



4/2003 (78)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.com

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



РУССКИЙ ТРАНССИБ

БМ - ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

**ВЫКСА: УЗКОКОЛЕЙНАЯ
ПРОВИНЦИЯ**

МОДЕЛИЗМ В ЦИФРАХ

GOLDENTRAIN

www.GOLDENTRAIN.ru
представитель Bachmann
и Liliput в России





РУССКИЙ ТРАНССИБ - 100 лет забвения

Русский Транссиб скоро отметит свое 100-летие. Стройка настолько великая и величественная, что спокойно переносит и годы забвения и суету деланных юбилеев...

Любитель железных дорог и музейный работник Виталий Власенко вместе с таким же увлеченным энтузиастом мастером Ростовского электровагоноремонтного завода Дмитрием Сазоновым проделали маршрут от Москвы до Владивостока и обратно, увидели свой русский, настоящий Транссиб и Бам.

Такое путешествие - заветная мечта каждого любителя железных дорог России, а впечатления остаются незабываемыми на долгие годы... Ведь это настоящая Россия - великая железнодорожная держава....



ются незабываемыми на долгие годы... Ведь это настоящая Россия - великая железнодорожная держава....



Читайте на стр.8
Со 100-летием
тебя Транссиб!

На фото
(сверху вниз):
База запаса
Шумково.
Так называемый
"музей натуральных
образцов", свалка
уникальных
первых советских
электровагонов,
Пермь-II.
Экспонат музея
на ст. Сеятель
(Новосибирск).

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

Шеф-редактор:

Олег Сергеев

E-mail: lokotrans@elsite.ru

Факс/Тел. 8(095) 202-24-34,
291-25-49

Адрес для писем:

Россия, 144012 Московская обл.,
Электросталь, а/я 104;

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)
В.Галкин (Москва)
С.Довгвилло (Москва)
Я.Дорошенко (Прага)
А.Иоффе (Москва)
А.Исаев (С.Петербург)
И.Ивонина (Электросталь)
П.Кондратьев (С.Петербург)
М.Кацер (Новочеркасск)
А.Колесов (Екатеринбург)
Дм.Мамин (Саратов)
В.Мельников (Брянск)
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 1 полугодие 2003 г.
№№ (1-6) 330 руб.

Оплата почтовым переводом:

144012 Московская обл.,

Электросталь, а/я 104

Ивониной Ирине Александровне

Подписка для организаций

по выставленному счету-заказу

Свидетельство о регистрации №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

Москва, ул. Новый Арбат, 21

Алла Цуркан, Ирина Ивонина

Заказ № 189

Тираж 1000 экз. Отпечатано: г. Электросталь,
ООО «Компания МЕГА-АРТ», т. (257) 4-61-45
Москва, апрель 2003

В розницу цена свободная

Клуб ТИММ "Локотранс"©

Россия, 355012 Ставрополь,

а/я 362

WWW.LOKOTRANS.COM



Модернизированный "круглоголовый" электропоезд ЭМ2-017
(бывший ЭР2). Фото А.Иоффе, Щербинка, 2002 г.

4

ПАНОРАМА

КРП

Машины времени

ПУТЕШЕСТВИЯ

Русский Транссиб (1)

НАШ МУЗЕЙ

Музеефикация или декорация

НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

Рождение электромоторис

Выксунская узкоколейка

Еще раз о бронепоездах НКВД

ОБОРВАННЫЕ НИТИ

Воспоминания обывателя о Московском узле (окончание)

ИСТОРИЯ ЛОКОМОТИВОВ

Электропоезда ЭР22В постоянного тока

ПАКГУАЗ

ВИТРИНА

Продолжаем работать для вас

БМ- железная дорога

Моделизм в цифрах (2)

Витрина в апреле

МАСТЕРСКАЯ

Электромагнитный привод для белгородских стрелок

ПРИВЕТ С ДОРОГИ

Паровозные воспоминания (2)

8

17

20

21

28

33

34

37

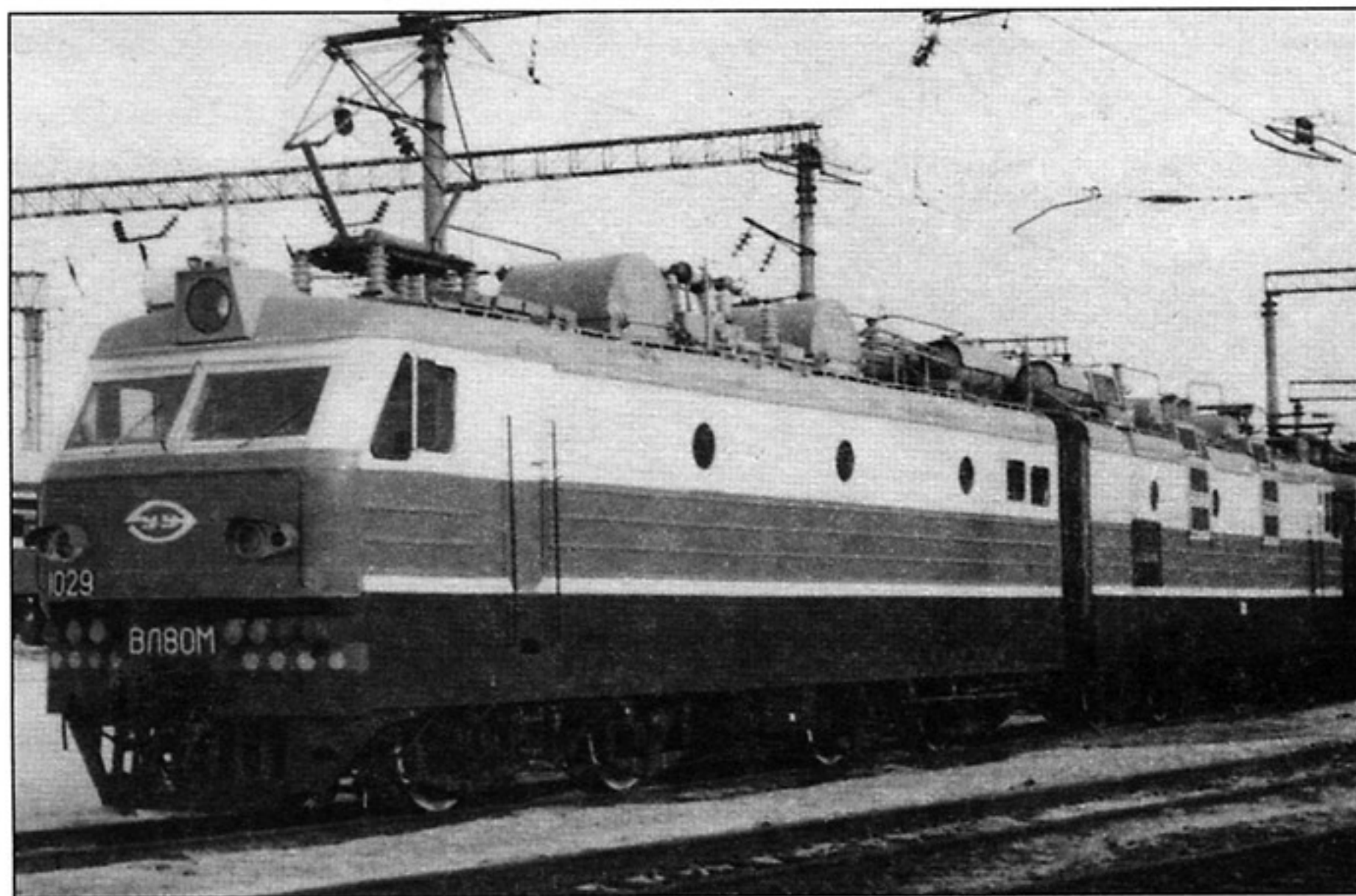
48

50

Обложка: Туристический поезд с паровозом серии QJ в Китае. Фото Ян Ширикава.
В кадре: Модель паровоза QJ (HO), производства Bachmann — одна из популярнейших
моделей года.

Интернет-магазин **WWW.GOLDENTRAIN.RU** — представитель китайских фабрик
Bachmann и Liliput в России

Обложка: Паровоз СО^м17-3146, Николаев, фото Ю.Шепеленко



ВЛ80М-1029 после КРП электровоза ВЛ80Т на Улан-удэнском заводе. ТЧ Вихоревка, февраль 2003 г. Фото А.Расчектаева

Сейчас на некоторых заводах электровозов- и тепловозоремонтных **идет модернизация локомотивов**, и не все происходит гладко, как представлялось ранее. Программа КРП (капитально-восстановительный ремонт с продлением срока службы) на Челябинском ЭРЗ не была продумана детально — не хватает даже новых болтов для крепления подшипниковых щитков на ТЭДах и вспомогательных машин. Из всех прошедших КРП электровозов ВЛ10 на ЧЭРЗ более-менее ездит только половина.

В депо Беюк-Шор (оно же Баку-Пассажирское) в 2001 году был изготовлен электровоз Е4⁵-345. Это бывшая секция А от ВЛ11^м-345 со второй кабиной управления. Машина приписана к ТЧ-2 Баладжары Азербайджан. жд. и возит пассажирские поезда. С января 2001 г. в Беюк-Шор создана ремонтная база для Государственной Компании "Азербайджанская железная дорога". Там же был создан и другой интересный электровоз **Э2М62^м-0158**.

Как видно из названия и снимка, который прислал Глокнер, тепловоз 2М62-0158 ржавел в ТЧ Баладжары. Из него изъяли всю "начинку" и смонтировали аппаратуру от списанного ВЛ8. Прежними остались только ТЭДы, которые соединили по 3 последовательно. Окрашен он был добротнo — в темно синий (низ

ВЛ10П-002 (ВЛ10-1867) сейчас находится на ЧЭЗ и дальнейшая его судьба неизвестна...

ВЛ10У-046 пришедший на завод в конце 2002 г. был попросту разгромлен, возможно, что его подвергнут очередной модернизации. В январе 2003 г. на КРП не было запущено ни одной машины. В феврале начались работы по КРП с двумя ВЛ10. Для них разработана новая электрическая схема для монтажа оборудования и электроцепей. Под вопросом установка асинхронного

кузова), красный (красная полоса и "птичка") и белый (верх) цвета. К локомотиву прицеплены сине-голубые вагоны (темная синяя полоса по центру) ЦМВ. С этим фирменным поездом "Шелковый путь" тепловоз

совершал поездки Баку-Тбилиси. Поезд состоял из трех вагонов, потому что больше пяти вагонов этот гибрид не тянет, поскольку начинают гореть тяговые двигатели. Но периодически он все же показывает удачу молодецкую с этим поездом! Инициаторы этого создания - машинисты депо Гянджа (быв. Кировобад) — низкий им за

привода вспомогательных машин и статического преобразователя при КРП для ВЛ10.

В 2001 г. специально для установки такого оборудования были подготовлены ВЛ10-1399 и 1847, но до сих пор эти машины так и стоят на территории ЧЭРЗ. А сами вспомогательные машины находятся в цеху электромашиностроения, и чтобы техника не простаивала, рабочие нашли им достойное применение. К примеру, "асинхронник" с установленным на его валу колесом ротора вентилятора ТЭДа используется для ... намотки и нарезки увязочного шпагата.

Как бы то ни было, но электровозы с КРП уже можно встретить с грузовыми и пассажирскими поездами на Сибирских просторах.

Возможно, что Улан-Удэнский ЛВРЗ и Воронежский ТРЗ, да и другие заводы, сталкиваются с аналогичными трудностями, но процесс идет, а самое главное, что такая работа имеет в любом виде положительный результат. На дороги выходят обновленные машины, заводы получают заказы, что позволяет осуществлять и развитие производства и совершенствовать виды ремонта.

А.Расчектаев, Челябинск



это поклон! Порадовали! Однако опыты с ЭМ62 вскоре забросили и взялись за изготовление партии из 20 электровозов Е4⁵ (в вольном переводе Э4^п).

Солдатов Д.А., пом. маш. электровоза, фото предоставлено И.Глокнером.



В ИгнаLINE (Литва) у входа бывшего пионерского лагеря детей железнодорожников установлен своеобразный памятник - моторный вагон дизель-поезда Д1-210-3. В свое время дизельпоезд Д1-210 эксплуатировался в ТЧ Вильнюс-дизельное, но около 20 лет назад был списан в металлолом, хотя и не был тут же порезан...

Фото Ан.Киреева (Лентварис), информация А.Малиновского

В последнее время в редакционной почте стали появляться вопросы - какие электровозы используются в Литве в пассажирском и грузовом движении?

По нашей просьбе Александр Малиновский сообщает: "В настоящее время на Литовской дороге нет ни одного электровоза. Все грузовое движение выполняется тепловозами 2М62 и 2М62У. На вывозной работе и со сборными поездами работают М62, ТЭМ2, ЧМЭЗ (Т). В пассажирском движении используются тепловозы ТЭП70, ТЭП60 и М62. Основные местные (пригородные) перевозки осуществляются дизель-поездами Д1, ДР1А и ДР1А (модернизированные ДР1А), а также автомотрисой АР2, которая постоянно обслуживает участки Каунас - Ионава, Каунас - Каймядорис.

На литовской дороге имеется электрифицированный участок Науя - Вильня - Лентварис - Каунас, Лентварис - Тракай, на котором курсируют электропоезда ЭР9М.

