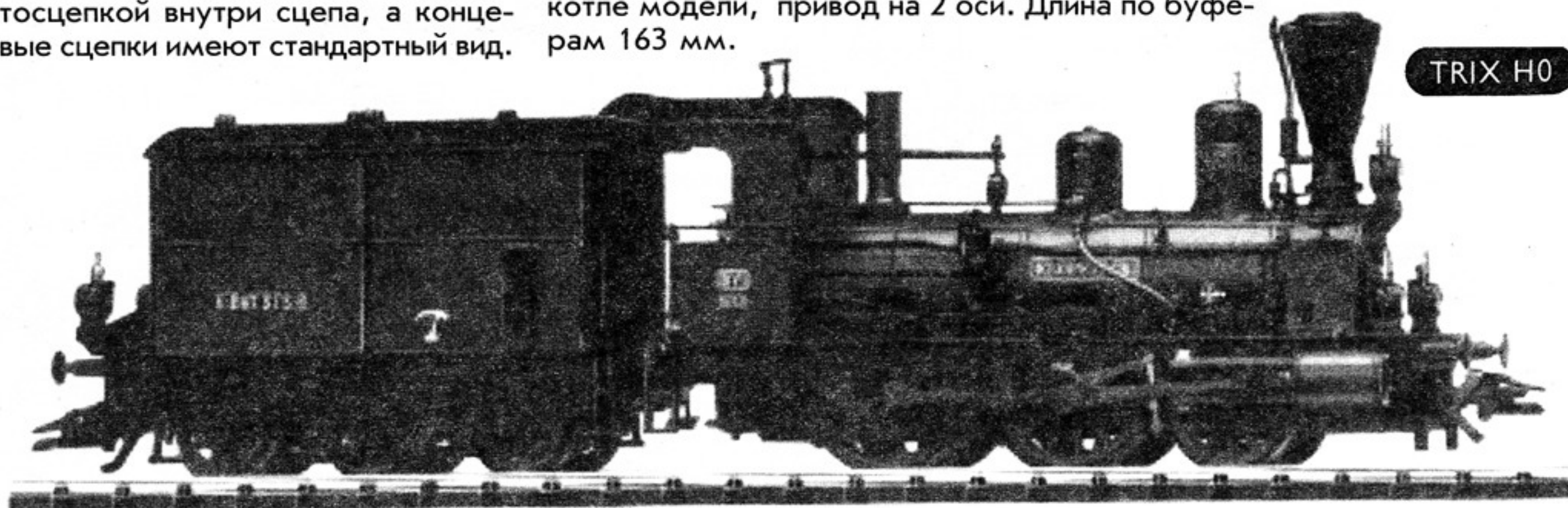
На выставке Нюрнберге очень серьезно выступила фирма **TRIX** со своими новинками в двух типоразмерах HO и N. В масштабе 1:160 (N) появился новый вариант "Таежного барабана" — тепловоза германского ряда V200 российской постройки М62. Длина по буферам 110 мм, предусмотрено цифровое управление. (Артикул по каталогу TRIX 12 515)

Как всегда, редкость для моделей — паровозы 1 эпохи. На этот раз **TRIX** представляет производственную программу этого года с паровозом королевских Баварских дорог 1-2-0 "KLOPSTOCK". Прототип сте-



фенсоновской постройки 1865 г., класс В VI. Модель имеет сцепки NEM, металлическую раму, фауль-хабер мотор с низким расположением в котле модели, привод на 2 оси. Длина по буферам 163 мм.

TRIX HO



1:87 Автосалон от Тиллига

Имя фирмы **Тиллиг** все более становится известным среди любителей классического типоразмера НО. Определенные экономические и технические причины привели к тому, что возникло творческое и коммерческое партнерство, результатом которого стало появление обобщенных каталогов под единой торговой маркой Тиллиг, но с упоминанием реального производителя. После слияния с *Sachsen Modelle*, вся производственная палитра этой серьезной фирмы перешла под торговую марку (по крайней мере в реализации) *Tillig*. Этого, например, нельзя сказать о сотрудничестве австрийской *ROCO* с белгородским производством минитанков или *Italeri-Звезда*.

Сегодня наш разговор пойдет о, если выражаться терминологией "формулы -1", "тиллиговской автоконюшне".

Любители миниатюрных моделей в масштабе 1:87 теперь получают полный комплект автомобилей, брони и пр. Так сказать под одной крышей...

Модели поставляются как готовыми, так и в виде сборки. Под единой маркой *Tillig* в этом году выступают фирмы, работающие как в Чехии, так и в Германии. Приведем некоторые сокращения, принятые для обозначения этих производителей в обобщенном каталоге от *Tillig*. К слову сказать, в Чехии насчитывается несколько сот (!) мелких модельных фирм, производящих различные модели, аксессуары, комплектующие к моделям или глубокие конверсии.

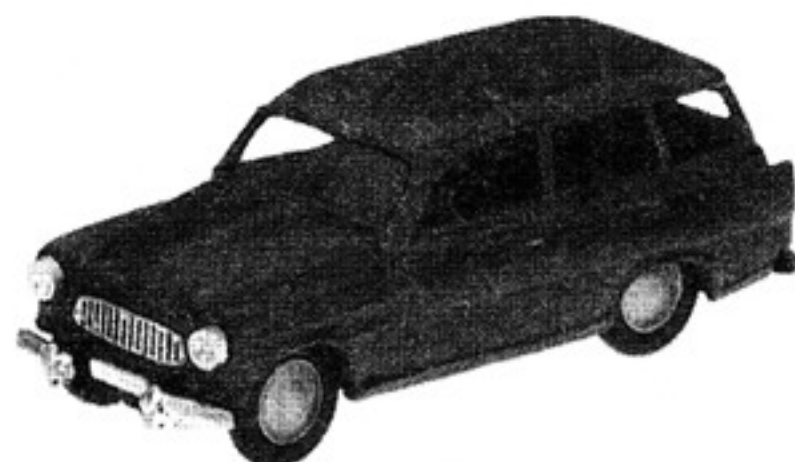


фирмы *V&V Modelle* открывает "Татра" **T2-602**.

Следующий ряд машин "**Skoda Octavia**" с кузовом "универсал"

(буква в каталоге *Tillig*)/
название фирмы производителя

V	V&V model
DH	DAVO model
K	KNOPP Bohemiamodel
C	Cstrain
S	SDV model
H	Hauler



массово можно было встретить в 60-е годы на улицах советских городов, особенно в исполнении для машин скорой помощи. Даже совершенно бездарный фильм-комедия 1960-х годов "Последний жулик", запечатлевает сцену, в которой перевозят ставшие в близком коммунистическом завтра никому не нужные пачки денег именно на карете скорой помощи, выполненной на базе *Skoda*.



В предлагаемом ряде от *V&V modelle* есть и вовсе советские модели — это **ГАЗ-13 "Чайка"** (71014, кит 71013) черного цвета, **ГАЗ-13 "Чайка" кабриолет** черного цвета (71027, кит 71026), "кабриолет" красный верх/слоновая кость низ (71028, кит 17026). Серию "чаек" завершает **ГАЗ-13 "Чайка" -комби СТВ** черного цвета (71030, кит 71029).

Кто из модельистов, увлекающихся российской тематикой не мечтал получить в коллекцию весь типовой ряд советской "Волги ГАЗ-21"? Некоторые смогли это сделать с помощью моделей той же фирмы. Теперь под торговой маркой *TILLIG*.

Под артикулом 71085 идет модель **ГАЗ-21 "Волга"** черного цвета, **ГАЗ-21 "Волга" 71086 (серого цвета);**



(арт.71087) **ГАЗ-22 "Волга" комби-универсал** черного цвета,



71088 ГАЗ-22 "Волга" комби серого цвета и модель с милицейской сиреной и мигалкой (арт 71089) **ГАЗ-21 "Волга"** в окраске "Народной полиции" ГДР.



В такой же окраске есть модель **ГАЗ-22 комби** (арт 71153), (арт 71154) **ГАЗ-22 "Волга" -"Скорая помощь"**. Эти модели идут только в полной сборке, но качество их вполне соответствует цене.

В 70-е годы на улицы наших городов, а, следовательно, и на при вокзальные площади, выкатились новенькие "волги" ГАЗ-24, заполонившие трассы своими зелеными огоньками такси. "Шофер, два счетчика!" — так и хочется крикнуть, чтобы модели эти остались на своем макете железной дороги. ГАЗ-24 возле переезда и М62, это ли не сочетается прекрасно!

По артикулом 71174 в модельном ряде стоит "Волга" ГАЗ-24 серого цвета;

арт.71175 "Волга" ГАЗ-24 (народная полиция ГДР); "Волга" ГАЗ-2402 (комби) черного цвета (арт 71176),

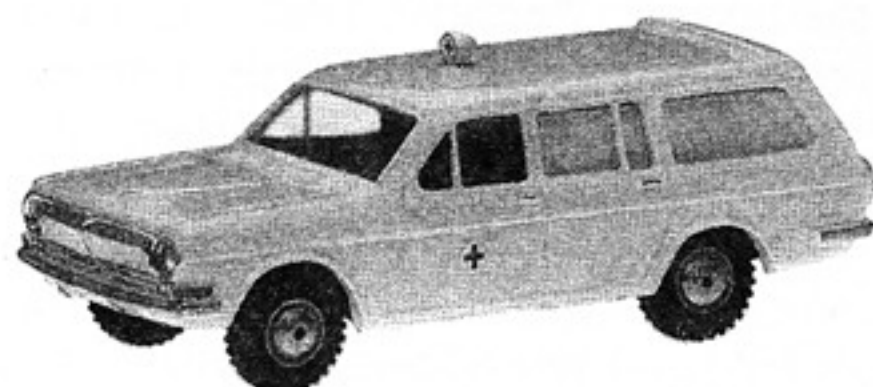
Этот модельный ряд, возможно, самый большой. Проработка де-



талей и окраска кузова весьма совершенны. На модели проработаны бампер и решетка радиатора, хромированные колпаки на колесах, ручки дверей. Машины имеют внутреннее оборудование. А санитарные варианты — матовое покрытие задних стекол.

В серии специализированных машин выпускаются:

"Волга" ГАЗ-2402 "комби" серого цвета (арт 71177), "Волга" ГАЗ-2402 (комби) "Народная полиция" и "Волга" ГАЗ-2403 "Скорая помощь".



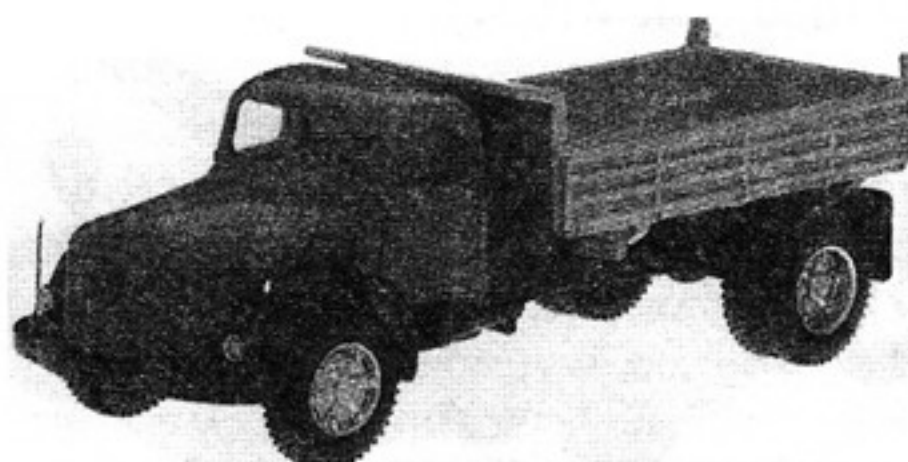
Совершенно отдельно стоят еще две машины — это лимузины 50-х годов прошлого века — **ЗИМ в окраске скорой помощи (арт 71180)**, и **ЗИС-110 (арт 71181)**, так же в окраске кареты скорой помощи.