Маневровая работа выполняется тепловозами ТЭМ2(ТЕМ2А), ЧМЭЗ, ЧМЭЗ^Т, ЧМЭЗ^Э, мотовозами ТГК2 и ТГК2-1.

Для любителей статистики будет интересно, что основанное в 1949 году первое на сети железных дорог СССР специализированное депо дизельпоездов в Вильнюсе (депо Вильнюс-дизельное) ликвидировано 2 июля 2001 года. Все движимое и недвижимое имущество этого депо передано на баланс локомотивного депо "Вильнюс" (Вильнюс-локомотивное). Еще в 2002 г. электропоезда из депо Вильнюс-ди-

зельное были переданы вместе с цехом электродепо на ст. Наця-Вильня на баланс вильнюсской дирекции по обслуживанию пассажиров (ДОП Вильнюс)

В прошлом письме я сообщал о странной "десятке" из ТЧ Рыбное с одноцветными буферными фонарями (ЛТ 4/02). В последнее время мне встретились еще две подобные машины: ВЛ10-1535 и ВЛ10-1773. Оба электровоза пассажирские с ЭПТ и отоплением вагонов. Приписаны они также к ТЧ Рыбное. Они отличаются от прочих желтой полосой вдоль кузова. Самый ранний номер ВЛ10-098, а ВЛ10-1773 самый поздний.

В этом же депо работают три "десятки", прошедшие КРП с модернизацией на ЧЭРЗе. ВЛ10-1355 поступил в начале лета прошлого года. Он сделал несколько поездок с вывозными поездами и надолго встал в депо на всеобщее обозрение. Как я слышал от коллег — у

Как построить мотрису? Взять две секции тепловоза 2ТЭ121. По некоторым предположениям так повезло тепловозу 2ТЭ121-065.

Недостроенная мотриса из депо Дебальцево-сортировочное Дон.ж.д. Фото С.Палиенко

него перегревалась и выходила из строя микропроцессорная система управления. С начала этого года он и две другие машины снова начали эксплуатацию.

В ТЧ Мск-Сортировочная также поступили новые электровозы ЧС2К. В октябре 2002 г. электровоз ЧС2К-836 сделал несколько поездок двойной тягой, и с тех пор стоит не шелохнувшись на веере депо. Тогда же в октябре прибыли еще ЧС2К №№712, 730, 833, а в ноябре 592 и 898. Все, кроме 836-го, находятся в опытной эксплуатации с января этого года. Могу отметить, что последующие номера ЧС2К отличаются внешне от №836. Например, откидные форточки машинного отделения находятся не в середине кузова, а по краям (примерно в районе пуско-переходных сопротивлений). А сами окна боковых проходов меньше размером. Метельники на последующих номерах электровозов установлены по типу электровозов ЧС6 и ЧС7. Но самое удивительное, что электрическая схема на всех электровозах разная (!), что затрудняет их изучение и эксплуатацию. ТЭДы стоят более мощные (по типу ЧС7), реверсоры и, практически все, электрооборудование - российского производства. Исключение составили первые два электровоза, на которых распределительные щиты (РЩ) были установлены чешские (Шкода). Групповой переключатель из схемы исключен. Вместо него индивидуальные контакторы. Вместо контроллера установлена Микро-Процессорная Система управления локомотивом (МСУЛ). На пульте — ни одного электроизмерительного прибора, вся информация теперь выводится на дисплей. На случай выхода из строя МСУЛ предусмотрен переносной аварийный контроллер. ЧС2К уже получили в нашем депо прозвище "канарейка". Поступление модернизированных машин завершило полную передачу из нашего депо электровозов ЧС7.

Солдатов Д.А., пом. машиниста электровоза



МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

Цикл **"Машины Времени"** представляет серию короткометражных фильмов в жанре документальной публицистики, посвященный истории техники, технических изобретений. Основная идея — вспомнить на рубеже нового столетия и нового тысячелетия о наиболее ярких изобретениях, вошедших в нашу повседневную жизнь, ставших частью этой жизни, влиявших на индивидуальное и массовое сознание, форсировали развитие экономики, определяли политические настроения, качество жизни. Сериал получил статус национального фильма. Фактически это телевизионная энциклопедия об истории техники и технических изобретений с использованием редких и уникальных материалов Политехнического музея и кадров кинохроники. В ноябре 2001 года на V фестивале телевизионных программ и фильмов **"Золотой бубен"** в номинации **"культурно-просветительская программа"** проекту **"Машина Времени"** присужден диплом первой степени. В августе 2002 года присужден диплом на VII международном фестивале телевизионных программ **"Бархатный сезон"** в номинации **научно-популярная программа**.

Всего 9 выпусков, в каждом по 6 рассказов по 26 минут.

Выпуск 1, 156 мин.

Рассказ "Стратегический резерв" — рассказ об изобретении паровоза, его роли в развитии мировой и отечественной цивилизации.

Рассказ "Заводной механизм" — рассказ о рождении игрушечного бизнеса, изобретении многофункциональной механической игрушки, влиянии идеологии на производство товаров для детей. Это рассказ о первых железных дорогах в России, ж.д. модельстах и их увлечениях.

Рассказ "Привязанный вагон" — рассказ о рождении и постепенном забвении двух видов городского наземного транспорта — трамвая и троллейбуса, а также о кондукторах, компостерах и женщинах — вагоновожатых...

Рассказ "33 и 1/3" — рассказ об изобретении звукозаписывающих и воспроизводящих устройствах.

Рассказ "Связь без брака" — рассказ об истории возникновения и развития средств телефонной связи — одной из самых интересных историй об изобретениях в сфере электрических технологий.

Рассказ "Голубой экран" — рассказ об истории создания и развития телевизионной техники, включая промышленные системы передачи и приема телевизионного сигнала.

Выпуск 2, 156 мин.

Рассказ "Анкерный ход" — рассказ об пятнадцативековой истории изобретения и развития такого прибора определения времени, как часы.

Рассказ "Подземный город" — история отечественного метро самая интересная и многим отличается от историй подземок в других странах.

Рассказ "Сведение счета" — история создания счетной и вычислительной техники.

Рассказ "Огненный смерч" — история изобретения автоматического стрелкового оружия.

Рассказ "Прибытие поезда" — история изобретения фото- и кинотехники.

Рассказ "Стальная гусеница" — история рождения и развития особого вида транспорта на траковых движителях.

Выпуск 3, 156 мин.

Рассказ "Наземный космос" — история создания специальных технических средств, с помощью которых будущие космонавты готовятся к предстоящим полетам на орбиту.

Рассказ "Магазинная тележка" фильм об истории появления микролитражных легковых автомобилей.

Рассказ "Подъемная сила" История создания и развития пассажирского транспорта внутри здания: элеваторы, эскалаторы, лифты и строительные подъемники.

Рассказ "Стакан воды" о создании и развитии канализационной системы.

Рассказ "Два колеса" история создания мотоциклетного транспорта, его будущее; культура сообщества любителей двухколесных машин; современные производства мотоциклов.

Рассказ "Веселая карусель". Рассказ о механизмах для активного отдыха, парковых аттракционах (каруселях, качелях, центрифугах, русских и американских горках и т.д.)

Выпуск 4, 156 мин.

Рассказ "Поезд-молния". Рассказ о создании и развитии зарубежного и отечественного железнодорожного транспорта.

Рассказ "Пламенный мотор". Рассказ о том, как человек полетел, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума, о нелегком пути авиаторов от первых поршневых моторов до современных реактивных турбин.

Рассказ "1000000 пудов". Рассказ о создании и развитии крупнотоннажного грузового автотранспорта.

Рассказ "С миром по нитке"

Процесс производства ткани очень хлопотный. Для изготовления самой простенькой материи нужно, чтобы в едином ритме набегало большое количество различных машин: прядильных, ткацких, отделочных.

Рассказ "Вертикальный взлет"

Немало изобретателей бралось за создание машин, которые были бы способны вертикально взлетать, маневрировать в лете, двигаясь вперед-назад, в сторону. И только самым талантливым удалось построить механических стрекоз, названных впоследствии вертолетами.

Рассказ "Робот плюс робот" посвящен проблемам робототехники. Инженерам и изобретателям все время не давала покоя идея создания самостоятельно движущихся машин: видящих, слышащих, осязающих — то есть непосредственных слуг человека, или работающих там, где человеку находиться опасно, а то и вовсе невозможно. Исходя из подобных мотиваций, на свет появились, так называемые, "мобильные роботы".

Выпуск 5, 156 мин.

Рассказ "Автомобильная коллекция"

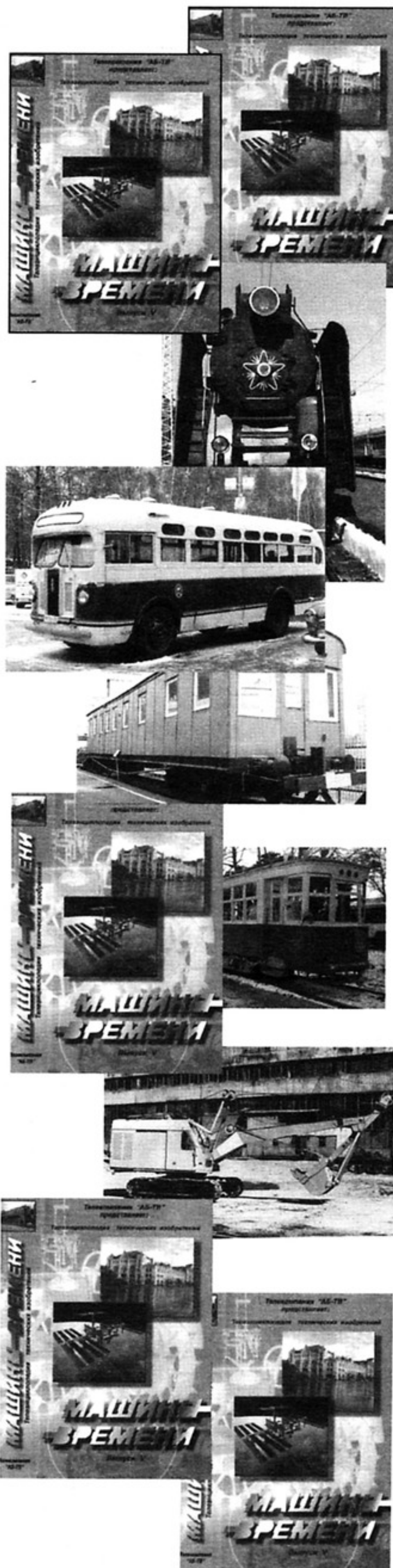
Фильм о том, как удалось наладить серийное производство автомобилей в России. Начиная с "Руссо-Балтов" — комфортабельных, сделанных на заказ в начале века. Нами — впервые спроектированного в Научном автомобильном институте. С помощью компании "Форд" в Нижнем Новгороде выпущен "Газ", отличавшийся универсальной грузоподъемностью — 1,5 тонны, а затем всем полюбившаяся "Эмка" "Ким" был создан специально для показа на международной выставке. Машина предназначалась для частного сектора. Сталин лично ее осмотрел и сделал замечания. Кстати, именно со Сталина пошла мода главам государств интересоваться техническим прогрессом своей страны. И только "Победа" проектировалась как народный автомобиль, который впервые можно было купить в собственность в 1946 году. До этого периода по конституции 1918 года машина принадлежала к орудиям труда и средствам производства.

"Музыкальные автоматы"

Автор и ведущий цикла Алексей Артемьев и научные сотрудники Политехнического Митронова Валентина Анатольевна и Нурок Марк Аронович рассказывают о коллекции музыкальных автоматов, находящихся в музее: шарманках, пианоллах, музыкальных шкапулках, в которых используется перфолента и валы с металлическими скобами. Нам предоставляется возможность услышать их звучание и интересные истории об инструментах и их создателях.

Рассказ "Парад-Алле"

О механизмах используемых артистами цирка в их программах



МАШИНЫ ВРЕМЕНИ



Рассказ "Человеческий фактор"

Трудно даже предположить, что было бы с цивилизацией, не родись, скажем Ломоносов, Кулибин или Циолковский. Или не дали бы им осуществить свои замыслы. Впрочем, история повествует о том, что многим изобретателям чинились препятствия. И если бы не их самоотверженность и вера в свои силы, неизвестно, как сложилась бы наша жизнь.

Рассказ "Радио"

Автор и ведущий передачи Алексей Артемьев с помощью научного сотрудника Политехнического музея Артеменко Романа Валерьевича расскажут об удивительном открытии. Начало радио было положено, по существу, в начале XIX века, когда ученые открыли взаимосвязь между электрическими и магнитными явлениями. Это были работы Эрстеда, Фарадея, Ампера и других. Успехи Попова в радиотелеграфии и появившиеся сообщения о работах Маркони стимулировали развитие беспроводной связи в России. Уникальные экспонаты Политехнического музея рассказывают о явных и тайных сторонах отечественного радио.

Рассказ "Металлургия"

Железо очень давно и прочно вошло в нашу жизнь и, очевидно, надолго останется главным металлом. Его сплавы - чугун и сталь - в виде различных деталей и конструкций окружают нас повсюду. Выступая, как правило, в роли потребителей металла, мы не задумываемся над тем, каким сложным и увлекательным является производство этих сплавов - Черная металлургия. По сходству металлы объединяют в несколько групп. Это благородные металлы, цветные и черные. И в том, что человеку удается осваивать космическое пространство, покорять атом, достигать рекордных высот и скоростей, все более проникать в морские глубины и недра земли, немалая заслуга металлургов. Металл является основным материалом, которым пользуется человек. Если проследить весь ход истории, то легко заметить, что с ростом цивилизации, повышением благосостояния общества увеличивается потребность в металле. Неотъемлемой частью жизни человека являлись мечи, пушки, самовары, колокола, украшения.

Выпуск 6, 156 мин

Рассказ "Швейные машинки"

В Политехническом музее находится самая крупная коллекция швейных машинок в России. На ее примере научный сотрудник музея Лидия Владимировна Орлова и автор передачи Алексей Артемьев расскажут историю зарождения, развития и распространения машинок в мире. Первые швейные машинки в Россию привезли Торговые дома. Считается, что в России первый завод был построен в городе Подольске АО компании "Зингер" в 1902 году. Но это не так, потому что в 1866 году в Санкт-Петербурге была открыта фабрика Геца, а затем в этом же городе производил машины различного назначения купец I гильдии Леон Кастелейон.

Рассказ "Космос"

Фильм посвящен истории создания автоматических межпланетных космических станций. Передача создана при содействии Политехнического музея Москвы и НПО им. Лавочкина, основного производителя непилотируемых космических аппаратов в России. Использованы редкие съемки в космосе.

Рассказ "Энергетика"

Что такое паровая машина и зачем она нужна? Как можно получить и передать электрическую энергию? Об этом расскажут научные сотрудники Политехнического музея Сергей Иванович Шевченко и Ольга Ильинична Тархова вместе с автором передачи Алексеем Артемьевым. В фондах музея представлены первые паровые машины и действующие макеты многих электростанций страны. Нам представится возможность познакомиться с уникальной коллекцией источников света. А также с уникальными работами НПО "Квант" "Совлакс" в области получения электричества нетрадиционным способом - используя солнце.

Рассказ "Фотография и фотоаппараты"

В августе 1839 года весь мир узнал об удивительном изобретении, благодаря которому "солнечный луч стал послушным рисовальщиком всего окружающего". С этого времени фотография, а речь идет именно о ней, стала неотъемлемой частью жизни и деятельности человека. Научные сотрудники музея и автор передачи Алексей Артемьев познакомят зрителей с самой представительной коллекцией фотоаппаратуры и фотографий в стране.

Рассказ "Горное дело"

Программа "Машины времени" познакомит телезрителей с технологией добычи различных полезных ископаемых (нефть, уголь, руда) в России. По Политехническому музею нас проведут научный сотрудник музея Екатерина Валерьевна Минина и автор передачи Алексей Артемьев. Мы увидим макеты и модели горных машин, экскаваторов, комбайнов в действии. Убедимся в разнообразии минеральных ресурсов страны. Узнаем историю создания шахтерских ламп.

мных (нефть, уголь, руда) в России. По Политехническому музею нас проведут научный сотрудник музея Екатерина Валерьевна Минина и автор передачи Алексей Артемьев. Мы увидим макеты и модели горных машин, экскаваторов, комбайнов в действии. Убедимся в разнообразии минеральных ресурсов страны. Узнаем историю создания шахтерских ламп.

Рассказ "Игровая техника"

Новый взгляд программы "Машины времени" на детские забавы в Политехническом музее. Научные сотрудники музея приглашают автора и ведущего программы "Машины времени" вместе с детьми испытать на себе новые образовательные технологии, параллельно идущие с основным образованием. Задача специалистов в игровой форме пробудить интерес ребенка к познанию в области математики, физики. Когда ребенок только смотрит, он не все понимает. Ему жизненно необходимо все потрогать, построить своими руками, может быть сломать. В результате он получает такие эмоции, которые выливаются в удивление, что узнал, почувствовал, догадался. И как следствие будоражащая мысль - кто я? и где я?

Выпуск 7, 156 мин

Рассказ "Быстрые ноги"

Так называли первые велосипеды, в которых не было педалей. Ногами приходилось отталкиваться от земли, для того чтобы разогнать такую машину. Автор и ведущий программы Алексей Артемьев в увлекательной форме расскажет, как изменилась конструкция от "бегунка" до "горного" велосипеда. Используется редкая хроника.

Рассказ "Механический почерк"

До VIII в. с накоплением и распространением запечатленных на пергаменте, либо бумаге сведений справлялись писцы. К началу XIX столетия назрела проблема механизации их труда. Так на смену птичьим перьям, а потом металлическим появились пишущие машинки. Политехнический музей является хранителем уникальной коллекции перьев и машинок. О чем расскажет автор и режиссер программы Алексей Артемьев.

Рассказ "Эмпирический метод"

Рассказ о коллекции Политехнического музея, представляющей историю машин и механических устройств, которые строились учеными для проведения физических опытов и изучения неведомых природных явлений.

Рассказ "ВНЕДОРОЖНИКИ"

Одна из важнейших проблем совершенствования автомобилей - повышение их проходимости. Конструкторы принялись за ее решение с начала XX века. И сразу же столкнулись с принципиальными вопросами, не имевшими однозначных ответов. Первый из них можно было сформулировать так: "Гусеница или колесо?". В передаче, где использовано много редкой хроники, зрители узнают, как рождались машины высокой проходимости с приводом на все колеса. Не менее интересна история и об автодизайнерах.

Рассказ "Кибернетический прорыв"

Искусство управления машиной, вживленной в биологическую ткань, давалась человеку с большим трудом. Специальная коллекция Политехнического музея рассказывает о том, как на свет появились первые кибернетические механизмы - киборги.

Выпуск 8, 156 мин

Рассказ "ИСТОРИЯ ВАГОНА"

Всякое путешествие на поезде для многих из нас самое заурядное времяпрепровождение в самой привычной обстановке. И мы не задумываемся о том, что современный вагон - сложнейшая машина, когда-либо созданная инженерным и конструкторским гением человека. В программе принимают участие историк Игорь Киселев.

Рассказ "МИР АМФИБИЙ"

С 1966 года американская военная разведка пытается раскрыть тайны уникальных российских машин, которым покоряются вода, земля и небо. Рассказ об уникальных самолетах амфибиях и экрапанах, созданных отечественным конструкторским гением. В программе использованы редкие кадры, принадлежащие Таганрогскому и Сормовскому авиа- и судостроительным заводам, а также зарубежная кинохроника.

Рассказ "НЕОБЫКНОВЕННЫЕ МЕХАНИЗМЫ"

Люди испокон веков пытались сконструировать вечный двигатель. Что из этого получилось можно узнать из передачи, в которой принимают участие научные сотрудники Политехнического музея. Вы узнаете много интересного о механизмах, послуживших основой для строительства сложных машин.

Рассказ "ИСТОРИЯ КИНОТЕХНИКИ"

Изобретение киноаппарата в 1822 году Луи Люмьером положило начало развитию кинематографа. К концу 20 века кино достигло полного технического совершенства. В программе принимают участие научные сотрудники Политехнического музея. Использована уникальная хроника.

Рассказ "ХИМИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС"

Самое интересное в окружающем нас мире - это то, что он очень сложно устроен, и к тому же постоянно изменяется. Каждую секунду в нем происходит неисчислимое множество химических реакций, в результате которых одни вещества превращаются в другие. В передаче принимают участие сотрудники Политехнического музея.

Выпуск 9, 156 мин

Рассказ "Электромусы"

Осенью 1920 года зазвучал первый в мире электронный музыкальный инструмент, названный вскоре "Терменвокс", увековечивший имя изобретателя Льва Термена. Открытие было сделано во время проведения экспериментов по исследованию электрических свойств газов. То, что недавно было физическим прибором, после доработки стало музыкальным инструментом, вызывавшим восторг изумления и восторга во всем мире. Затем бесконтактный способ игры был заменен на более привычный и удобный для музыкантов - грифовый, и клавишный. Так появились электромусы.

Рассказ "Полиграфические машины"

О первопечатниках, первых книгах, первых типографских машинах и современном производстве. Фильм рассказывает о музее полиграфии и крупном издательско-полиграфическом комплексе.

Рассказ "ПОЛЕ БОЯ"

С пятидесятыми годами, временем относительного спада интереса к привычной артиллерии, связано рождение принципиально нового средства эффективной борьбы с танками - ПТРК (противотанковые управляемые ракетные комплексы). Такие как "Шмель", "Малютка"; переносные противосамолетные - "Стрелы" и "Иглы"; тактические и оперативно-тактические комплексы - "Точка", "Ока". В передаче принимают участие сотрудники Коломенского КБ машиностроения и генеральный конструктор этих изделий Сергей Непобедимый. Использована редкая хроника музея КБМ.

Рассказ "ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ"

Понятие "высокие технологии" появилось в середине 20-го столетия. И связано оно с рождением таких технических устройств, как лазеры, лазеры, токамаки.... С историей развития которых знакомит автор передачи Алексей Артемьев, находясь в Политехническом музее и Российском научном центре им. Курчатова.

Рассказ "ЗАКРЫТОЕ НЕБО"

Послевоенный переход в авиации на использование реактивных двигателей привел к качественным изменениям в противостоянии средств воздушного нападения и средств противовоздушной обороны. Одной такой секретной зенитной ракетной Системе, которая располагалась вокруг Москвы, было присвоено условное наименование "Беркут". В передаче принимают участие сотрудники НПО им. С.А. Лавочкина. Использована редкая хроника предприятия.

**1 выпуск (любой) -
170 руб. + почта 30 руб,
Цена полного комплекта
(с доставкой по России)**

**9 выпусков
1440 руб + 60 руб почта**

**Оплата почтовым переводом:
144012 Московская обл., Электро-
сталь, а/я 104, Ивониной И.А.**

**Для организаций -
оплата по выставленному счету:**

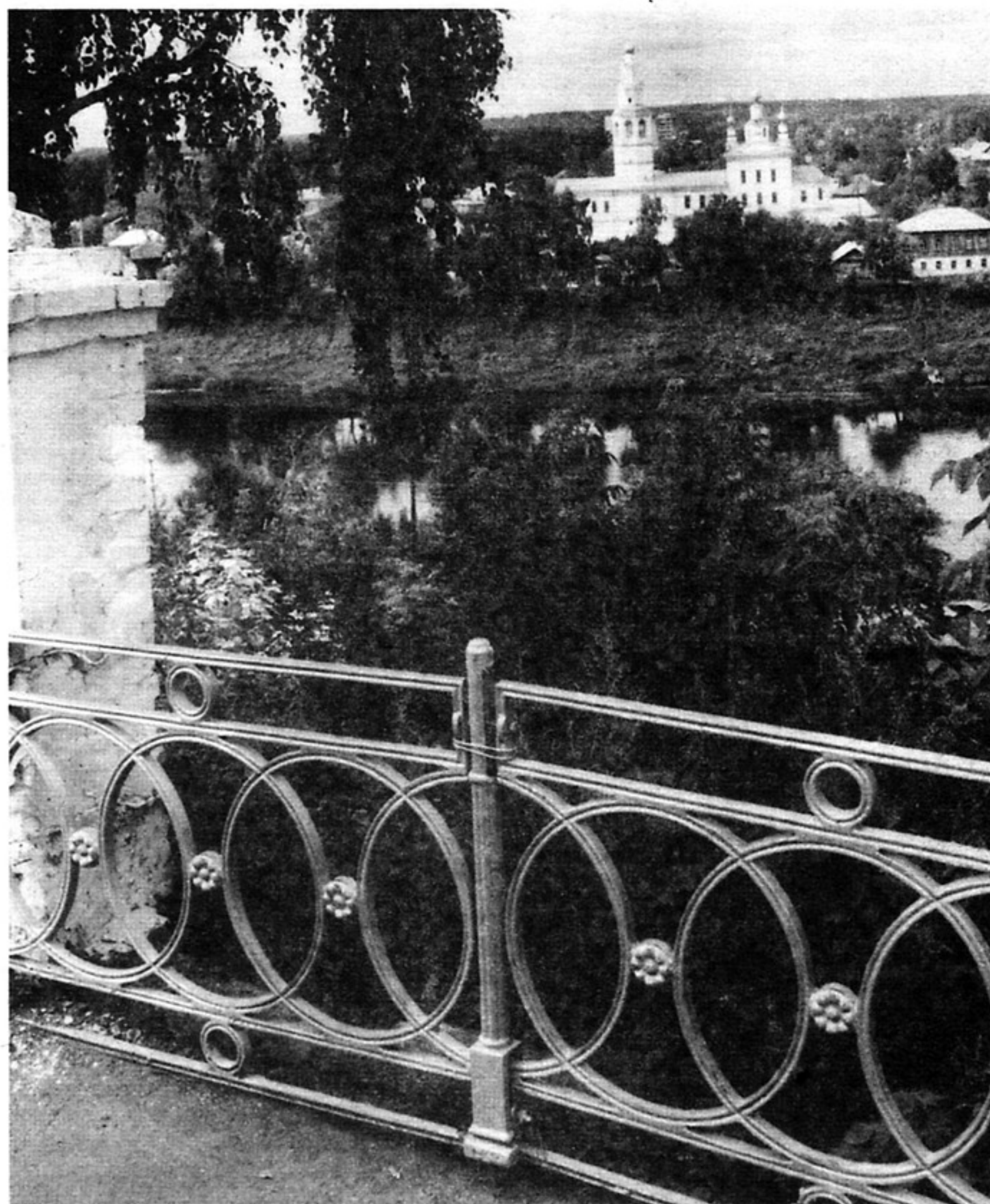
Дополнительная информация о

получении выпусков:

144012 Московская обл.,

Электросталь, а/я 104

e-mail: lokotrans@elsite.ru



В.Власенко

Русский Транссиб

Слишком редко наши любители железных дорог стали совершать длительные поездки. Причин этому много. Но стоит ли их упоминать?