Многие помнят на улицах наших городов и такие машины как "РО-БУР". Зачастую они шли со специализированным оборудованием (кунгом), либо грузовики. Но в любом случае, это вполне реальная машина для макета "советской темы 1960-70хх годов. Артикулы: 71256 (кит.17255) Lo 1800A, 71258 (кит.71257), **71260 (кит. 71259)**, 71262 (кит 71261), 71266 (71265), 71268 (71267).

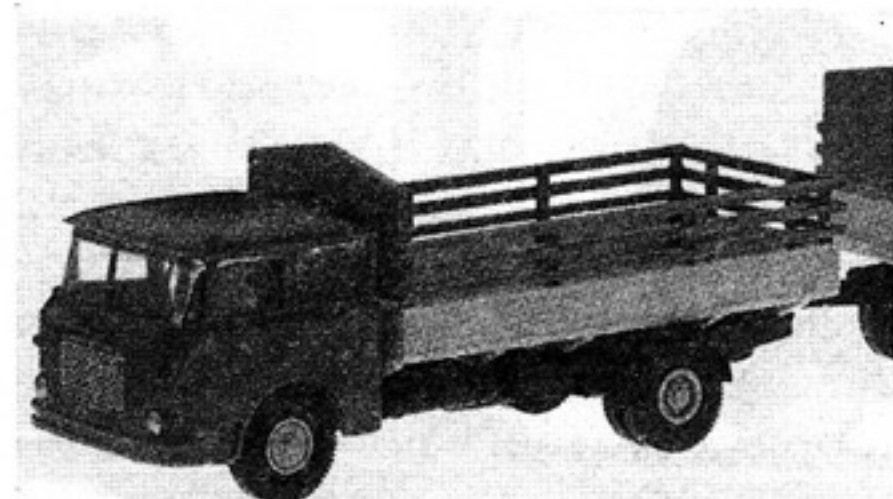


Из большегрузных автомобилей можно отметить **Skoda 706R (арт 71287, кит 71283) самосвал**, а также несколько видов на базе этого шасси пожарных машин.



Производственную программу грузовиков-тягачей **Skoda** от фирмы HRUSKA представлять не надо

— эти модели есть практически в любой мало-мальски значимой российской коллекции НО-моделей. Эти модели несколько десятилетий поставлялись из быв. ГДР и вторичный рынок весьма серьезно насыщен ими.



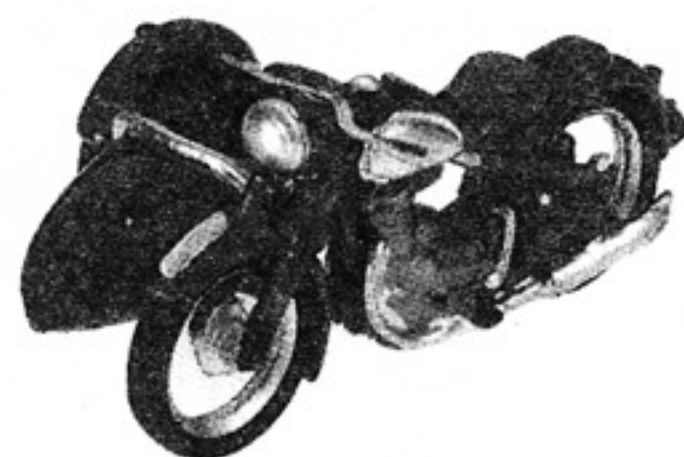
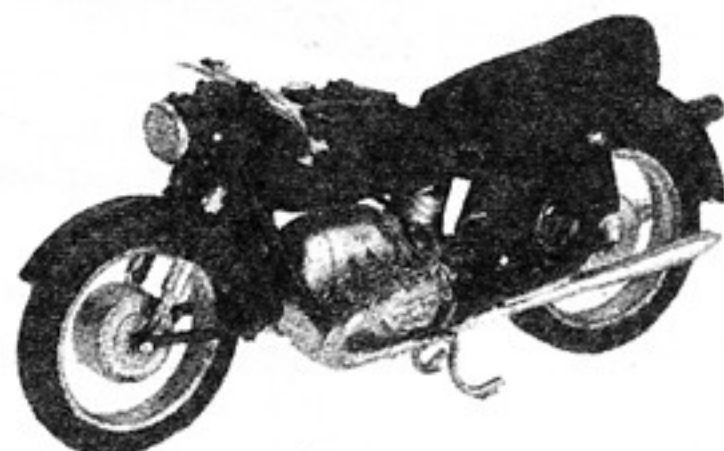
Эта же фирма (Hruska) выпускает и целый ряд военной техники (т.н. "народной армии ГДР) российских образцов. Это колесные бронетранспортеры (арт. 78210), плавающий танк РТ76 (арт.78204) и в частности, с этого года, новинка — **танк Т54 (арт. 78220)**.



Фирма SDVmodell выпускает небольшой ряд военной техники советских прототипов — **это БМП-1 (арт.71567)**



Завершают наш краткий обзор — мотоциклы от фирмы DH (DAVO modell) 1:87 — **BMW R60/R69 (обр.1956) (арт.71404)** и **Ява 250 с коляской (арт 71407)**.





ЛОКОТРАНС 2001 г. (указатель статей)

ПАНОРАМА

Снова начал курсировать ЭР-200-2 - Д.Монахов	1	4
"Сокол" на испытаниях	1	4
Новая жизнь старых локомотивов (М62 в Германии)	1	5
ВЛ8 - последнее пристанище (в ТЧ Туапсе)	1	5
Новое поколение электропоездов ЭТ2 - Д.Монахов	2	4
Электропоезд ЭД4МК (на межобластных линиях)	3	4
Модернизация электровоза переменного тока - М.Кацер	3	5
Барнаульский трамвай - М.Лычагин	3	22
Грядет время перемен (российское локомотивостроение) - Д.Мамин	4	4
Строительство Ладожского вокзала в С-Пб и другое...	4	5
История первого трамвая в Донбассе - А.Герегей	4	21
Ретро-поездки в День Победы, Москва - Ю.Егоров	5	4
Перевод на переменный ток участка Лоухи-Мурманск	5	4
Электровагоны депо Новокузнецк - П.Кашин	5	5
Депо Малоярославец - С.Мурашов	5	14
Обновленные поезда Эр2-1081, ЭМ1К, ЭМ2К - В.Буракшаев	6	4
Выставка подвижного состава железных дорог, посвященная 100-летию Транссиба (Москва) - А.Ольшевский	6	5
Сплотки ретро-локомотивов со ст. Лебяжье - А.Венцов	6	5
Железная дорога в цифрах РФ и СНГ	6	5
От мастерской до завода (Московский ЛРЗавод, Перово)	6	8
Презентация новых троллейбусов (АКСМ-333в Риге) - И.Клочков	7	4
Электровоз ВЛ10п-002 (одна секция)	7	5
Открытие электротяги - И.Семенов	7	5
Электровоз ВЛ80с-999 - М.Кузнецов	8	4
ЧС4-141 (модернизированный, Киев)	8	4
Тепловозы ТЭЗ на промышленном транспорте	8	4
Промышленный транспорт северных кладовых - А.Устинов	9	10
Новости главного хода - А.Никольский	9	12
Первенцы Челябинского ЭРЗ (ВЛ10 после КВР) А.Расчектаев	9	15
Тверскому трамваю 100 лет - В.Филиппов	10	4
Электрификация на Приволжской дороге - В.Зимин	10	6
Точка в истории тепловозов ЧМЭЗ - М.Малек	11	4
Последние Рижские электропоезда - С.Палиенко	12	4
Новинки Луганского завода - С.Палиенко	12	5

Почтовый вагон

Рецензия на детскую энциклопедию "Локомотив" - А.Шустов	1	7
А.С.Пушкин на железных дорогах	1	17
Что происходит с любителями в России - П.Кашин	2	16
Четырехсекционные тепловозы ТЭЗ - Г.Колесов	2	17
Исчезновение тепловозов ТЭП10Л - С.Палиенко	3	9
"Железная Машка" (возвращаясь к напечатанному) - Д.Веровкин	3	16
Ретро и МПС - В.Власенко	3	17
Передвижные дизельные электростанции - И.Иоффе, В.Боченков	3	17
Об эксплуатации паровозов серии "О" в Сибири - Ю.Егоров	4	11
Особенность электровоза ВЛ60к-2416 и ВЛ10 первого выпуска	4	12
"Смирно! Равнение на Политехнический!" - В.Смирнов	5	10
Двухэтажный (пассажирский) вагон - Я.Дорошенко	5	10
Тепловозы ТГМ4п - А.Ольшевский	5	11
Реконструкция тепловозов М62 в Германии	5	11
Испытания на прочность тепловоза серии 130	5	11
К статье о бронепоездах Добровольческой армии - А.Климов	6	10
Локомотивное депо Брянск-II - А.Седнев	6	11
Моторвагонное депо Отрожка - Д.Мамин	6	12
Тепловозная эпоха в Ташкенте - О.Гириял	8	14
Еще немного о (дымовых) трубах (паровозов) - А.Васильев	9	24
Тепловозы русских военно-полевых железных дорог - В.Боченков	10	13
Статистические дебри (паровозные) - С.Чередниченко	12	36

Путешествия

СевСиб или царство 2ТЭ116 (Тюмень-Сургут) - Д.Мамин	12	10
---	----	----

Взгляд из кабины

ЭР1 и ЭР2: трамвай, не похожий на трамвай - В.Дмитриев, А.Исаев	12	18
---	----	----

История железных дорог

Первые мундиры "формой военного кроя" корпуса ПС - В.Смирнов	1	14
О паровозе Черепановых (на правах полемики) - В.Смирнов	3	12
Первые разводные мосты через Дон - В.Сидоренко	4	6
"Железнодорожный мундир" (продолжение рецензии) - С.Ахметов	5	7
К 100-летию ... Транссиба - В.Михеев, Ю.Филатов	5	25
Бронепоезд "Доброволец". Бой под Фастовом. - И.Гуркин	6	14
Новороссийские бронепоезда	7	10
Дальневосточная дорога: история с нами - Л.Волкова	9	4
Для чего нужны вокзалы в России... - В.Смирнов	10	10
Комментарий к статье В.Смирнова "О паровозах Черепановых"	11	6
Морской порт Владикавказской железной дороги - С.Санев	11	15
Путешествие в Мичуринск - Я.Дорошенко	11	30
Униформа "путейцев" с 1852 по 1855 год - В.Смирнов	12	6
Участок Минеральные Воды - Кисловодск	12	3 с обл.