Задумка проехать по железной дороге до Владивостока появилась у меня давно. С 1992 по 2001 год я работал в музее Северо-Кавказской ж.д. на общественных началах и, следовательно, льготами железнодорожника не пользовался. В апреле 2001 года удалось все же добиться расширения штата музея. Через 11 месяцев я уже имел право на получение бесплатного билета для проезда в купейном вагоне пассажирского поезда в любой конец России.

Ехать одному в столь далекое путешествие — предприятие скучное, да и, по нашим временам, небезопасное. Поэтому я стал искать напарника, имеющего аналогичные железнодорожные льготы, — давал даже объявления в «Локотранс». Но то, что

ищешь далеко обычно находится рядом. Единомышленник нашелся в лице соученика по заочному факультету РИИЖТа, мастера Ростовского электровозоремонтного завода Дмитрия Сазонова.

Собрались выехать в июле, но из-за неурядиц с организацией музея натуральных образцов, я затянул уход в отпуск (по плану в июле), и был буквально выгнан с 1 августа. Получив железное заверение от директора музея, что за время моего отсутствия все паровозы не растянут, я за один день оформил документы и собрался. Хлопоты по оформлению билетов легли на Диму. Несмотря на август, билеты было трудно взять не только на Юг. Но все же места в «Атамане Платове» до Москвы, и в поезде № 36 до Кунгура нашлись и для нас.

День железнодорожника мы провели в Москве. А что может быть лучше встречи со старыми друзьями

под горячим паровозом? Радости событию добавило внезапное появление исчезнувшего на бескрайних просторах «канадщины» 5 лет назад Леонида Белова. Но настоящее путешествие началось в понедельник. Сразу оговорюсь, что целью посещения различных пунктов на карте была не только сугубо железнодорожная тематика. Мы планировали осматривать города и отдыхать. Отпуск все же.

Итак, первой точкой стал **Кунгур**. Приехали в него уже поздно вечером. На ночлег устроились в бывшем доме отдыха паровозных бригад у старых знакомых по экспедициям за ПЗБ-0032, ЛВ-0333 и ФД20-1679. Утром попытались устроиться более комфортно, чем в старом бараке без удобств, и переехали в ж.д. общежитие за 60 руб. в сутки. Посетили кунгурскую пещеру «Ледяная». Летом все сталактиты и сталагмиты тают, но красота все равно неопишуемая. Маршрут по пещере, протяженностью 1,5 км длится около 40 мин. Средняя температура +5С град. По легенде визит в пещеру омолаживает лет на 5 поэтому, видимо, лучше не злоупотреблять ее частым посещением, дабы не впасть в детство. В разные времена пещеру посещали известные люди. Среди них маршал Жуков и спикер Селезнев. Цена экскурсии - 45 руб. Далее, посетили бывшего ТЧ Кунгур, а нынешнего начальника вокзала Л.М. Коврижного. Прогулялись по городу. Архитектура Кунгура весьма своеобразна. Дома строились двухэтажными - первый этаж из камня или кирпича, второй - бревенчатый сруб. Город изобилует церквями, как действующими, так и нет. Прямо по центру города протекает река Сылва, деля его на две половины. Берега соединяет автомобильный мост с «ездой по низу», которому, судя по плакату, исполнилось 70 лет. В одном месте реку пересекает подвесной вантовый мост для пешеходов.

Вечером купили местный деликатес - грибы. Точнее сказать - деликатес они только для нас. Для местных жителей грибы - повседневное блюдо в сезон их сбора. Куча грибов на большую сковороду обошлась нам всего в 30 рублей (!). Вечер провели в гостях у знакомых.

На следующий день планировали посетить базу запаса Шумково. Но из-за «окна» - электричку отменили, грузовых поездов в ближайшее время не было, и мы решили ехать в Пермь. До электрички оставалось



Э716-66, б/з Шумково

время и чтобы его скоротать мы прошли несколько километров вдоль Сылвы в сторону Чикалей. По берегу реки словно грибы торчали из земли покосившиеся домики древни Зыковка (по народному Зэковка). Более убогое жилье трудно сыскать даже в России. Основное занятие жителей - примитивное земледелие и пьянство. По дороге на вокзал Кунгура встретили "живой" ВЛ22^м - 1790, работающий "помазком" (рельсосмазывателем).

В **Пермь** доехали не без приключений из-за тех же "окон". В веерном депо по-прежнему стоит памятник ОВ-14. Территория депо сильно захламлена, а паровоз красят только со стороны станции. Посетили, так называемый, музей в мотор-вагонном депо. Вот уже не один десяток лет там стоят электровозы: Ск^м-04, ВЛ19-035, ПБ21-01, Сс^м-05.

Много невзгод пришлось пережить этим уникальным локомотивам. В начале 90-х они были полностью разграблены. В радиусе нескольких десятков метров валялись их детали. Сейчас кузова и ходовая окрашены (несколько лет назад), окна заварены листами железа. Однако от самих электровозов остались только кузова на тележках с двигателями. А листы железа на окнах - слабая защита от непрошенных посетителей. Такой уникальной технике место в настоящем музее!

Окончив железнодорожную часть

программы по Перми, мы посетили город. Архитектура в основном современная, но встречаются и старые постройки. Напрочь отсутствует общепит, не считая повсеместно продающихся пончиков. В Кунгур вернулись во второй кабине электровоза ЧС2 с пассажирским поездом. Механик традиционно задавал вопросы об уровне зарплат на С-К ж.д. и стоимости спиртного.

На следующий день мы все же поехали в **Шумково**. За окном электрички проплывали сказочные пейзажи Чикалей и Кимерти. Кстати, фильм "От пара к электричеству" начинается с прохождения поездов с электровозами по этому участку.

Доехали до о.п. Школьная. По автомобильному мосту пересекли петляющую Сылву и вышли на железнодорожную ветку, ведущую на базу запаса. Справа за рекой осталась деревенька Спасс-Барда. Заросшая с двух сторон "ветка" привела нас к базе запаса. По дороге пытались насобирать грибов - но тщетно. У ворот нас встретил сторож, из старых знакомых по эпохе с ЛВ и ФД 1997 года. В бывшей силикагельной встретились с мастером и начальником базы - Григорием. Испросив у них разрешения, пошли во второй парк. База запаса имеет два парка. В 70-е и 80-е годы они были забиты паровозами Э, Э^у, Э^м, Э^р, ФД, Л. В конце 60-х начале 70-х еще стояли С^у и ИС. Сегодня весь первый парк заставлен

прибывшими в Кунгур на ремонт электричками и тепловозами из разных депо Свердловской дороги. Паровозы, стоящие на базе, переконсервировались и обкатывались в Кунгуре. Как самостоятельное предприятие ТЧ Кунгур существовало до осени 1997 года, когда было репрофилировано в цех ремонта ЭПС ТЧ Пермь II. А в 1987 году на фронтоне депо еще висела табличка "Паровозное депо Кунгур".

Но вернемся к базе запаса. Перемахнув через забор первого охраняемого парка, и, пройдя метров 300 по заросшей травой ж.д. колее, мы оказались во втором парке. Здесь началось царство паровозов. Первыми нас встретили два сцепленные контрбудками тендера ИС, которые не удалось забрать в Ростов в 1997 году. Чуть поодаль, в два ряда стояли паровозы: Л-3885, Л-4324, ЛВ-0355, Л-1359 (под ним проступает Л-4229) Л-3588 ЛВ-0041, Л-4351, Л-4319, ЛВ-0123, Л-1130 (под ним проступает Л-4216) Л-4350, Л-3848, Л-0599, Л-4216, Л-1643, Л-4370, Э^м716-66, Л-0956, Э^р764-52, Л-1191, Э^р734-87, Л-4214 (под ним проступает Л-4326).

От былой образцовости базы не осталось и следа. Паровозы согнаны со всех ликвидируемых баз Свердловской дороги, и Шумково стало для них последним приютом перед отправкой в лом. Со всех машин сняты инжектора, будки раскрыты, стекла выбиты. Консервацию производи-



База запаса Шумково

ли лет 10 назад, и теперь ржавая обшива кусками свисает с котлов.

Отсняв стойбище паровозов на пленку, мы углубились в лес в поисках грибов. Но, то ли из-за отсутствия дождей, то ли из-за ограниченности нашего опыта, грибов мы так и не обнаружили. Спустились по склону к одиноко стоящему среди леса дому бывшего слесаря базы Алика, и направились в деревню. В 3 - 4 км от базы находится деревня Киселево. В ней за символическую плату разжились молоком, грибами и картошкой. У продавшей молоко колхозницы узнали, что работает она за 500 руб. в месяц, да и те на руки не дают. Полученные от нас 15 руб. она тут же отнесла в магазин, т.к. боялась, что муж их пропьет. Попив на опушке леса молока, мы вернулись на базу. Попрощались со сторожами, покормили собак, и пошли в Шумково (которое находится в 5 км от базы). Там на станции сели на электричку. По возвращении в Кунгур оформили билеты до Свердловска, собрали вещи и попрощались с Кунгуром.

В.В. Для меня посещение Кунгура было своеобразным ностальгическим путешествием. Впервые я попал в Кунгур в 1992 года. Познакомился с начальником депо Леонидом Михайловичем Коврижным. Именно благодаря ему были сохранены и отправлены в Ростов ФД20 - 1679 и ЛВ - 0333. В связи с полным неприятием тогдашним руководством С.-К.

ж.д. идеи создания музея натуральных образцов с 1992 по 1997 гг. паровозы хранились в Шумково. Я один или с кем-то каждый год навещал их. С начальником депо поддерживал телефонную связь. В 1997 году стало известно, что депо закрывают, и паровозы пора забирать. Тогда я провел в Кунгуре в общей сложности 3 месяца. В операции по отправке паровозов в разное время участвовали М.Маслов, С.Данилов, О.Огнев и В.Бураков. Надо ли говорить, что в Кунгуре и Шумково знакома каждая веточка. Жили в Кунгуре в длинном бревенчатом бараке за депо, где когда-то был бригадный дом. В нем же жили Ваня и Зоя - простые уральские люди. С ними я ходил в лес по грибы. Когда в 1997 году мы с В.Бураковым увозили паровозы Ваня с Зоей "укомплектовали" нас всем необходимым - топором, канистрой для воды, сковородой, картошкой. И теперь, пять лет спустя, они также были рады нашей встрече.

Когда встретился с Коврижных, то пожалел, что не привез для него фотографий ЛВ и ФД. Однако музея в Ростове до сих пор нет, статус самих паровозов неопределенный и хвастаться нечем.

Теплые воспоминания навеяла кунгурскаяпельменная "Стограммчик" с только что приготовленными пельменями по местному рецепту - это класс!

Город изменился. Увы, новострой-

ки сильно исказили его вековой облик. Я бы запретил строить железобетонные "коробки" в исторических центрах таких городов. Собор в центре города так и остался кинотеатром, несмотря на водруженный на него крест. Люди тоже изменились, и не в лучшую сторону. Чувствуется холодное дыхание западного шкурно-денежного менталитета.

Но, когда уезжал из Кунгура решил, что приеду сюда еще!

Следующим пунктом маршрута мы избрали **Екатеринбург**, до которого добрались из Кунгура пассажирским поездом. Приехали рано утром, город еще спал. Бросили вещи в камере хранения (весьма недешево) и пошли гулять по городу. На месте дома Ипатьева стахановскими темпами строится собор. Центр города довольно-таки ухоженный. Посетили музей под открытым небом, а точнее назвать - технопарк в центре города. Когда-то на этом месте был завод. От него осталась плотина, водонапорная башня и стены цехов. Во дворе, образованном стенами бывшего цеха, расположилась выставка-музей станков с паровым приводом. Все они, как гласят таблички, переданы "Уралмашем". К сожалению, ни поясняющих табличек, ни схем нет, и о принципе действия этого оборудования догадываемся сами.

Посетили локомотивное депо. Первое, что приятно, порадовало глаз присутствие явно рабочих

ВЛ22^М - 1328 и ВЛ22^М - 2026 Новочеркасского завода. Памятник ЭУ по-прежнему ухоженный, что также порадовало. По причине выходного дня поесть в ж.д. столовой и воспользоваться ж.д. связью не смогли.