Паровозная эра

Классификация паровозов (Продолжение. Начало 12/2000)	1,2,3	
Устройство паровоза (котел)	4	24
Стефенсоны - Ю.Филатов	7	14
Стефенсоны (Окончание) - Ю.Филатов	8	16

Узкоколейные железные дороги

Паровоз в Переславском музее (проект "ВП4") - В.Мионов	1	23
Тепловозы колеи 750 мм ТУ6, ТУ8 - А.Корсаков, А.Шишин	3	18
Мотовоз МШ-4 Онежского маш.завода - А.Максимов	4	19
Об узкоколейке торфопредприятия "Пальцо"	7	6
Узкоколейный подв.состав завода им. Свердлова, - В.Боченков	9	18
История узкоколейного паровоза типа 1-4-0 серии Sk - Петер Клаус	11	8
Самоходные электростанции узкой колеи - А.Корсаков, А.Шишин	11	23

Лок-Архив

Единственный серийный (магистральный ТЭП70) - Д.Мамин	1,2	8
Призраки Каменного пояса - А.Васильев-52	2	22
М62 - история не закончилась... (возвращаясь к теме) - А.Иоффе	4	14
Е225.001 - "шустрый" (Чехия) - Здзек Роек	5	8
Экспериментальные скоростные (ЧС200-001 и 002) - А.Венцов	6	6
Приятное исключение (Коломенский паровоз типа 62) - А.Ишин	6	24
Специально для маневров (ТЭМ1 и ТЭМ2) - К.Игнатов	7	25
ЧС7 - лебединая песня фирмы Шкода - И.Никончук	8	20
Электропоезд постоянного тока ЭР22	8	26
Неизвестный ТЭМ1 - А.Хохлов	9	5
Пятьдесят второй Таврический - А.Васильев	9	22
Топольевые аллеи (52-я серия на Юго-Западе) - А.Васильев	10	14
Эксплуатационные и рем.испытания первого М62 - В.Балабин	12	16

Чертежи

Электровоз ВЛ85	5	40
-----------------	---	----

Вагонный парк

Вагоны-хопперы для перевозки зерна - Я.Дорошенко	1	24
Транспортеры на приколе - Д.Мамин	4	20
Хоппер-дозаторы - Я.Дорошенко	5	16
Я еду в этом тамбуре... - А.Никольский	5	23
Большегрузные транспортеры - И.Семенов	7	23
Четырехосный цельнометаллический почтовый вагон	9	26
Вагоны-хопперы для гранулированной саж и техуглера	10	20

Фото

Дизель-поезд ДР1-017 (С-Пб-сорт.-Витебск., 1996 г., цв.) - В.Шорин	1	1 с.
Тепловоз ТЭП75-0002 (архив)	1	3 с. обл.
ТЭП 70-0015 (Ташкент, 1978 г.)	1	3 с. обл.
ТЭП70-0395 (Саратов, 2000 г., цв.) - Д.Мамин	1	4 с. обл.
Паровоз ЛВ-0301 (Тихорецк, 1993 г., цв.) - О.Сергеев	2	1 с. обл.
ЛВ-0062 (ст. Ромодан, 1994 г.) - В.Власенко	2	2 с. обл.
Электровоз ВЛ60к-2012 (Новосибирский ЭВРЗ, 1992 г.)	2	3 с. обл.
ВЛ60пк-549 (ТЧ Мин-Воды, архив)	2	3 с. обл.
ВЛ60пк-001 (ТЧ Знаменка, 2000 г., цв.) - С.Палиенко	2	4 с. обл.
Узкоколейный тепловоз ТУ4-2196 (Князьи Горы, 1997 г.) - Ю.Акимов	3	2 с.
ТУ6-0053 (Ленинградская обл., 2000 г.) - А.Максимов	3	2 с. обл.
Тепловоз ТЭМ6-001 (архив)	3	3 с. обл.
ТЭМ2А-5123 (С-Пб-Витебск, 2000 г.) - А.Пузаков	3	3 с. обл.
Электровоз ЭП1-024 (НЭВЗ, 2000 г., цв.) - П.Артамонов	3	4 с. обл.
Электровоз ЧС200-012 (Москва-С-Пб, 2000 г., цв.) - О.Сергеев	4	1 с. обл.
Паровозы серии Э (Тихорецк, 1986 г.) - А.Васильев	4	2 с. обл.
Э (Сулин, 1987 г.) - А.Васильев	4	2 с. обл.
Электровоз ВЛ84-002 (архив НЭВЗ)	4	3 с. обл.
ВЛ84-001 (архив)	4	3 с. обл.
Тепловоз ТЭРА1-002 (Щербинка, 2000 г., цв.) - Д.Мамин	4	4 с. обл.
Паровозы ПЗ6-0064 и ПЗ6-0050 (ст. Ковель, 2001 г., цв.) - С.Палиенко	5	1 с.
Вагон-хоппер 2-х осный (ст. Казатин, 1999 г.) - С.Палиенко	5	2 с. обл.
Хоппер-дозатор ЦНИИ-БХД-3 (1970-е гг., архив)	5	2 с. обл.
Электровоз ЭП1-034 (НЭВЗ, 2001 г.)	5	4
Электровоз ВЛ85-012 (Щербинка, 1986 г.) - С.Довгвилло	5	3 с. обл.
ВЛ85-103 (архив НЭВЗ)	5	3 с. обл.
Электровоз ВЛ85-108 (ТЧ Коршуниха, 1999 г., цв.) - С.Гамов	5	4 с. обл.
Электропоезд ЭД6-0001 (Орехово-Зуево) - М.Терехин	6	3
Электровоз ЭП200-002 (Щербинка, 2001 г.) - Д.Мамин	6	3
Дизель-поезда Д1-670, Д1-685 и Д1-666 - Д.Мамин	6	3 с. обл.
Участники выставки "Локотранс-2001" (Ставрополь)	6	4 с. обл.
Паровоз 9П-17485 (Киев, Политехнический институт)	7	1 с. обл.
Дизель-поезд ДПЛ1-001 - С.Палиенко	7	3
Тепловоз ТЭМ2-7034 (ст. Мга, 1995 г., цв.) - Ю.Ильин	7	4 с. обл.
Паровоз С.68 (Варшавский вокзал С-Пб, 2001 г., цв.)	8	1 с. обл.
Общий вид экспозиции выставки ж.д. музея С-Пб (2001 г.)	8	2 с. обл.
Паровоз СО17-2413 (Варшавский вокзал С-Пб, 2001 г.)	8	2 с. обл.
Электропоезд ЭР22-32 (ст. Пятигорск, 1999 г.) - О.Сергеев	8	3
Паровоз Эу-684-64 (ст. Кр. Лиман, 1986 г., ночь) - В.Власенко	8	3

Электропоезда ЭР22-06 и ЭР22-48 (архив)	8	3 с. обл.
Электропоезд ЭР22-066 (Тюмень, 2000 г., цв.) - М.Ластовка	8	4 с. обл.
Электровоз ЧС2-481 (цв.) - В.Шорин	9	1 с. обл.
Электровоз ЧС2-859 (Москва, 1999 г.) - Ю.Акимов	9	2 с. обл.
ЧС2-173 (Новосибирск, 1966 г., архив)	9	2 с. обл.
Паровозы Л-5225 (Латв.ж.д.) и Л-5289 (Окт. ж.д.) Томс Алтбергс	9	14
Крушение пассажирского поезда в 1905 г. (архив)	9	3 с. обл.
Тепловоз 2ТЭ116-1651 (цв.) - М.Ластовка	9	1 с. обл.
Промышленный электровоз ОПЭ1-381 (2000 г., цв.) - С.Чубарев	10	1 с. обл.
Паровоз ПЗ6-0064 (ТЧ Брест-Вост., 1990 г.) - В.Власенко	10	2 с. обл.
ФД20-1679 (ТЧ Кунгур, 1997 г.) - В.Власенко	10	2 с. обл.
Паровоз ТЭ-5694 (С-Петербург, 1991 г.)	10	3
Тепловоз ТЭ1-20-114 с тендером-газогенератором (архив)	10	3 с. обл.
Электровоз Фр-40 (архив)	10	3 с. обл.
Узкоколейный паровоз Гр-185 (Ростов-на-Дону, ДЖД, 2001 г., цв.)	10	4 с. обл.
Паровоз Л-2298 (Варшавский вокзал С-Пб, цв.) - М.Кужим	11	1 с. обл.
Узкоколейный паровоз Sk-163 (Таллинн, 1940 г., архив)	11	2 с. обл.
Sk-151 (Таллинн, 1931 г., архив)	11	2 с. обл.
Электровозы ЧС7-144, ВЛ10-879 - М.Творогов	11	3
Электропоезд ЭД4М-0001 (Щербинка) - А.Белкин	11	4
Тепловоз ЧМЭЗТ-7287 (ст.Воркута, 2000 г.) - Ю.Акимов	11	4
Электропоезд ЭТ2М-033 (ст. Дача Долгорукова) - К.Емельянов	11	5
Тепловоз ЧМЭ2-120 (ст. Подмосковная, 2001 г.) - И.Лигусов	11	5
Паровоз заводского типа 132 (0-3-0) (архив)	11	3 с. обл.
Паровоз серии Ы1 (0-4-0) (архив)	11	3 с. обл.
Электровоз ВЛ80М-1947 (бывш. ВЛ80с-1947, цв.) - А.Белкин	11	4 с. обл.
Паровоз Д51-22 (1-4-1) (Ю-Сахалинск, цв.) - С.Полищук	12	1 с. обл.
Паровоз Д51-22 (фрагменты)	12	2 с. обл.
Электропоезд ЭР2-539 (ст. Чулымская, 2001 г.) - А.Нестеренко	12	3
Электровоз ВЛ61д-011 (архив)	12	3 с. обл.
Электропоезд ЭПЛ2Т-001 АО "Лугансктепловоз" цв.) - С.Палиенко	12	4 с. обл.

Коллекционер

Электропоезда Японии с магнитным подвесом - М.Кацер	3	10
Вагоны по морю (филателистический обзор) - М.Кацер	4	8
Филателия и железные дороги - М.Кацер	6	20
Тепловозные таблички Луганского завода - Д.Бычков, М.Иванцов	6	26
(Дела почтовые) Дополнение к каталогу-справочнику "Машинные почтовые штемпеля ж.д. тематики",	11	20
Таблички с тепловозов и вагонов - С.Палиенко	12	15

На книжной полке

На экране - "чугунка" - С.Тарасов	1-12	24
-----------------------------------	------	----

История РЕТРО

Паровозное движение в Ставрополе - С.Данилов	1	18
Приглашение в ретро-тур по Северо-Кавказской ж.д.	1	21
Маленькое путешествие по Белорусской "чугунке" - Д.Мамин	2	18
Поправки и уточнения к "Ретро-поездам по С-Кав. ж.д." в 8/2000	4	8

Музей

Уникальный 2-осный пассажирский вагон - С.Палиенко	1	22
"Бронепоезд на Соколиной горе" (Саратов) - В.Зимин	2	27
Ранжирование памятников науки и техники	3	8
Паровозный музей на Варшавском вокзале - М.Кужим	8	6
Список экспонатов МЖТ Зап-Сиб. ж.д. А.Полевода	8	25
Паровозный музей на Варшавском вокзале М.Кужим	9	6
Музей железнодорожной техники на Украине есть - А.Куценко	10	7

Локомотивы-памятники

Паровоз Е-9025 (ТЧ Усть-Кут)	3	8
Тепловоз ТЭ3-3502Б (ст. Беслан)	3	8
Паровоз Л-0801 (вокзал ст.Владимир) - В.Буракшаев	5	15
Паровоз Л-3602 (ТЧ Стерлитамак) - С.Лизунов	11	5
Паровоз Л-0374 (полигон СамИИТа, Самара)	12	23
Паровоз Эм-733-69 (ст. Кривой Рог-Главный, 1997 г.) - С.Палиенко	12	30
Паровоз Л-1273 (ст.Вожжега, 2000 г.)	12	30

КЛУБ "Из-под откоса"

№ 36 "Рельсостоп" (анекдоты) - Т.Адамайтис	1	49
№ 37 (разное)	2	50
№ 38 Песня о Кагановиче		
Как я был Джеймсом Бондом - А.Загребельский	3	50
№ 39 Воспоминания старого пассажира	4	49
Из жизни депо Саратов	4	50
№ 40 Еще один курьез (начало строительства ж.д. в России)	5	49
№ 41 Афонаризм от П.Кондратьева (разное)		
Родные места - А.Васильев	6	50
№ 42 Курьезы и железные дороги - В.Смирнов	7	49
№ 43 Сезон охоты на зайцев? - О.Петров	8	49
№ 44 Паровозы и виноделие - С.Санев	9	45
Больше клубов и моделей: хороших и разных! - А.Загребельный	9	46
№ 45 (разное)	10	49
№ 46 Паровозные воспоминания - Ю.Филатов	11	46

Паггауз

, №1-12

Витрина

№1-12

Дела модельные

Детская болезнь "левизны" в моделизме - П.Кондратьев	2	34
"Русский декапод" и "Шарик" в моделях - Э.Ершов	3	38
Modellmix - электронный магазин - А.Абрамов	3	45
"Пересвет" - это модели для России - А.Земсков	4	36
Унифицированные узлы и детали для ж.д. моделей, ч.1 - Э.Ершов	4	45
Моторы для кустарей-одиночек - Э.Ершов	5	44
О нашем движении или для кого мы это делаем... - А.Шустов	6	43
Карданные передачи "по-американски" - Э.Ершов	6	45
Сколько стоит паровоз в России? - А.Рылков	7	33
Железнодорожный моделизм по-латвийски... - В.Коперсак	7	35
Что делать? (риторический вопрос России) - Д.Мамин	8	34
Некоторые мысли по поводу... - В.Сергеев	8	35
Фотосъемка подвижного состава железных дорог - Д.Мамин	8	43
Моделизм и эмпириокритицизм - П.Кондратьев	10	35
Первоисточники... (о книге "Модели железных дорог")	12	47

Выставки (моделей)

Выставка-ярмарка Нюрнберг, февраль, 2001 г.	5	32
Восьмая ежегодная выставка "Железнодорожная модель-2001"	5	34
Отклик на выставку "Транспорт и логистика - 2001 О.Сергеев	5	37
Выставка "Локотранс-2001"	6	33

Модельный каталог. Витрина

История Bachmann только начинается	1	33
Военные автомобили для макетов - Л.Суславичус	1	34
"Аш-нолевский" автопарк из Киева - А.Задко	1	35
"Латиль" для России (автомобиль на рельсах) - Л.Суславичус	7	38
"Форды" на ладони - Л.Суславичус	8	36
Новые возможности для российских модельстов (4-осные вагоны)	9	34
Новые поступления ... грузовых вагонов (2 типа)	10	34
Auhagen (опоры ЛЭП)	10	38
Фирма IMEX - для железнодорожных модельстов - Л.Суславичус	12	36
Bachmann - Liliput: китайско-русский паровоз QJ-6268 (1-5-1)	12	37

Модели и прототипы

H60 (ВЛ60) - электровозу 40 лет. Пора строить модели	2	39
Рельсовая цепь для моделей железных дорог - В.Большаков	2	43
Изотермический вагон для перевозки вина ЕКВ от ZAS	3	34
Модели фирмы "ТТ-модель" (вагоны)	4	31
Модели размера НО (вагоны)	4	32
Стеновая модель электровоза ВЛ84 - С.Чубарев	4	42
Стеновая модель электровоза ВЛ84 (окончание) - С.Чубарев	5	38
"MARKLIN" - снова "Русские идут!" - Я.Дорошенко	6	38
LSr - легкая бронедрезина вермахта	6	41
ТЭП60 - от мечты к модели - А.Коробанов	10	40
Модель однофазного пром.электровоза ОПЭ-1 - С.Чубарев	10	42

Макеты железных дорог

Питерские ТТ-макеты - П.Кондратьев	1	38
Макеты надо строить... - Л.Скнар	3	46
Мини-макеты в НО - И.Клочков	3	47
Что нужно паровозу? (Макеты депо) Ч.1	7	39
Экипировочные устройства и сооружения на макете. (начало)	8	39
Экипировочные устройства и сооружения на макете. (окончание)		
Водонапорные башни. (начало)	9	40
Водонапорные башни. (окончание)	10	26
Пост централизации, а по-простому - "башня" (часть 1)	11	38
На дилижансе по железной дороге - С.Войцеховский	11	41
Пост централизации, а по-простому - "башня" (часть 2)	12	38
Макет на курорте (в выставочном зале на вокзале ст.Кисловодск)	12	44

Мастерская

Детали железнодорожных моделей из металла. Литье деталей из легких сплавов. О материалах для изготовления резиновых форм - Ю.Меркутов	1	38
Цифровое управление - А.Самсонов	1	42
Включение модельных локомотивов по системе многих единиц	3	48
Неисправности локомотивов "Пересвет" и их устранение - А.Земсков	4	40
Изготовление элементов железнодорожных моделей - П.Горбач	4	41
Изготовление паровоза Е (на базе модели фирмы "Сансет") -	5	42
Стенд для испытания электровозов - А.Терентьев, В.Воронин	6	42
Схемы блокировки участка на универсальных реле	10	47
Импульсная конверсия (1)	11	46
Приводы для стрелок на основе реле РЭС-22 - К.Хаустов	11	47
Импульсная конверсия (2)	12	48
Выходные каскады логических каскадов управления - К.Хаустов	12	49

Реестр моделиста, моделизм

Стандарт NMRA S-9.1. Электрические нормы для цифрового управления, все масштабы	1	46
Стандарт NMRA S-9.2. Стандарт передачи данных для цифрового управления, все масштабы	1	47
NMRA. Практические рекомендации RP-9.1.1.		
Электрические соединения и их цветовая маркировка	2	47

Андрей Балян

“Теплушка с круглой крышей”

Крыша вагона округлой формы в немецкоязычной литературе обозначается словом “Tonpendach”, что дословно переводится как “бочкообразная крыша”. Разумеется, с крышами такой формы в Германии строились не только прототип известного всем по моделям “Пико” крытого вагона с базой 4,5 метра. “Теплушек с круглой крышей” было много разных типов. Так, ещё раньше, одновременно с “теплушкой с плоской крышей” (рис.1) строились вагоны увеличенного объёма с базой 7,0 метров, предназначенные для перевозки разнообразных легковесных грузов, в частности крупных деталей самолётов, стеклотары и пр. Такие вагоны использовали также для перевозки мелких партий това-

написание “Cassel”). Вагонов “Дрезден” G1 союзного типа было построено гораздо меньше, всего 5600 шт. Вагоны “союзного типа” хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации и послужили основой для дальнейшего развития конструкций товарных вагонов.

С начала 20-х годов прошлого века товарные вагоны в Германии стали строить согласно новым стандартам, предусматривавшим широкую взаимозаменяемость деталей у вагонов разных типов. Такие вагоны относят к “взаимозаменяемому типу” (Austauschbauart). Вот

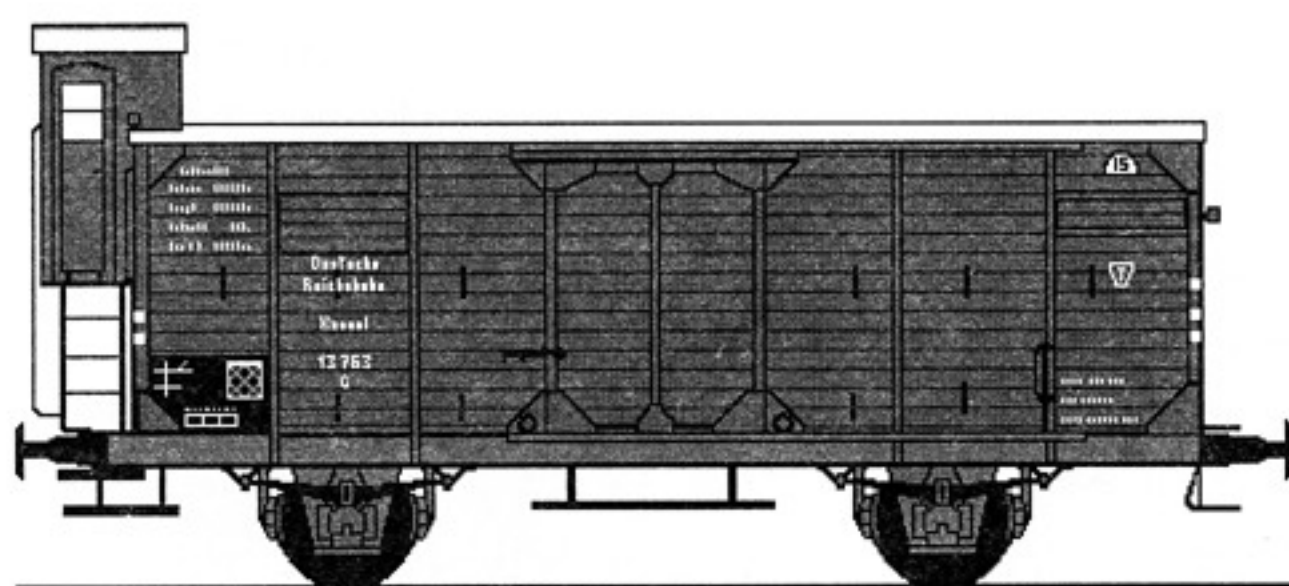


Рис.1 “Вагон “союзного” типа “Мюнхен-Кассель”

ров от нескольких отправителей, для срочных перевозок, где требовалась ускоренная погрузка и выгрузка. В этих вагонах перевозили также крупных животных, таких как слоны, верблюды и жирафы. По стандартам с 1905 года на вагоны наносилось обозначение G1, где строчная буква “l” обозначала внутреннюю длину не менее 7 метров. С 1923 года эти вагоны наряду с буквенным обозначением получили обозначение “Дрезден” (рис.2). Оба эти типа вагонов относились к так называемым “единым типам” (Einheitsbauart), также часто встречается обозначение “союзный тип”

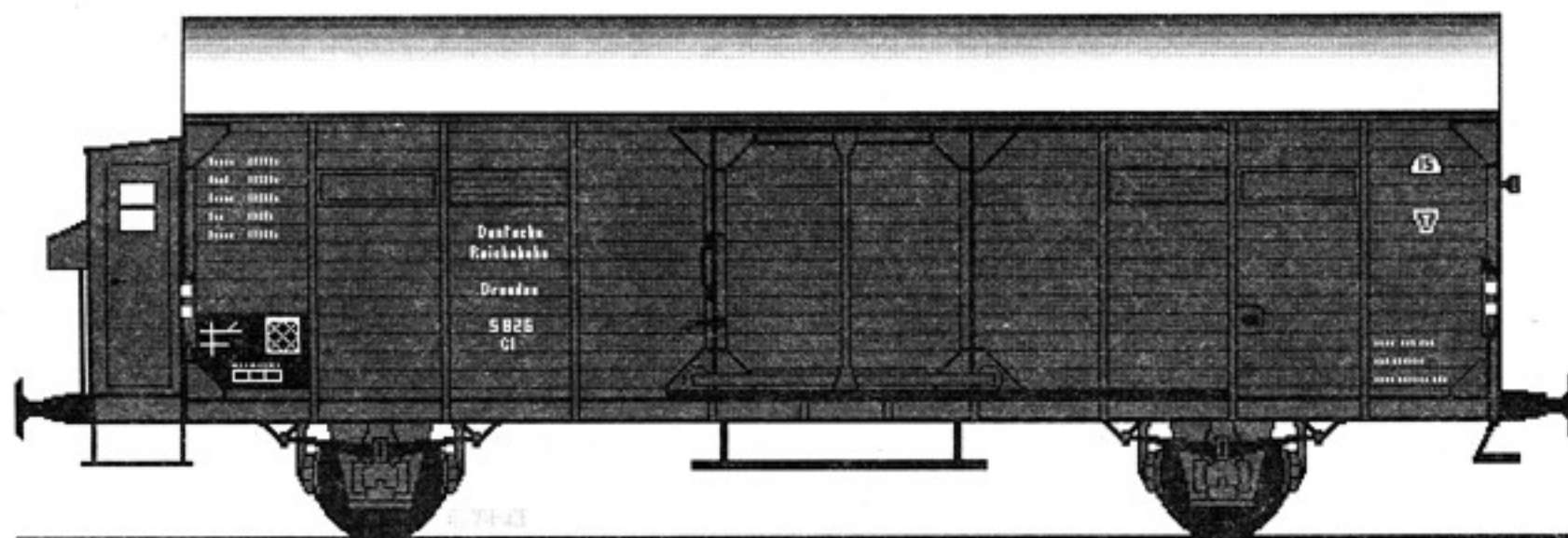


Рис.2 “Вагон “союзного” типа “Дрезден”