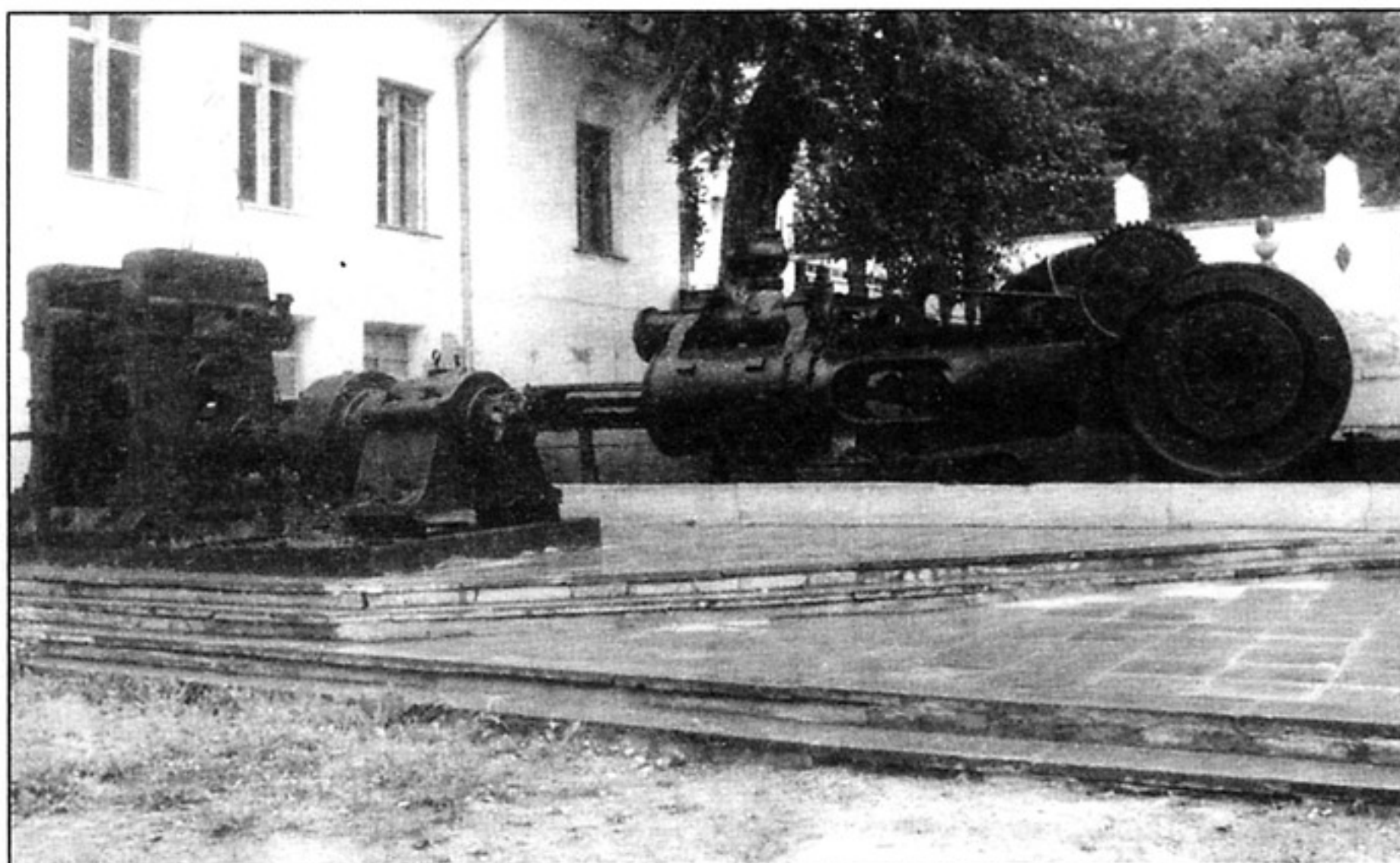
Отдельного упоминания достоин железнодорожный вокзал. Его внутреннее убранство сильно "евромонтизировано". От табло и указателей рябит в глазах. Однако, когда мы, следуя указателю пошли в камеры хранения, то нарвались на хамский окрик охранника, в крайне некорректной форме уведомившего нас, что камер хранения там нет.

"Так указатель же?" - недоумевали мы.

"На заборе тоже написано!" - отпарировал охранник. Так что, не верь глазам своим! Это правило в Екатеринбурге, видимо, является доминирующим. После неудачного посещения деповской столовой мы попытались найти городской "общепит", и нашли в образе столовой "Диетическая". Название явно не соответствовало содержанию - были и пиво, и что покрепче, и совсем не диетические блюда. Хамское обслуживание, низкое качество блюд, старые дородные тетеньки в замызганных халатах - все в стиле "ретро" 70 - 80 годов. Вот только цены далеко не старые-добрые.

Вечером мы прогулялись по площади у городской администрации, где с концертом от фирмы "LG" выступали "Бэд бойз блю". Попрощавшись с городом, загрузились в поезд и отправились в Новосибирск.

В.В. С тех пор как я в последний раз



"Технопарк" в Екатеринбурге

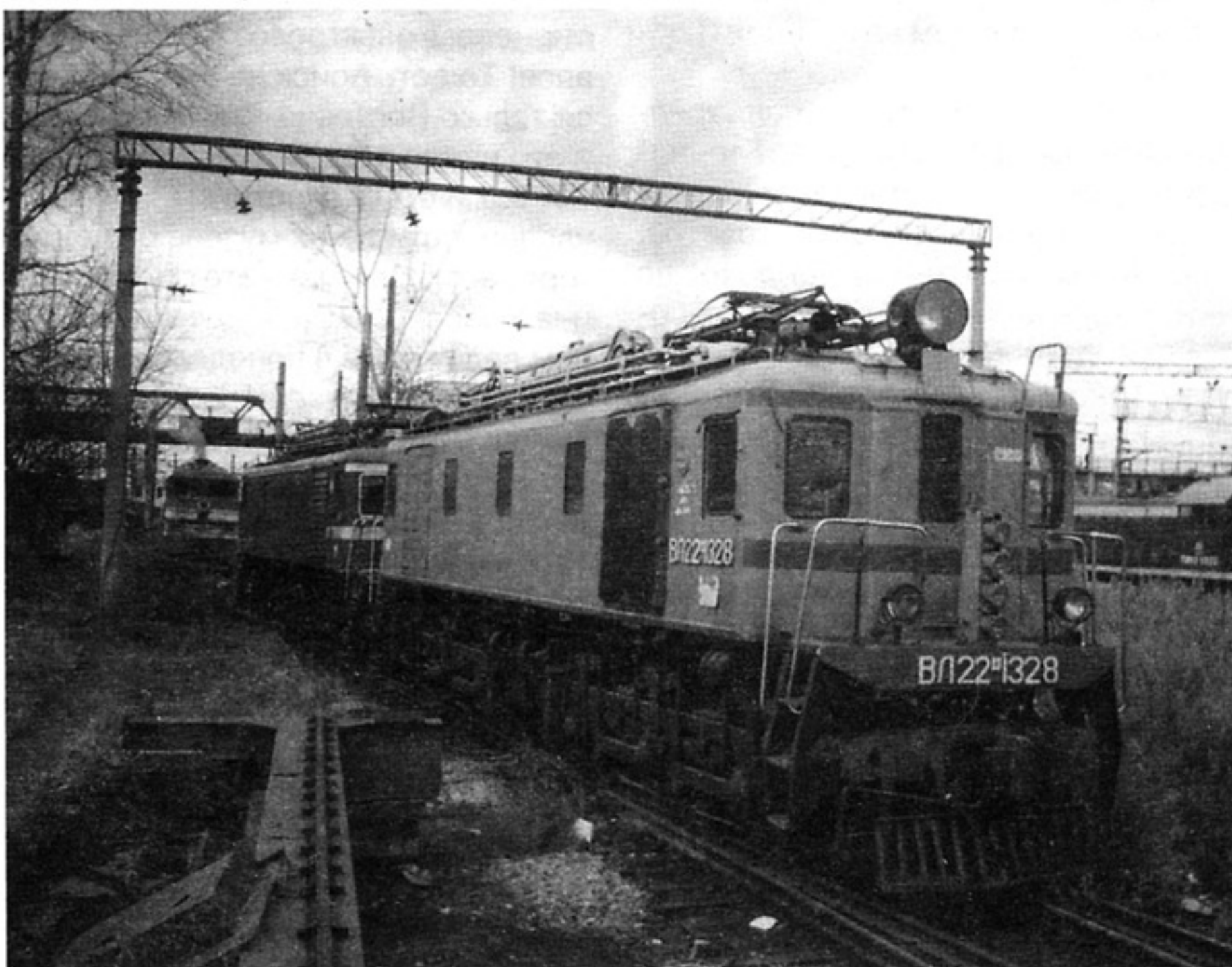
был в Екатеринбурге (1997 г.) мало что изменилось. С сожалением обнаружил, что старинные "курятнички" подземного перехода к перронам из вокзала снесены. На их месте лепят, не соответствующие стилю вокзала, нелепые бетонные "бомбоубежища" образца 70-80 годов. Не работает уже и паровоз, развозивший уголь вдоль пассажирских поездов. А жаль...

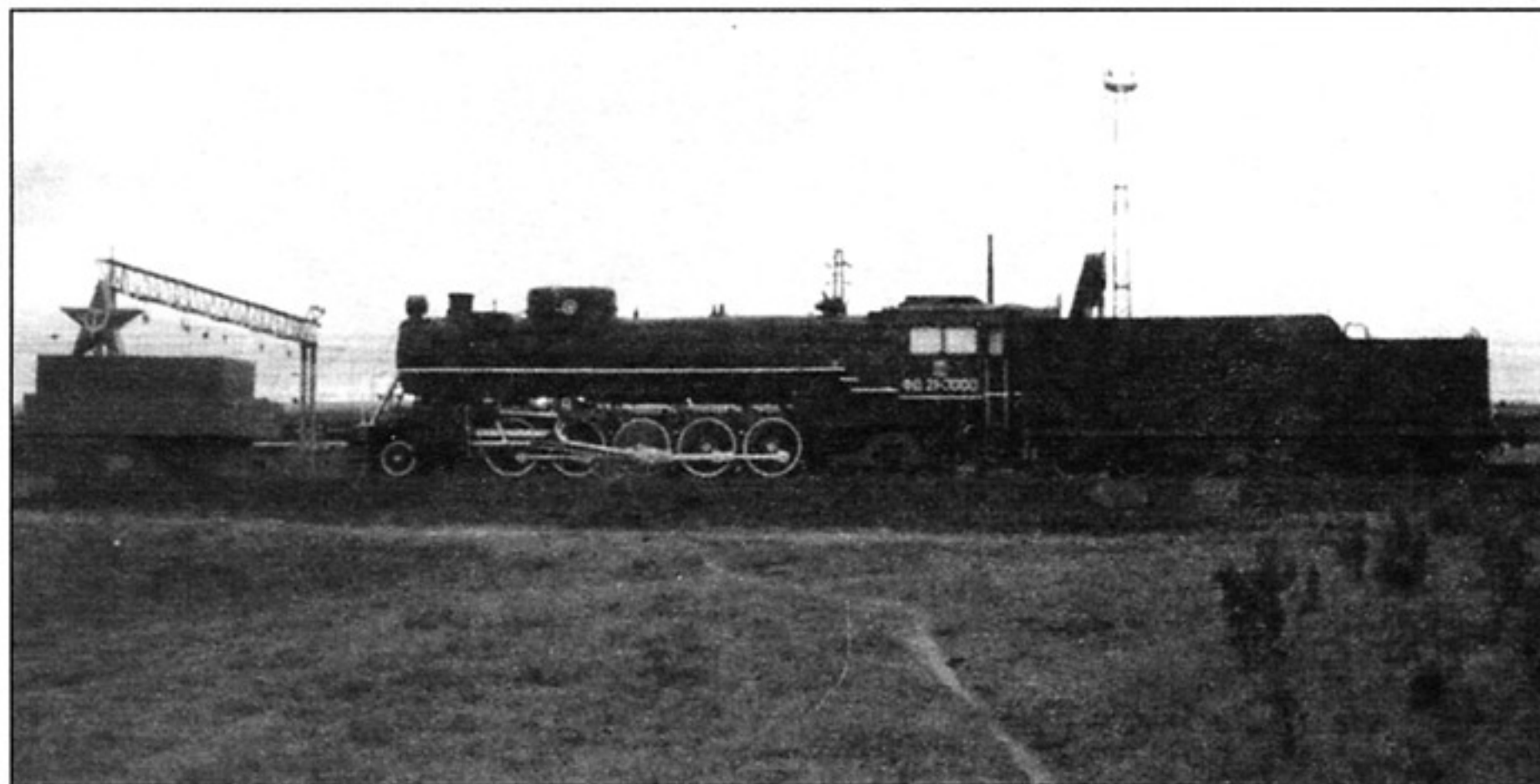
Переезд из Свердловска в Новосибирск занял сутки. Когда спустились из вагона на перрон станции **Новосибирск**, первое, что бросилось в глаза, это макет паровоза "Проворный" (Царско-Сельской ж.д.) в масштабе 1:1, покрытый стеклянным "аквариумом". По пути в депо на станционных путях увидели мотрисы,

одна из которых сделана из ЧСЗ-70, а вторая - оригинальной конструкции - Мв₃-01. Дежурный по депо устроил нас на ночлег в классный вагон, заменявший на время ремонта бригадный дом. Утром прошлись по депо и станции. Станционное хозяйство и техника непривычно для России ухожены. Фронтон в депо украшают памятные доски, сообщающие, что в депо работал лауреат Сталинской премии Николай Александрович Лунин.