(Verbandsbauart), то есть вагоны, строившиеся по чертежам, утверждёнными в качестве стандартных Немецким государственным вагонным союзом, существовавшим с 1909 года. Всего было построено около 122 тысяч “теплушек с плоской крышей” единого типа, которые получили обозначение “Мюнхен”. Так как общее количество вагонов превышало 100 тысяч, а система нумерации, введённая в начале 20-х гг. допускала не более 5 цифр в номере вагона, часть вагонов получила обозначение “Кассель” (“Kassel” и более раннее

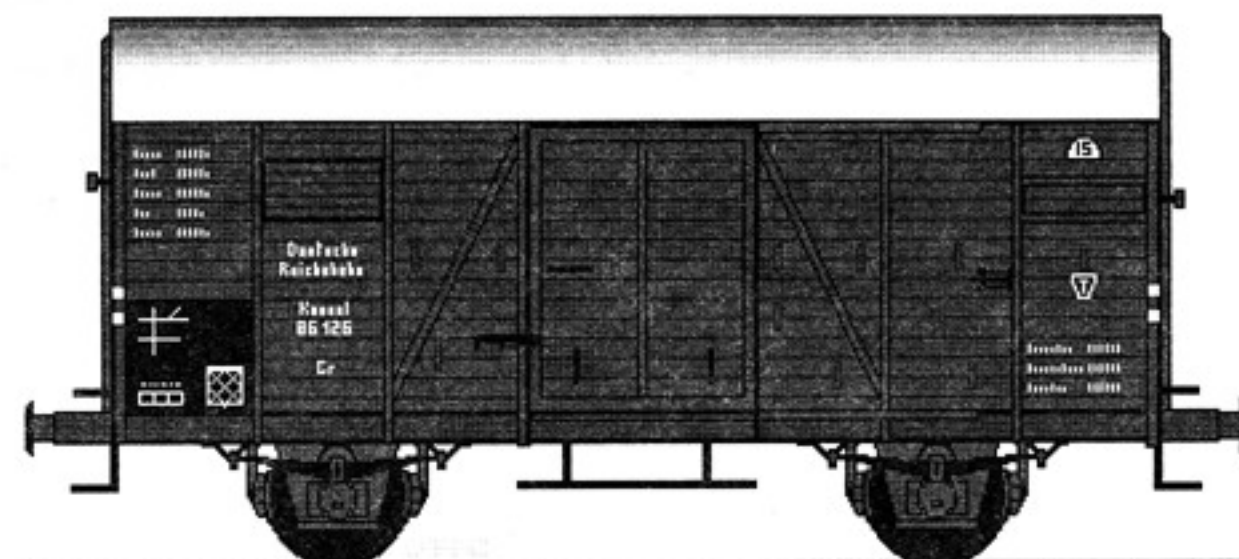


Рис.3 “Вагон “взаимозаменяемого” типа “Кассель”

тут и появляется прототип “теплушки с круглой крышей”, который имел такую же базу и основные размеры, как и прямой предшественник, но крыша приобрела выпуклую бочкообразную форму, на боковых стенах возле дверей появились диагональные усиливающие стойки (рис.3). Выпуск этих вагонов продолжался с 1924 по 1936 гг. Согласно принятым в то время правилам обозначения товарных вагонов они были отнесены к типу “Кассель” и имели также буквенные обозначения G или Gr (последнее - для вагонов, приспособленных для замены осей с европейской на советскую колею 1524 мм). Конструкция вагона была клёпаной, позднее (с 1935 года) стали строить такие же вагоны с использованием сварки. Внешних отличий вагоны сварной и клёпаной конструкции не

имели. Рама вагона была идентичной по конструкции с рамами полувагонов, вагонов для перевозки мелкого скота и платформ с турникетными стойками (типы O, V и H). Двери вагона имели верхнюю подвеску и нижний направляющий рельс. Запор двери осуществлялся трёхпальцевым крюком, конструкция исключала самопро-

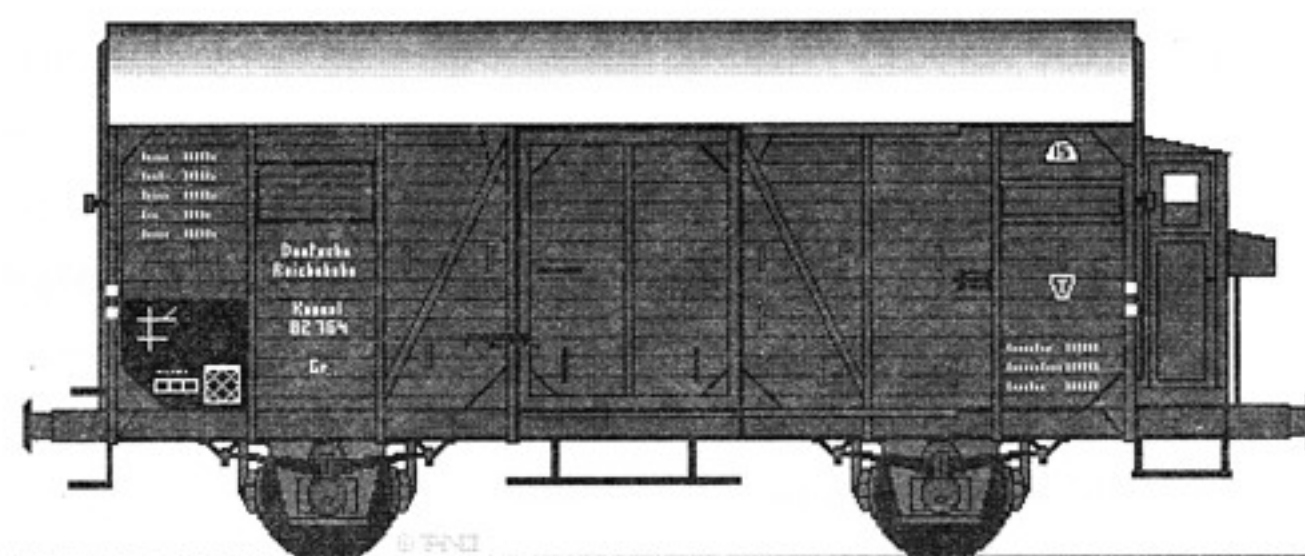


Рис.4 “Вагон типа “Кассель” с тормозной будкой”

извольное закрывание дверей. На каждой боковой стенке имелись вентиляционный и разгрузочный люки. Крыша покрывалась досками, на которые сверху накладывалась ткань, на которую потом наносился специальный лак с добавлением сажи.

В отличие от предшественника, изменилась конструкция вагонов с тормозной будкой (рис.4). Вместо применявшегося раньше "скворечника", крепившегося к кузову вагона, тормозная будка нового вагона ставилась прямо на раму. Это привело к удлинению вагона с будкой на 20 см по сравнению с предшественником (длина по буферам - 9800 мм). Вагон без тормозной будки был, наоборот, короче предшественника на 20 см (длина по буферам - 9100 мм). Всего было построено около 8 тыс. таких вагонов.

Часть вагонов была приспособлена для перевозки крупного скота (не путать с вагонами с решётчатыми стенами и внутренними горизонтальными перегородками для перевозки мелких животных и птицы). Внешне они отличались от обычных теплушек только наличием вентиляторов на крыше и маленьких окошек на торцевых стенках. Некоторые из вагонов оборудовались под полом лоханью для сбора нечистот и шлангами для их слива на торцах вагонов. Такие вагоны предназначались для перевозки карантинного скота. На вагоны наносилось обозначение "Gv", где строчная буква "v" обозначала наличие вентиляции.

Одновременно с обычными крытыми вагонами в 20-х годах продолжали строить и вагоны увеличенного объёма с базой 7 метров. Как и их предше-

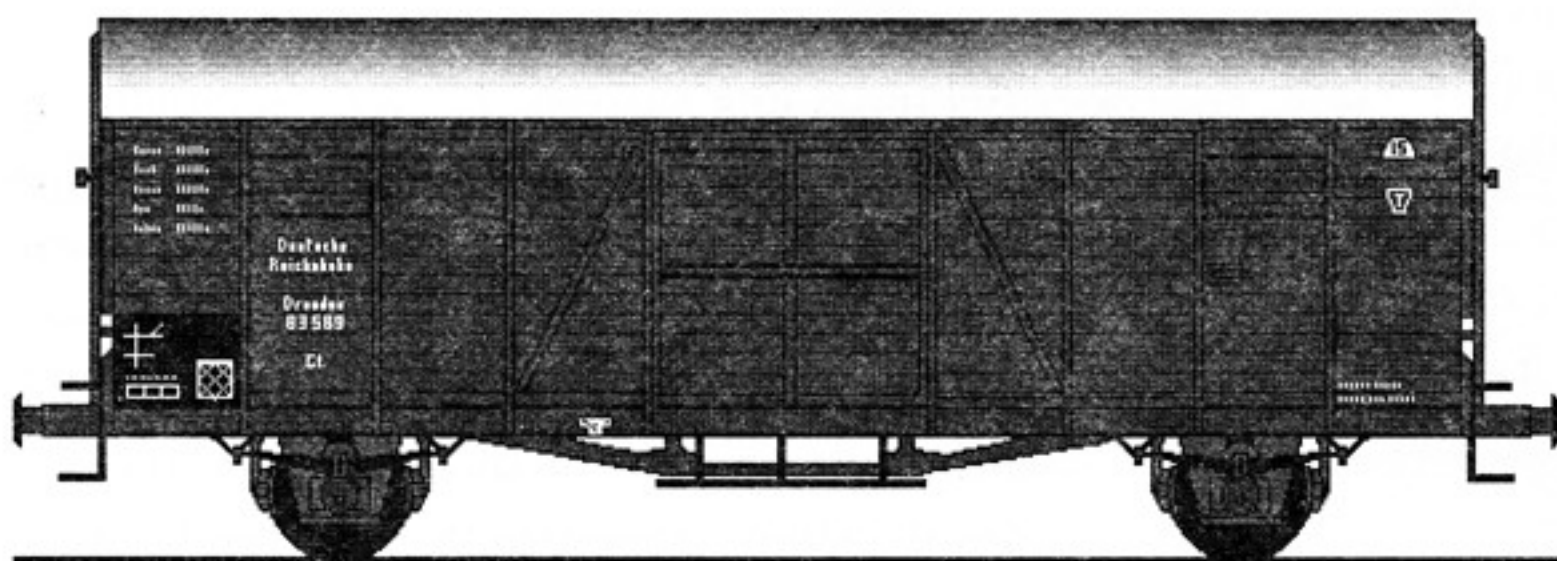


Рис.5 "Вагон "взаимозаменяемого" типа "Дрезден"

ственники, они относились к типу "Дрезден", но уже "взаимозаменяемой" конструкции. Появились некоторые внешние отличия от вагонов более раннего типа, заключавшиеся в наличии диагональных усиливающих стоек на боковых стенках рядом с дверями. Рама снизу усиливалась шпренгелем (рис.5). Часть вагонов имела торцевые двери. Вагоны также изначально строились клёпаной конструкции, позднее - сварной; внешних отличий между ними не было. Строились и вагоны с тормозной будкой. Всего было построено 3315 "Дрезденов" клёпаной и сварной (с 1933 года) конструкции "взаимозаменяемого типа".

В 30-е годы прошлого столетия скорость грузовых поездов в Германии составляла 55-65 км/час. Для ускоренной перевозки грузов в пассажирских поездах и повышения скорости грузовых поездов требовалась

разработка новых конструкций грузовых вагонов. Первоначально попытались просто увеличить базу "Дрездена" до 7,7 метров, соответственно изменив конструкцию шпренгеля, даже построили 650 таких вагонов клёпаной конструкции (тип Glhs). "Про овраги" приня-

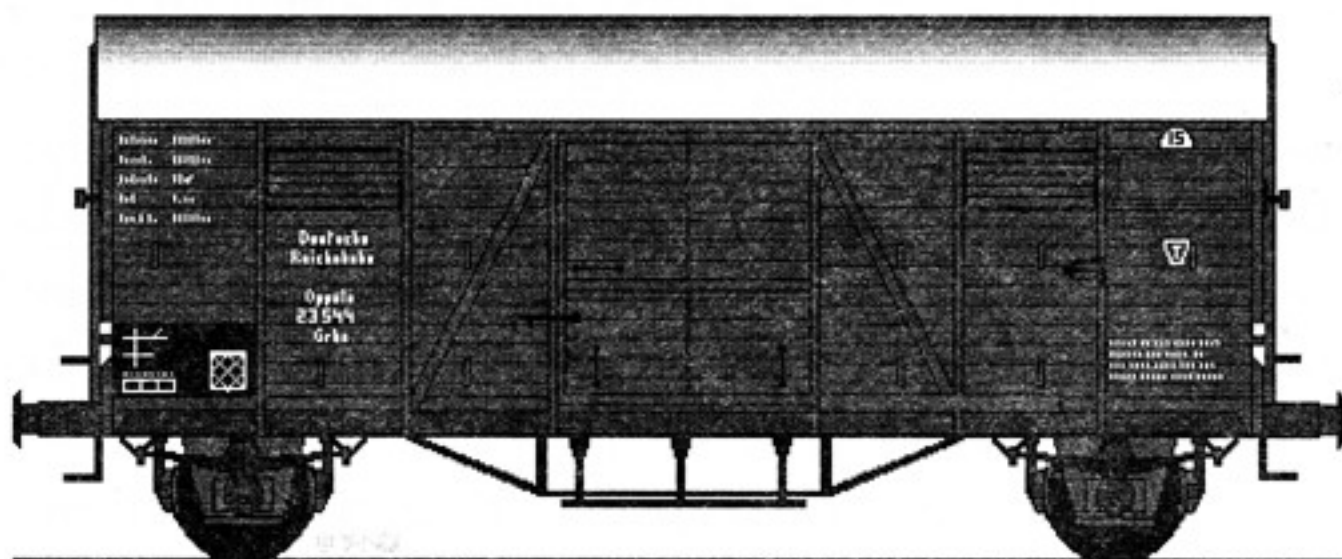


Рис.6 "Вагон типа "Оппельн" с базой 7 метров"

то забывать не только в нашей стране. Длина большинства вагонных весов в Германии не позволяла в то время взвешивать вагоны с базой более 7,5 метров, так что постройку таких вагонов прекратили. В следующем типе крытого вагона снова вернулись к базе 7 метров, но уменьшили расстояние между осями и буферным брусом до 1250 мм. Получился совершенно новый вагон, конструкция его была уже сварной (рис.6). Вагоны также были отнесены к типу "Glhs", получили обозначение "Дрезден", в конце 30-х годов заменённое на "Оппельн" ("Oppeln"). Переименование было связано с тем, что площадь пола вагона составляла 24,2 кв.м., а согласно новым правилам, обозначение "Дрезден" могли иметь вагоны с площадью не менее 27 кв.м. Таких вагонов построили более

полутора тысяч, часть из них могла использоваться в бесперегрузочном сообщении с колеёй 1524 мм.

С 1937 года в Германии началась массовая постройка крытых вагонов с базой 6 метров, при этом были сохранены основные размеры кузова вагона более ранней конструкции типа "Кассель". Длина вагонов по буферам осталась прежней, 9100 мм и 9800 мм для вагона с тормозной будкой, но за счёт увеличенной базы вагон стал более устойчивым при движении с высокой скоростью. Эти вагоны можно было эксплуатировать со скоростью до 100 км/ч, что позволяло значительно уменьшить время отправки грузов, при необходимости перевозить их в пассажирских поездах. Вагоны с базой 6 метров также получили обозначение "Оппельн", которое, в итоге, стало нарицательным именно для этого типа вагонов (рис.7). Всего было построено около 28 тысяч таких вагонов, все они имели сварную конструкцию. Примерно четвертая часть "Оппельнов" была оборудована тормозной будкой, причём это был последний в Германии тип крытого вагона, который строился с тормозными будками (рис.8). Вагоны последующих конструкций строились только с тормозными площадками, на более старых вагонах в процессе эксплу-

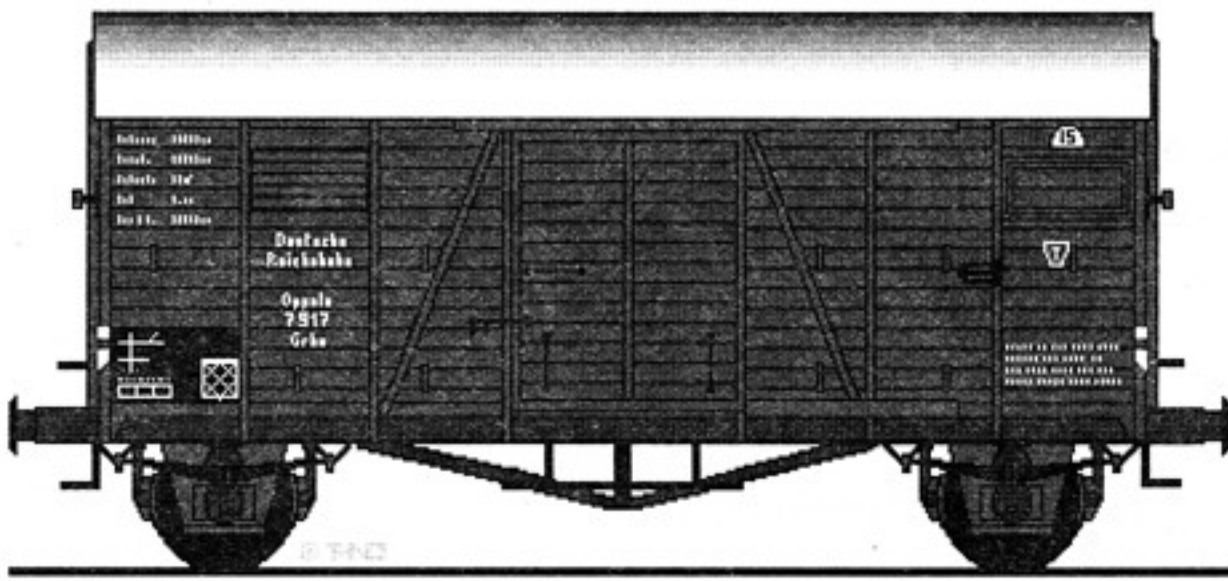


Рис.7 “Вагон типа “Оппельн” с базой 6 метров”

атации будки также переоборудовались в площадки.

Грузоподъёмность “Оппельна” составляла 15 тонн, все вагоны были оборудованы магистралью парового отопления, часть вагонов строилась с проводкой для электрического отопления, часть вагонов была приспособлена для использования на колее 1524 мм. Вышеперечисленные технические особенности обозначались на вагоне строчными буквами “h”, “e” и “r” соответ-

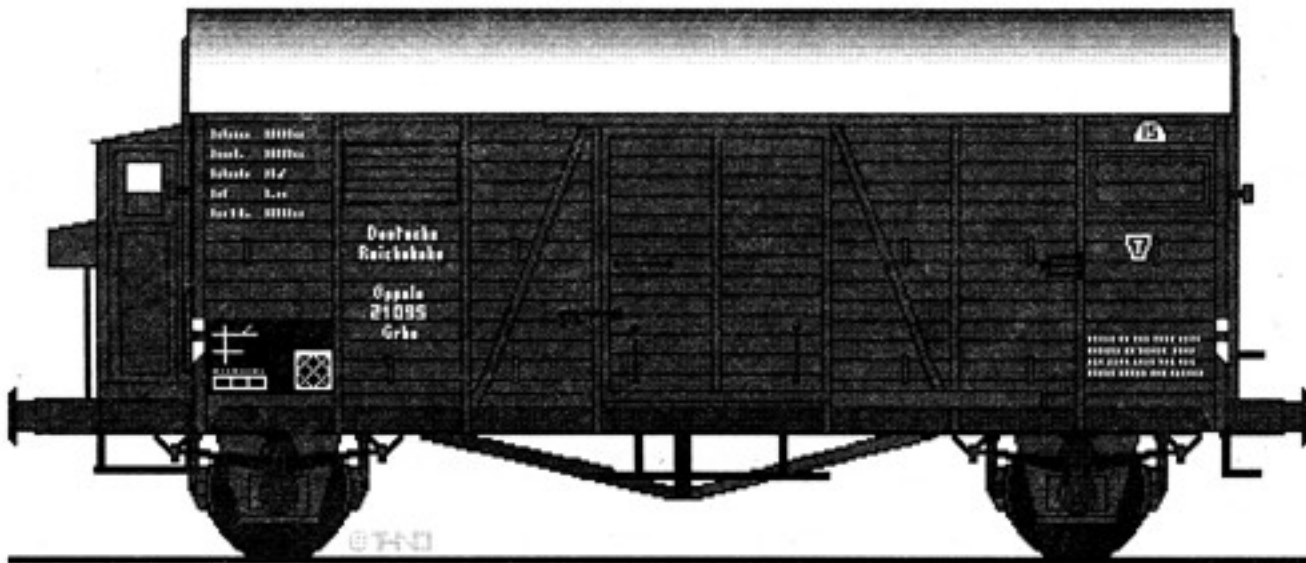


Рис.8 “Вагон типа “Оппельн” с тормозной будкой”

ственно. В последующем было усилено рессорное подвешивание и шпренгель вагона, что позволило увеличить грузоподъёмность до 20 тонн, такие вагоны получили обозначение “Gms”. Вагоны получились очень удачными по конструкции, их выпуск продолжался до 1943 года и даже в конце 80-х гг. их можно было встретить в грузовых поездах на территории бывшей ГДР.