В поисках дорожного музея прошлись к управлению Западно-Сибирской ж.д. Здание охраняется не хуже Кремля. В кустах прибрежного сквера то и дело шныряли ОМОНовцы. На выходе стоит рамка, как в аэропорту. Где находится музей, и есть ли он вообще, от туповатых охранников добиться не удалось. Кое-как нашли телефон с МПС-овским номером и позвонили в музей. Трубку к нашей радости поднял нынешний директор музея Артамонов Юрий Анатольевич. Музей, оказывается, находится в ДК железнодорожников. Туда и пошли. Надо ли говорить, что беседа между коллегами продолжалась долго. Несмотря на внешнее благополучие, музей имеет море проблем "стандартных" для всех железнодорожных музеев. Большую озабоченность высказал директор по поводу использования музейной техники в ретропоездах и киносъемках. Рассказал нам, как недавно из музея в Ташкенте взяли на киносъемки 6-осный салон с полностью сохранившейся планировкой, а вернули "коробку", используемую сейчас как кладовую. Действительно, подобные мероприятия, при полностью отсутствующей в обществе культуре отношения к историческим

ВЛ22^М-1328, Свердловск- пасс.





ценностям, для музея, кроме лишних хлопот и порчи экспонатов - ничего не несут. Поэтому ретро-поезда и музейное собрание в Новосибирске строго разделены. Используемый в турах Л стоит в Топках. Не упустил директор музея возможности похвастаться новой уникальной находкой - узкоколейным 2-осным паровозиком в Тайге. В музее же узнали о том, что вечером в Новосибирск приезжает председатель ВОЛЖД Шаульский Б.Ф. и Макуров А.В. Из музея поехали на площадку натуральных образцов на **ст. Сеятель**. Маршруткой от вокзала ехали минут 45. У входа в музей установлена табличка, гласящая, что музей назван в честь своего первого директора Акулинина Н.А.

Территория музея не такая уж и большая. На фотографиях площадка казалась более длинной. Техника ухожена. Несмотря на понедельник, посетители ходили толпами. Об экспонатах "ЛТ" писал уже не раз, так что не будем их перечислять. В основном это "джентльменский комплект" того, что можно было собрать в середине 90-х годов. Но есть и "изюминки". Нас заинтересовал вагон-миксер для перевозки расплавленного чугуна, почтовый вагон начала века, вагон-салон ВЛК-типа на 3-осных тележках.

Фотографировать технику в Сеятеле, как и в других подобных музеях неудобно. Поэтому неплохо было бы если бы на территории площадки производилась бы торговля фотографиями экспонатов, снятыми до установки техники в музей.

У входа на площадку стоит водоразборная колонка и модель паровоза Черепановых 1:1. В общем музей производит очень приятное впечатление, но слегка перегружен широко еще используемой техникой 80-х годов XX века.

Вернулись на ж.д. вокзал и сходи-

**Паровоз-памятник
ФД21-3000 в Новоси-
бирске.**

**Табличка на здании
депо Новосибирск.**



ли на Лунинский ФД21-3000. Установлен он далеко от железной дороги, но с поездов виден хорошо. Следят за знаменитым паровозом не очень, красили давно. Поработали и вандалы. Так что лучше бы ФД21-3000 стоял в музее на Сеятеле.

У прибывшего московского поезда встретились с руководством ВОЛЖД. Обсуждали проблемы музея техники С.-К. ж.д. Вечером, попрощавшись с Новосибирском отправились поездом до станции Слюдянка.

В.В. Новосибирск очень понравился! Столица Сибири, город Гарина-Михайловского! В отношении музея техники хочудать несколько советов. Паровозы покрашены неплохо, но вот историческая достоверность соблюдена не везде. Оно и понятно. Все локомотивы и вагоны готовились к экспозиции разными депо дороги. Видимо в них давно забыли как выглядел старый подвижной состав. А, например, такой паровоз как ПЗ6 на Восточно-Сибирской ж.д. вообще не работал. Поэтому вместо традиционных "генеральских лампасов" - полос с двумя просветами - его дымоотбойники оформлены какими-то ромбиками. То же можно сказать и о надписях на будках паровозов. Образцы нанесения номеров можно найти на старых фотографиях, а нанести их могут обычные художники-

оформители.

Судя по надписям на табличках, у экспонатов и в путеводителе, все единицы подвижного состава поступили в экспозицию с Западно-Сибирской ж.д. Это дает ложное представление о широте работы по созданию коллекции и создает путаницу в местах работы техники. Например паровоз ФД прибыл из Санкт-Петербурга, 9П из Ревякино, С^У из Ртищево, ЛВ из Дружинино, Е^А из Сибирцево, а электровоз ВЛ8, аж из Туапсе! То есть поиск не ограничивался только Восточно-Сибирской ж.д., и это нужно отметить.

А вот и ответ скептикам по поводу удаленности таких музеев от центра города: ст. Сеятель - это глухая окраина Новосибирска, а посетители валом валят даже в понедельник!

Постоял я у музейной ограды и подумал: "Да когда же, черт возьми, будет нечто подобное в Ростове!?" Переезд в Слюдянку занял 1,5 суток. В Уяре видели "останки" базы запаса - 5 - 6 "Лебедянок". От одной остался только котел на колесах. В Иланской за депо резали 6 - 7 "Лебедянок".

В **Слюдянку** прибыли утром. Первое, что бросилось в глаза - это множество крупных бабочек, источавших неприятный запах, порхавших вокруг фонарных столбов.

У дежурного по депо встретились с НОДТ Иркутского отделения Вос-



точно-Сибирской ж.д. и он любезно разрешил нам остановиться в бригадном доме. Надо сказать, что, несмотря на красивейшие места и пересечение туристических маршрутов, Слюдянка совершенно не обеспечена соответствующим сервисом. Единственная гостиница не имеет элементарных удобств в виде столовой и душа. Тем не менее, цена номера - 356 рублей в сутки. Вокзал буквально оккупирован различного рода туристами. Наряду с традиционными пешими, встречаются велотуристы, а также неформальные засаленные личности с сатанинской символикой на одежде. Объединяет всех туристов одно - бомжеватый-оборванный внешний вид и ужасное амбре. Здание вокзала построено из местного белого мрамора. Табличка на одной из стен напоминает о том, что в Слюдянке был расстрелян революционер Бабушкин и группа его соратников. Депо обрадовало целым парком рабочих ТЭЗ. До сих пор на хозработах и с "вертушками" используются ТЭЗ-4736, 4811, 5893, 3516, 7586 и еще один, номер которого установить не удалось. Под немецкой шлакоборкой для чистки топок притаились Л-3489 и Л-3485 весьма приличного вида. Как выяснилось позже, их периодически используют для катания иностранцев по Кругобайкальской ж.д. Посреди депо сохранилась водоразборная колонка с надписью, отлитой заодно с дымовой рубашкой "О-во Добровыхъ и Набогольцъ Москва". Конечно же нельзя, побывав на Байкале, не отведать местную "знаменитую рыбу" омуль. На перроне омуль холодного и горячего копчения, а так же соленый, продаются рублем по 15 - 20. А что может быть вкуснее свежеприготовленного омуля на берегу Байкала?! Местное иркутское пиво, кроме алкогольной, - носит еще и историческую нагрузку. На этикетке пива "Губернаторское" изображен портрет Н.Н. Муравьева-Амурского с краткой биографией. Особенно эффектно смотрится этикетка пива "Адмирал Колчак". Отсутствие условий для туризма преследовало на каждом шагу. Первая попытка уехать в Порт Байкал по Кругобайкальской ж.д. (по местному в 15-20). Но удалось выяснить, что по утрам на ПБК ходит мотовоз ПЧ. Прогулка по Слюдянке выявила, что народ живет работой на ж.д. и примитивной торговлей на вокзале. Омуля коптят в сараях, ящиках и просто в железных бочках. Мы этого не знали и, увидев дымящийся сарай, подумали, что это пожар. Войдя во двор, об-

наружили в дупель пьяного мужика, валявшегося на крыльце под дверью дома. Из окна выглянула старушка и, на возглас о горящем сарае, ответила, что он и должен гореть. Оказалось, что это коптильня...

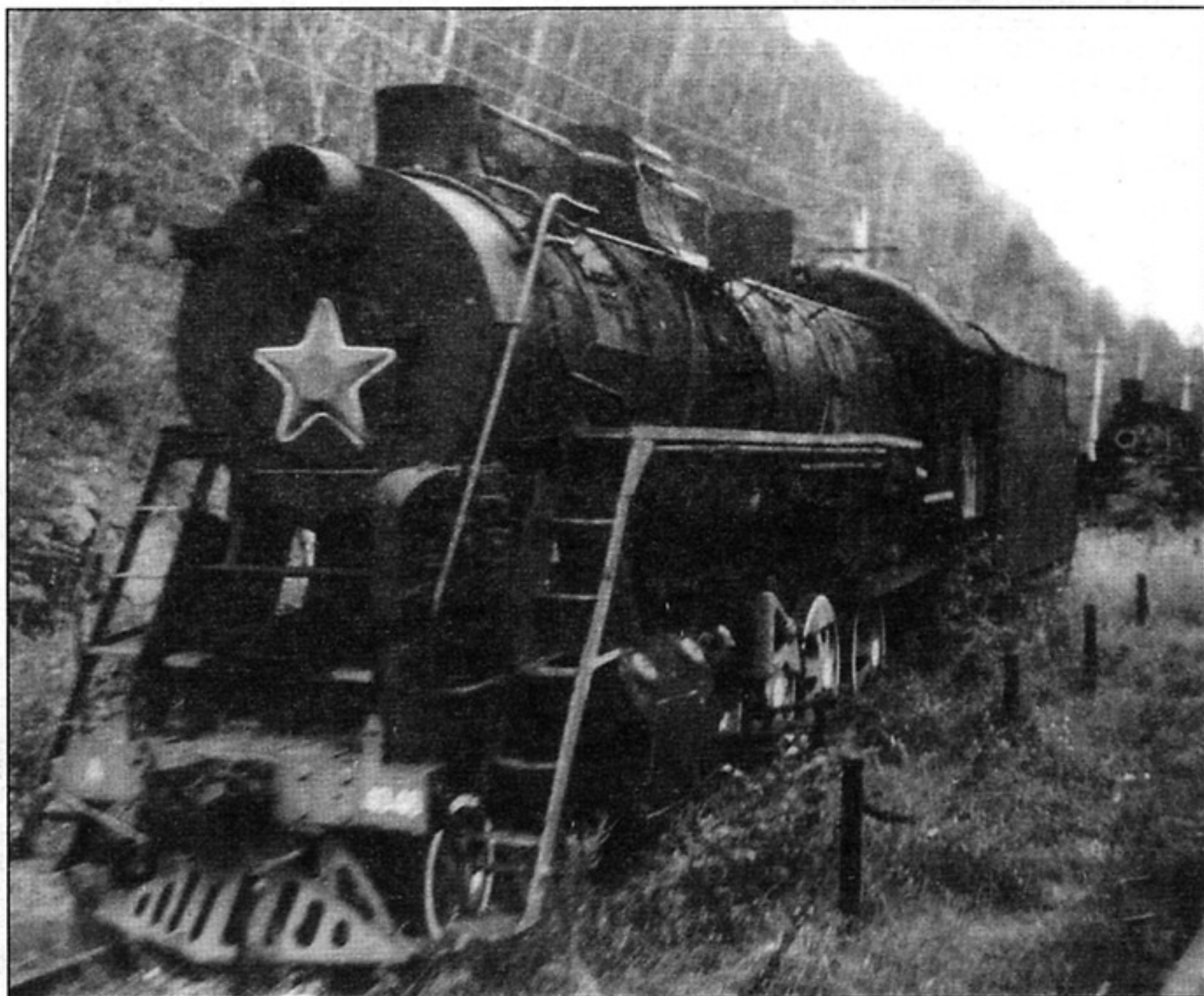
На следующее утро на ПБК так же ничего не пошло. Но к обеду туда снарядили вагон-путемер с мотовозом и тепловозом. Договорившись с бригадой мотовоза, мы удобно расположились и, в предвкушении незабываемых впечатлений, отправились в ПБК. Есть ли смысл описывать красоты Кругобайкальской ж.д.? - Это бесполезное занятие - ее нужно только видеть своими глазами! Упомянуть все исторические события, происходившие на берегах Байкала - тяжкий труд. Ограничимся лишь некоторыми эпизодами, не вошедшими в книги и путеводители. Прежде всего это легенды. При строительстве одного из туннелей произошел обвал и погибло несколько рабочих, Тело одного из них так и не нашли в завалах. С тех пор, говорят, что его душа бродит по туннелю. Когда пешеходы туристы проходят через туннель, то слышат его дыхание и шаги за спиной. Другая легенда гласит о том, что один из туннелей пробивали с двух сторон. Руководил работами польский военный инженер. Когда, к намеченному сроку, рабочие не вышли навстречу друг другу инженер решил, что ошибся в расчетах и, не выдержав позора, застрелился. Через пару часов в нескольких метрах от

расчетного места штольни соединились...