Во время войны, в условиях острейшего дефицита материалов и рабочей силы промышленность Германии была вынуждена приступить к выпуску подвижного состава так называемого “военного типа” (“Kriegsbauart”). С 1943 года был начат выпуск теплушек типа “Бремен”, которые представляли собой развитие типа “Оппельн”, но облегчённой и упрощённой конструкции (рис.9). База вагона составляла 7 метров, шпренгеля вагоны не имели. Следствием облегчения конструкции стало ограничение максимальной скорости до 65 км/час, но этого было вполне достаточно, так как состояние железнодорожных путей в Германии в условиях непрерывных бомбёжек оставляло желать лучшего. Наряду с обычной теплушкой, строились также крытые вагоны с увеличенным внутренним объёмом, конструкция которых также была адаптирована к военным условиям (рис.10). На них наносилось обозначение “Лейпциг”. С целью экономии материалов на вагоны “военного типа” ставили только облегчённые тормозные площадки, располагавшиеся прямо на буферах. Было построено 7230 “Бременов” и

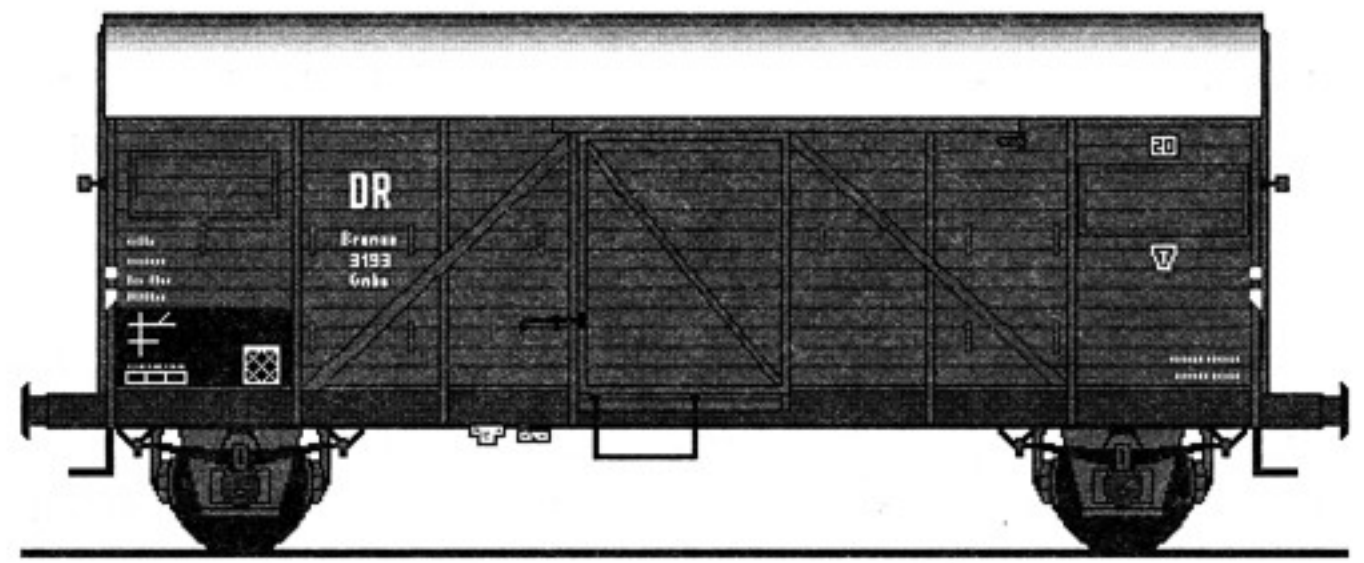


Рис.9 “Вагон “военного” типа “Бремен”

2100 “Лейпцигов” (до 1945 года). После окончания войны постройка таких вагонов продолжалась до 1950 года, в эксплуатации они находились до начала 70-х гг., многие дожили и до 90-х, но уже в роли переоборудованных в служебные вагоны.

Чтобы закончить тему, следует упомянуть также, что на основе вагонов типа “Бремен” во время войны строились так называемые “вспомогательные багажные”, или, пользуясь отечественной терминологией “временно багажные” вагоны для грузовых поездов. Предполагалось, что после окончания войны они будут переоборудованы в обычные товарные вагоны, но в реальной жизни вагоны использовались в своём “временном” качестве до конца своей эксплуатации в начале 60-х гг. по обе стороны “железного занавеса”. На базе вагонов типа “Лейпциг” строились “вспомогательные” пассажирские вагоны типа МСi-43. Внутреннее оснащение этих вагонов было весьма спартанским, некоторые имели места только для сидения, другие оборудовались спальными местами, были варианты вагонов для перевозки раненых и вагонов-кухонь. Во время войны было выпущено более 5 тысяч таких вагонов.

Дальнейшее развитие конструкции крытых вагонов в Германии относится уже к послевоенной истории. Разумеется, в данной статье упомянуты не все типы крытых вагонов “с круглой крышей”, строившихся до войны. До 1945 года в Германии также строились небольшими сериями крытые вагоны для сообщения с Великобританией, имелись крытые вагоны опытных конструкций, в том числе и четырёхосные. Заинтересованные данной темой могут обратиться к специальной литературе.

Немецкие крытые вагоны довоенной постройки неплохо представлены на модельном рынке в типоразмере НО. Так, “теплушку с круглой крышей” (прототип с базой 4,5 м.) кроме “Пико” выпускают также “Мерклин”, “Роко” и “Фляйшманн”. Вагон “Пико” для своего времени был сделан весьма неплохо, к недостаткам следует отнести неправильную форму кронштейнов подножек, непрочную конструкцию поручней и кронштейнов сигнальных фонарей. Модели производства “Фляйшманн” (старая), “Мерклин” и “Роко” соответствуют по качеству исполнения скорее уровню 60-х годов, причём последняя отличается доста-

точно грубой детализировкой, а главное - наличием совершенно фантастического треугольного шпренгеля и отсутствием подножек под дверями. Новинкой 2002 года в производственной программе "Фляйшманн" стал крытый вагон типа "Кассель" с тормозной будкой, качество его исполнения соответствует современным представлениям. Вагон типа "Оппельн" с базой 6 метров выпускается фирмами "Лилипут" и "Кляйн Модельбанн". Модель производства "Лилипут" начала выпускаться ещё в "австрийский" период. Дверь на одной стороне вагона сделана приоткрытой, в целом исполнение вагона несколько упрощённое. Шпренгель под рамой выгона выполнен одной деталью с подножкой, это выглядит грубовато. Более современная по конструкции модель от "Кляйн" исполнена гораздо лучше, отдельно прилегают накладные детали. Та же фирма выпускает и теплушку "Оппельн" раннего типа (с базой 7 метров), хорошее качество сочетается с невысокой ценой.

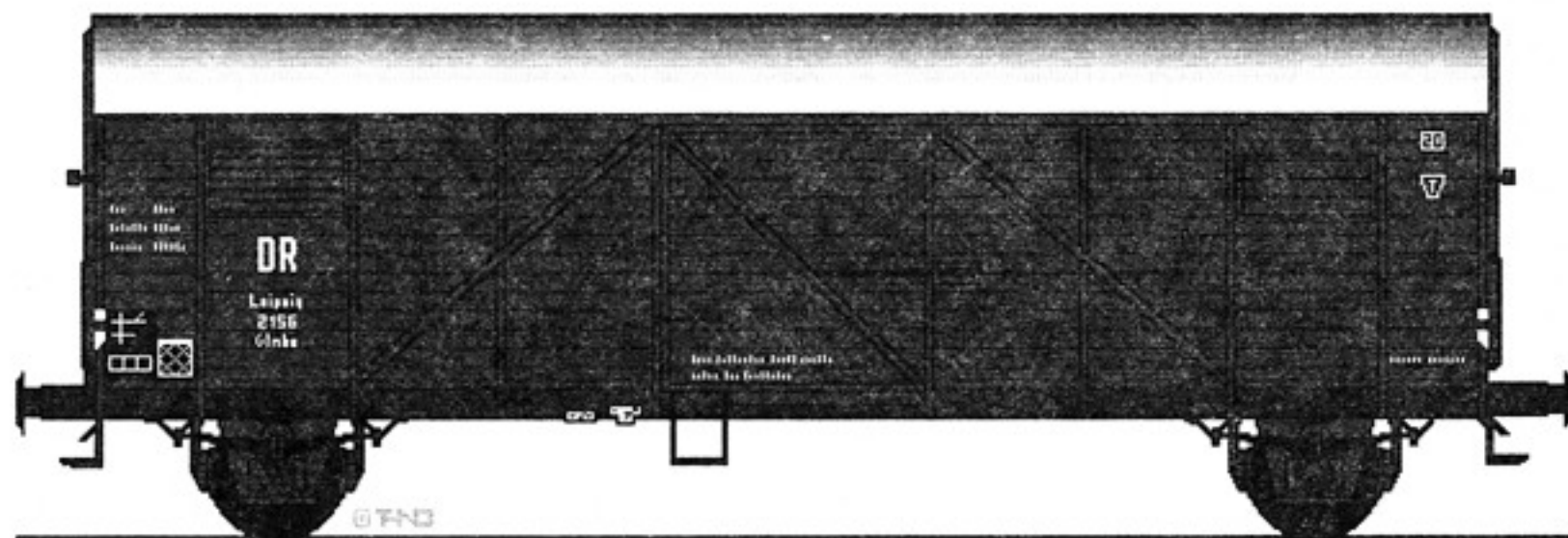


Рис.10 "Вагон "военного" типа "Лейпциг"

Модели вагонов типа "Дрезден" "союзного" типа выпускаются фирмой "Фляйшманн", а "взаимозаменяемого" типа – "Роко". Последние исполнены несколько проще, но и по цене они дешевле. Вагоны "военного" типа "Бремен" и временно багажные вагоны на их базе имеются в программе "Заксенмоделле" и "Роко". Саксонские модели появились несколько раньше, спустя пару лет австрийцы, вероятно, решили показать бывшим партнёрам "кто есть who" и выпустили свои версии более высокого качества. Вагоны типа "Лейпциг" и пассажирские вагоны МСi-43 на их базе ранее также выпускались фирмой "Роко", причём история их появления начинается ещё со времён её предшественника – фирмы "Рова". В начале 90-х годов эти вагоны ненадолго появились в производственной программе "Заксенмоделле" – тогдашних партнёров "Роко". В будущем вполне вероятно возобновление выпуска моделей этих вагонов, доведённых до современного модельного уровня.

В заключение я хочу выразить глубокую признатель-

ность Томасу Носске, любезно предоставившему иллюстрации к этой статье. Все желающие могут познакомиться с его некоммерческим сайтом в интернете по адресу: www.epoche2.de. На этом сайте можно найти много интересной информации по довоенной истории железных дорог и не только их.

У нас есть всё

для железнодорожного моделизма

Web: www.modellmix.com

E-mail: modellmix@mtu-net.ru

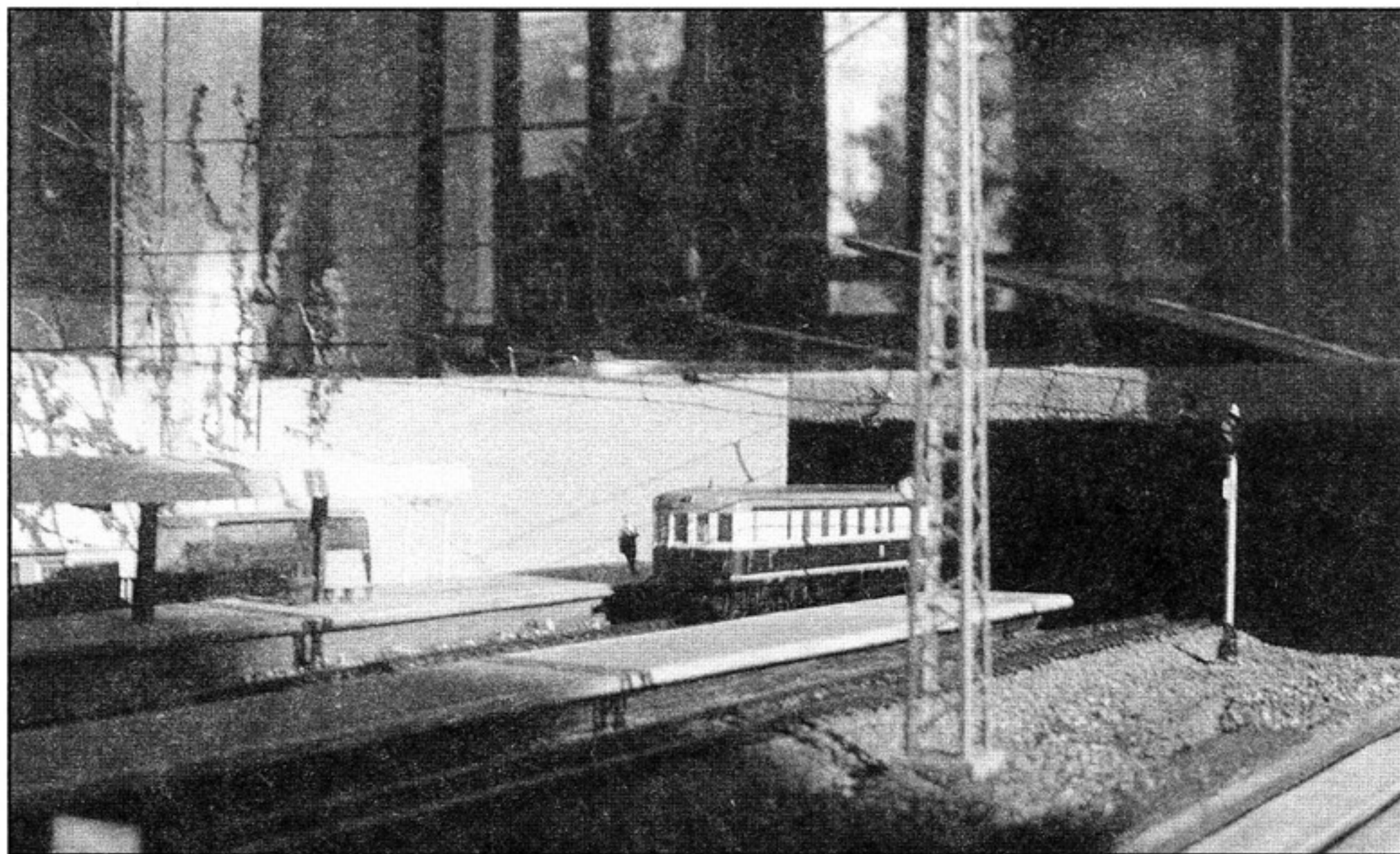


Пригородное движение дизель-поезда на макете железной дороги предполагает движение от начального к конечному пункту (станции) и обратно. Подобную схему потребовалось реализовать на демонстрационном макете выставочного зала в Кисловодске, для демонстрации движения пригородных поездов и одновременного движения пассажирских составов между станциями. Но если, в силу конструкции всего макета, движение поездов было организовано по замкнутому маршруту с использованием автоблокировки, в одном направлении, то пригородное движение необходимо было сделать на отдельном участке, и обеспечить автоматическое переключение полярности питающего напряжения совершенно независимо от питания основного овала.

Подобная проблема по организации движения может возникать и по другим причинам, когда очень часто, из-за гонений и притеснений со стороны домочадцев железнодорожные моделисты испытывают колоссальные трудности в реализации проектов по строительству макетов в собственных квартирах. Бывает так, что удается построить только модульный макет, расположив его вдоль стены с одной или двумя станциями, даже не мечтая о каком-либо замкнутом маршруте.

Да и любой другой макет будет весьма оживлён незатейливым, но вполне самостоятельным (автоматическим) движением небольшого дизель-поезда (мотрисы) между остановочными пунктами.

Эта задача была решена так: **постоянное движение мотрисы** (локомотива) по одной линии с **изменением направления движения** (туда - обратно) в **автоматическом режиме** (при за-



На фото фрагмент макета в Кисловодске

Пригородное движение на макете

данной на дискретную величину скорости) **на изолированном от остальной рельсовой схемы макета участке**. Последнее условие является принципиальным для данной схемы.

Электрическая схема была выполнена с использованием очень надежного переключателя РПС32 (реле с магнитоудерживаемыми контактами). На схеме указаны точки включения и стандартного реле БТТБ, но имеющего крайне низкую надежность в работе. Питание схемы осуществляется от общей цепи макета (0 - R) 16В и тяговое питание величиной 10В, что является 80% от номинального значения тягового напряжения. Забегая вперед, можно сказать что это напряжение определяется экспериментальным путем, исходя из конкретного вида тяги, примененного на этом участке. В наше

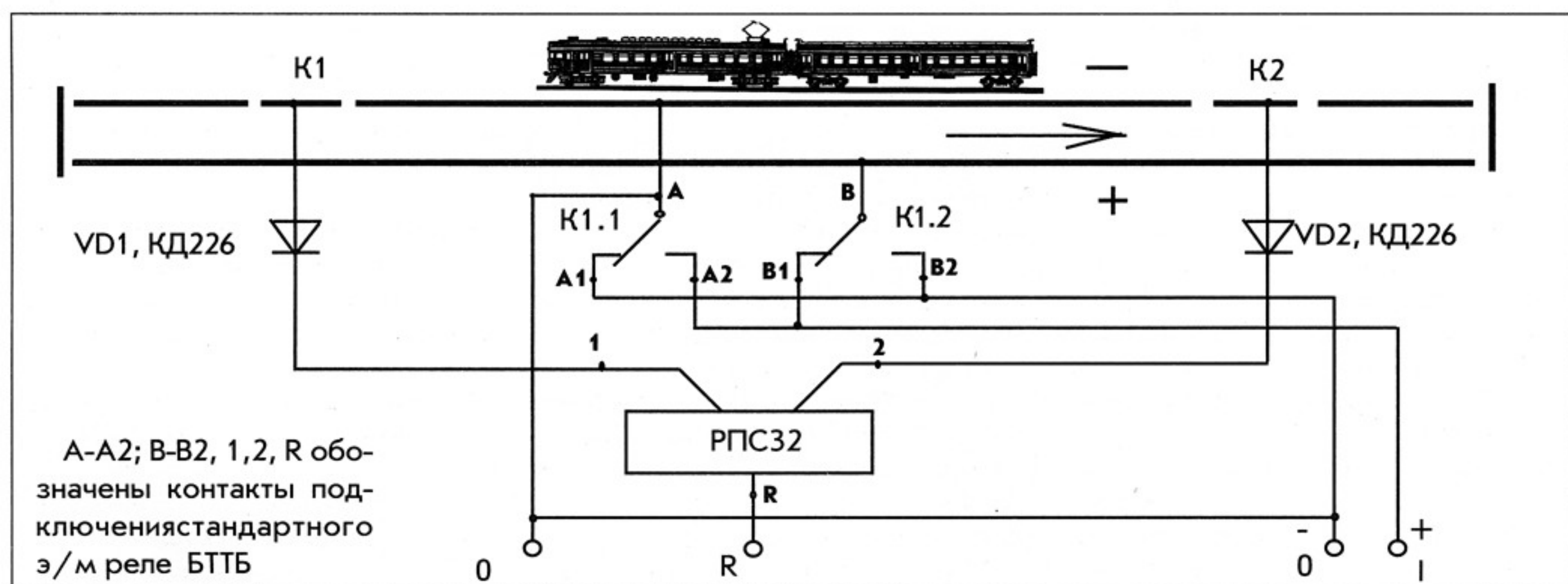
случае мы использовали двухсекционную дизель-моторису SVT187 (PIKO), для которой это значение напряжения оказалось оптимальным.

Схема работает следующим образом.

Мотриса находится с любом месте участка. При подаче питания выключателем S1 мотриса начинает двигаться в сторону контакта K2 (K1), в районе которого располагается остановочный пункт. Как только произойдет замыкание контакта K2(K1), переключатель РПС32 перекоммутирует контакты K1.1 и K1.2. В результате этого наш рельсовый участок изменит полярность включения к источнику тягового напряжения. Мотриса начнет движение в обратном направлении до наезда на контакт K1(K2), что соответственно, вызовет срабатывание РПС32

и переключение контактов в другое положение. Мотриса меняет направление движения.

В качестве источника для тягового напряжения можно использовать небольшой отдельный источник постоянного напряжения, в котором можно и не предусматривать переключение полярности. Единственной особенностью при наладке этой схемы является правильное включение полярности питающего напряжения, что должно соответствовать норме NEM631 "Направление движения при двухрельсовом питании". Напомним, что двигатели локомотивов при двухрельсовом питании присоединяются так, что локомотив движется вперед, если правый рельс имеет положительную полярность (правый рельс по направлению движения).





ТУАЛЕТНАЯ БУМАГА ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

НАЗНАЧЕНИЕ, УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Туалетная бумага (арт. N 11315509651) в дальнейшем - изделие, предназначено для удаления остатков процесса дефекации с внешнего края заднепроходного отверстия, прилегающих к нему участков кожи и локально концентрированного на данном участке тела волосяного покрова (в дальнейшем - место использования).

ПРИМЕНЕНИЕ

1. Тщательно ознакомиться с настоящей инструкцией. Инструкция должна быть закреплена винтами М6 в легкодоступном и хорошо освещенном месте в зоне прямой видимости пользователя (пользователей).

2. Рулон изделия расположить на уровне груди пользователя в слегка горизонтальном положении.

3. Произвести акт дефекации.

4. Убедиться в успешном завершении акта и в отсутствии позывов к его продолжению (данный пункт важен для экономии и рационального пользования изделием).

5. Прямым поступательным движением правой руки вниз ухватить кончик изделия, а затем резким движением вверх и вправо приблизительно под углом в 60 градусов к линии горизонта дернуть изделие, отмотав таким образом 700 мм изделия (для удобства пользователя каждые 100 мм изделия маркированы перфорацией).

6. Разнонаправляющим движением рук в горизонтальной плоскости произвести разрыв ленты приблизительно посередине между двумя

ближайшими участками перфорации. Лица, обладающие отсутствием одной из верхних конечностей, производят манипуляции с изделием с помощью острого режущего или рубящего инструмента (ножницы, столовый нож, опасная бритва, топорик для разделки мяса). Соблюдайте меры предосторожности, изло-

предыдущих манипуляций изделие N2 к месту использования и плотно прижав рукой к кожному покрову произвести подтирочные движения в межягодичном пространстве.

10. Поместив использованное изделие в область зрения, в условиях хорошей освещенности осмотреть налициествующий на нем мазок на

предмет обнаружения яйца глистов или признаков педикулеза. В случае обнаружения таковых набрать 03 и поставить в известность соответствующие медицинские учреждения по месту жительства. В противном случае повторить пункты 4 - 9 три-четыре раза.

11. Чистой сухой рукой проверить качество очистки (межягодичное пространство на ощупь должно быть сухо, слегка шероховато, края заднепроходного отверстия хорошо протерты, волосяной покров пушист и легко доступен для прочесывания). В случае наличия признаков не-

качественной подтирки (грязь под ногтями, резкий специфический запах при обонятельном контроле и др.) произвести манипуляции, описанные в п.4-9 еще 3-4 раза.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ

1. Не курить вблизи изделия.
2. Не оставлять использованное изделие в местах культуры, отдыха и приема пищи.
3. Беречь от детей. Туалетная бумага - не игрушка, а средство гигиены!
4. Не рекомендуется многократное использование изделия.

ПК



женные в соответствующих инструкциях прилагаемых к данным изделиям.

ПРИМЕЧАНИЕ: Не рекомендуется производить надрыв изделия по участкам перфорации ввиду опасности нарушения и деформации поверхностного слоя волокнистой структуры материала изделия.

7. Сложить отрез изделия в виде гармошки (баяна), последовательно сгибая его по участкам перфорации, получив изделие N2.

8. Переложить в руку, наиболее удобную для пользователя.

9. Приложить полученное в ходе



2ТЭ10Л-1751, Муром, февраль 2002 г.

Фото А. Белкина

ТЭП10-311, фото А. Белкина



ЛОКОТРАНС



2/2003 (76)