А вот то, что было на самом деле. Есть на Кругобайкальской туннель, который называют "горелым". В Великую Отечественную случилась в нем страшная трагедия. Во время прохождения туннеля в нем загорелось два встречных поезда - грузовой и санитарный. Длина туннеля - 1 км. Деревянные вагоны горят как порох. Обезумевшие от ужаса люди, выломали решетку в вентиляционном окне и попытались выбраться. За окном была пропасть. Много потом тел из той пропасти извлекли... Копоть на сводах туннеля сохранилась до наших дней. А есть "мокрый" туннель. В чем-то ошиблись при проектировании и получалось так, что со стен капает вода. Машинисты просят молодых помощников в этом туннеле высунуться из окна и посмотреть поезд - холодный душ помощнику обеспечен.

Уже в сумерках прибыли на станцию **Уланово**. Названа она в честь революционного деятеля, а интересна тем, что расположился на ней мини-музей под открытым небом. Состоит он из паровозов Л-4046 и Е^А3070. Недавно был еще и салон-вагон владикавказского типа с открытой площадкой. Но, по словам нашего машиниста, его **утащили в Слюдянку и порезали**. Паровозы стоят "в куширях", вид у них не очень опрятный и, скорее всего, их постигнет участь салона. Как раз во время

"Дикий" музей в Уланово



нашего прибытия в Уланово стоял поезд с иностранцами. "Теплая компания" зарубежных любителей "русского экстрима" сидела в беседке у берега и употребляла водку. Несколько туристов в сумерках пытались фотографировать музей. Судя по количеству пустой винно-водочной тары у беседки, такие делегации бывают часто.

Конечной точкой Кругобайкалки является **Порт Байкал**. Прибыли мы туда уже ночью. В поселке находится завод по розливу чистой байкальской воды, которую берут с глубины 800 м. В Слюдянку вернулись на попутном мотовозе, битком набитым околожелезнодорожными пассажирами.

В последующие два дня билетов на восток не было, и мы проводили время на берегу Байкала, поглощая омуля в таком количестве, которое могли принять наши желудки. Вода в Байкале была студеная, но не настолько, чтобы мы могли отказаться от купания. Посетили Слюдянкинский деповской музей, ставший, благодаря его смотрителю, краеведческим. За билеты, стоимостью 15 рублей, мы получили исчерпывающую информацию об истории Кругобайкальской ж.д. и о достопримечательностях окрестностей. На третий день нам удалось закомпостировать билеты до Архары.

В.В. Те, кто хотя бы раз побывал на Байкале, будут мечтать приехать сюда еще раз. К сожалению никакой инфраструктуры и сервиса туризма

здесь нет (а может быть это и прекрасно?). Тем, кто не боится длительных пеших походов, ночевки у костра в палатках - лучшего отдыха не найти. Только не уподобляйтесь тем свиньям, что оставляют за собой кучи мусора, пустых бутылок и ободранные от коры деревья! Те, кто любит комфорт, пусть запасаются деньгами на гостиницу или солидным письмом на имя Юрия Ниловича - начальника депо.

По дороге из Слюдянки до Архары периодически посматривали в окно. Вот, что мы увидели.

В Улан-Удэ памятник С^у205 (на самом деле С^у25 тч Тимашевск) сильно облез. Стекла в будке разбиты.

В Петровском Заводе за забором мелькнули несколько будок от Е^а.

В Хилке С^у, стоящий в виде памятника тоже сильно облез. На постамент он поставлен давно и, видимо, его только тогда красили.

В Могзоне на "вытяжке" за депо стояли два экипажа Е^а с тендерами. На одном из тендеров читалась надпись "100 лет Транссиба". На базе запаса за депо еще стоят штук 5 "Лебедянок", из них две явно использовались в ретро-турах. За воротами базы среди бескрайней забайкальской степи гуськом стоят три разграбленных Е^а без тендеров. Там же лежали будки и баки тендеров от Е^а.

В Могоче у депо мелькнул разукрашенный Л - скорее всего памятник.

В Амазаре на базе запаса увидели законсервированный Л.

В Уруме за депо дожидается пос-

ледного часа вытопленный Л.

В Сковородино у здания бывшего депо в вечерних сумерках видели довольно ухоженный памятник ПЗБ-0091.

В.В. Ах, если бы проехать по этим местам лет 15 - 20 назад...

Целью поездки в Архару и на другие базы запаса Дальневосточной ж.д. мы ставили осмотр уцелевших Е^а и Е^м, на предмет их музеефикации. Все наши действия были согласованы с управлением Дальневосточной ж.д., поэтому партизанами мы себя не чувствовали. В **Архару** поезд прибыл утром. База запаса располагалась на территории старого 3-х стойлового депо, обнесенного забором. Паровозов было всего 4 единицы. Из них два использовались в Транссибирских турах - это Е^м3927 и Е^м3753. В общем-то выбор был невелик. Ретровские паровозы ввиду безбожного грения бегунков были оборудованы самодельными кувшинами для смазки букс. Осмотрели все паровозы и, попрощавшись с работниками базы, взгромоздились во вторую кабину электровоза местного "бичево-за". Сам "бичевоз" состоял из плацкартного и крытого вагонов. На остановочных площадках, воровато озираясь, в открытые двери крытняка ловко сгали бичи. Но вагон был все-таки не для них, а для путейцев и их инструмента. Неспешно доехали до Облучья, где были уже затемно. Депо осматривать не стали и поспешили к кассам. Здесь нас ожидал неприятный сюрприз - мест в ближайших по-

Утро в депо Слюдянка. До сих пор на хозработах и с "вертушками" используются ТЭЗ



ездах на Восток не было. Как-то неприятно было идти на “локостоп”, имея в кармане разовый билет, но пришлось. Хамство и грубость машиниста, прибывшего пассажирского поезда, просто обескуражила. Не хочешь брать - не бери, но хамить зачем? Сменившаяся бригада искренне посочувствовала нам. Машинист сказал, что этот “биробиджанец” и с коллегами по работе так обращается. Через начальника поезда втиснулись на сидячие места в общий вагон до Хабаровска. Эта ночь в вонючем, наполненном полупьяной публикой вагоне, показалась нам самой кошмарной за всю поездку.

В **Хабаровске** первым делом пошли к электровозу и, в корректной форме, дали понять машинисту, что он не прав и, что мы, от всей души желаем ему оказаться в нашей шкуре, только не в Биробиджане, а где-нибудь в Ростове. В местном бригадном доме нас уже ждала комната с телевизором и холодильником всего по 40 рублей в сутки. Отдохнули и двинулись в Управление Дальневосточной ж.д. Пошли пешком, чтобы посмотреть город. От вокзала, прямо к берегу Амура, ведет Амурский проспект. Управление дороги находится недалеко от набережной. Порешав вопросы и позвонив в Ростов, мы покинули здание управления и отправились гулять по городу. Прежде всего решили перекусить. Но с общепитом в Хабаровске туго. Многочисленные лотки заполнены большим ассортиментом выпечки. Мы взяли местное блюдо “пян-се” - что-то вроде пирожка с мясом и луком, только очень большого и не жареного, а приготовленного на пару. Жуя это самое “пян-се”, мы любовались городом. Удивило поведение водителей автотранспорта. На Дальнем



Ст. Слюдянка

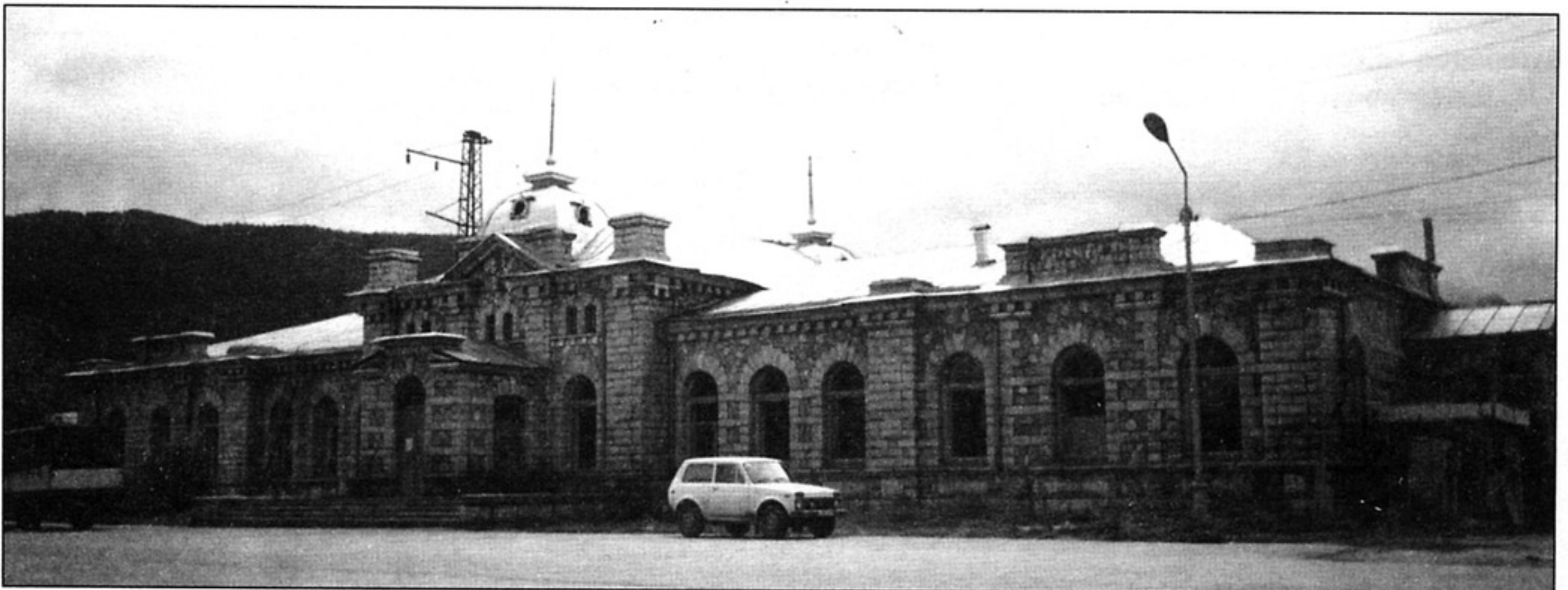
Востоке принято пропускать пешеходов на переходах! Однако, к этому мы старались не привыкать, чтобы не стать жертвами ДТП в Ростове. От обилия японских машин с правым рулем рябит в глазах. В основном, это конечно хлам, но встречаются и вполне свежие тачки. Вечером катались по Амуру на прогулочном теплоходе часа полтора. Всего за 50 рублей с человека. Особое впечатление произвел комбинированный (авто-железнодорожный) двухъярусный мост под которым наше судно делало разворот.

На следующий день отправились на пассажирском в **Вяземскую**. Когда шли на посадку у перрона первого пути увидели необычный поезд, состоявший из “гладкошерстных” (безгофровых) вагонов с тонированными стеклами. Оказалось, что это “бронепоезд” Ким Чен Ира. Кстати говоря, вопреки утверждениям в прессе, охранялся он очень примитивно. Когда мы случайно с нашими

“баулами” зашли в “запретную зону”, охрана прореагировала с явным опозданием и довольно вяло, вокзал не перекрывали, был оцеплен только первый путь на котором и стоял поезд. Приехав в Вяземскую, нанесли визит вежливости главному инженеру депо и с сопровождающим отправились на базу запаса. Здесь тоже осталось только несколько паровозов.

Как всегда, приличнее всего выглядели ретровские Е^м3956, Е^а7336, Е^а2887. Осмотр остальных показал, что арматура разграблена, обшива сгнила, комплектность не американская, а о работоспособности и разговора нет. Некоторые машины побывали на отоплении. От и.о. нач. базы запаса узнали, что в начале 90-х у них порезали О⁸ (правда это или байка - судить трудно). От сторожа узнали, что в Вяземской водятся уссурийские тигры, так, однажды, старая тигрица залезла в дом, съела собаку и улеглась вместо нее спать

Вокзал Слюдянка



на коврик... Выслушав еще с пяток бак, мы попрощались со сторожем и пошли к вокзалу.

По дороге с фотографировали ЕМ3931, стоящий на постаменте в неплохом состоянии. В местных магазинах все прилавки от пола до потолка обнесены решетками, но, как нам объяснили, эта мера безопасности не от таежных тигров, а от двуногих. Купив немного корюшки, (рыба такая) - двинулись к вокзалу, где и выяснилось, что именитый корейский гость все же "подложил нам свинью" - его поезд должен быть снабжаться водой по Вяземской (в Хабаровске, поезда не снабжают) и, поэтому, все следующие в это время поезда встали "под забор". С горя мы купили 250 гр. лососевой икры за 100 рублей и заняли смотровое место у перрона. Весь коллектив станции, включая билетных кассиров, был брошен на аврал по подметанию территории. Торговцев тоже прогнали с перрона за ограждение. Приблизительно за полчаса до прибытия "бронепоезда" проследовал электровоз-миноискатель.

Состав поезда Ким Чен Ира был весьма разнообразен. Тащили его два ЭП1. В голове и в хвосте поезда выделялись "внешней несвежестью" наши вагоны. Как выяснилось позже, вагоны "бронепоезда" оборудованы дисковыми тормозами. Российские машинисты практически ничего о них не знают, говорят что они плохо работают с нашими тормозами, а отечественные вагоны используют как прикрытие из-за нехватки тормозного нажатия. Трудно сказать, что в этот момент ел Ким Чен Ир, или не ел вообще, мы же с чувством глубокого удовлетворения употребляли бутерброды с красной икрой.

Из Вяземской уезжали тоже с при-

База запаса Архара



ЕМ-3931 в Вяземской

Автор репортажа на фоне поезда Ким Чен Ира



ключениями. Билеты на Восток раскуплены на много дней вперед. В очередной раз помогло негласное братство по профессии - начальник поезда устроил нас в плацкартный вагон на безвозмездной основе.

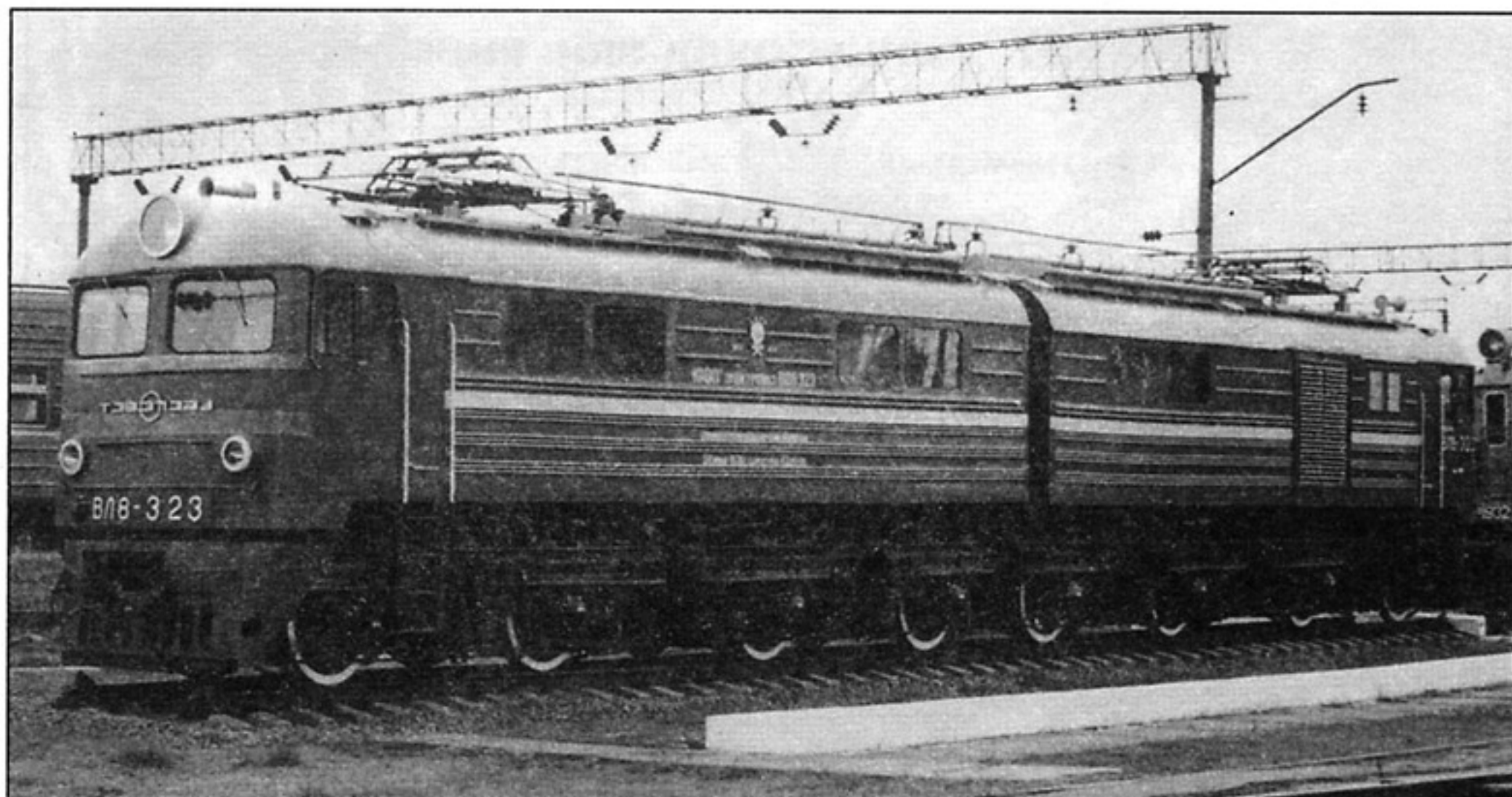
В.В. Рассчитывал, что ЕА в хорошем состоянии еще можно отыскать, но видимо, увы... Паровозов американской комплектации в приличном

состоянии практически нет. Выяснил, что в такую комплектацию входят: американский паровоздушный насос, тормоза (кран машиниста, воздухораспределитель и т.д.), сервомотор реверса, буферные фонари и прожектор, дверцы топки, арматура с фирменными надписями, манометры в массивном бронзовом корпусе. Большинство "руссифицированных" паровозов имеют нарощенные песочницы, увеличенные угольные ямы, мазутные баки на кожухе топки. Короче говоря, типичного "американца" не подберешь.

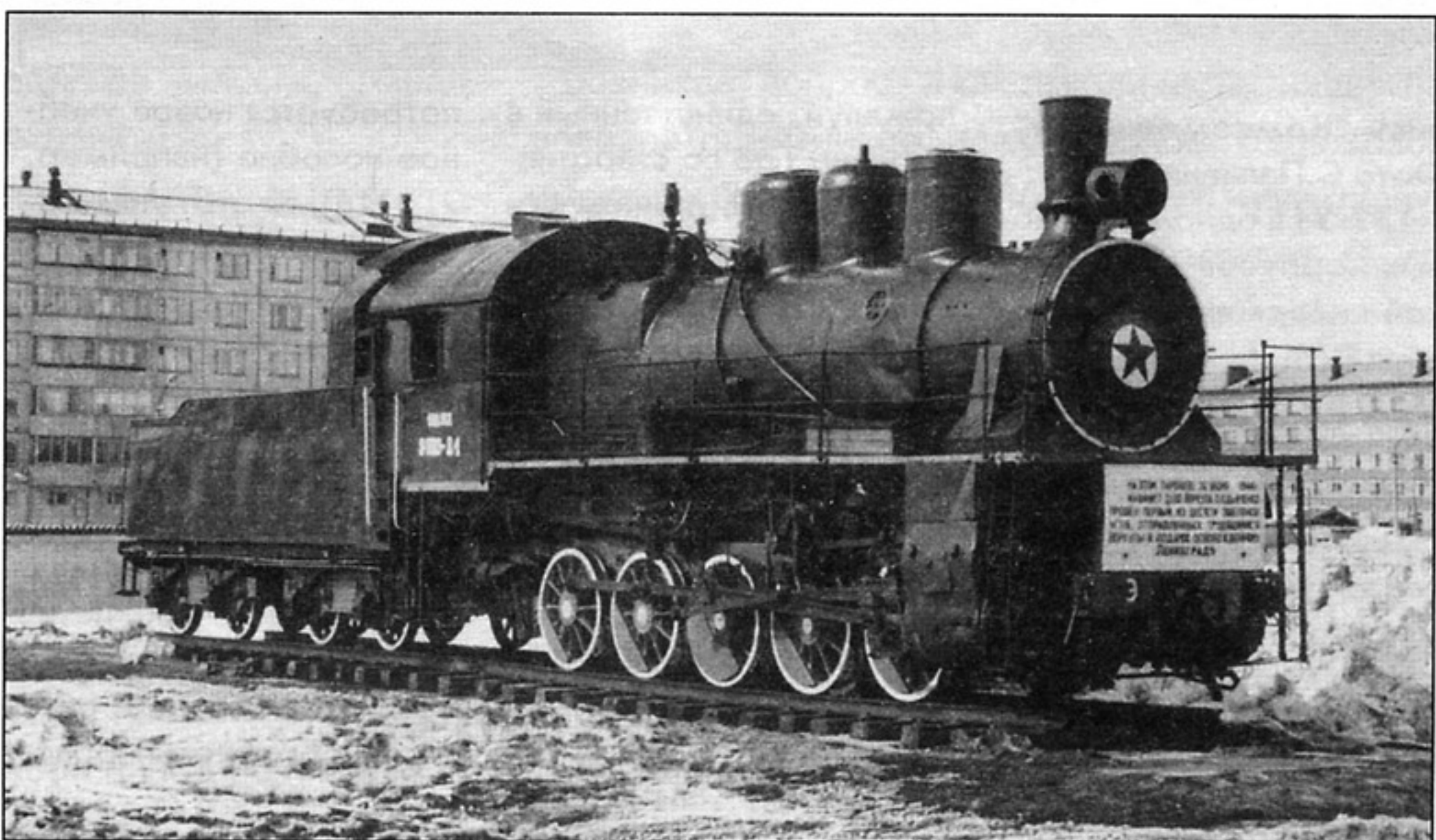
Очень интересно было увидеть своими глазами то, о чем пишут в газетах и показывают по телевизору (проезд Ким Чен Ира). Сразу видно, что в их сообщениях правда, а что вымысел.

(Окончание следует)

Электровоз-памятник ВЛ8-323, постройки Тбилисского завода. Депо Рыбное. На электровозе нанесена надпись "1000-й электровоз ВЛ8-323". Электровоз на момент съемки находился в отличном состоянии для памятника, окрашен и укомплектован. Сентябрь, 2001 г. Фото Ю.Акимова



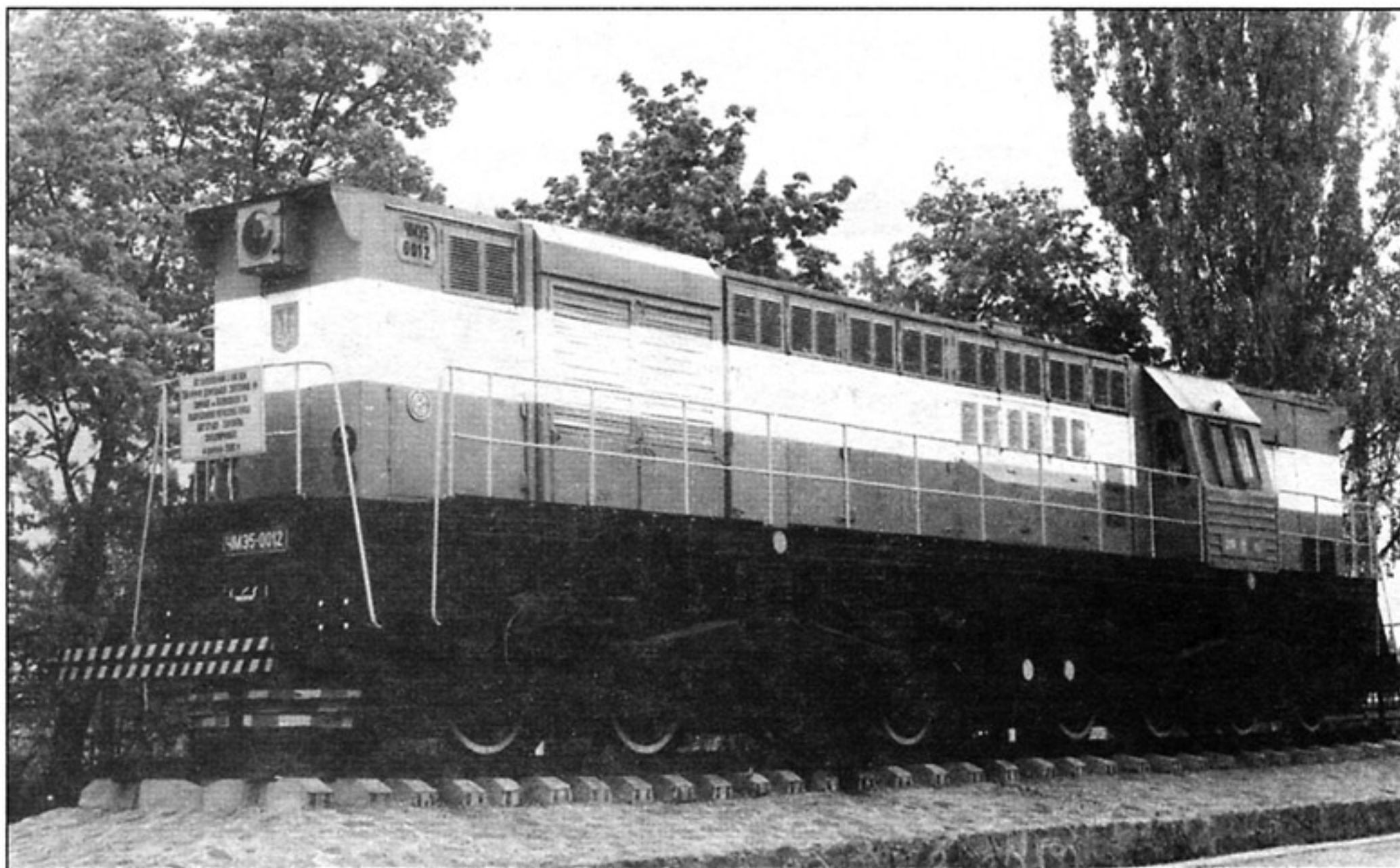
Паровоз-памятник Э^м-720-24, ст.Воркута. Паровоз постройки Луганского завода 1932г. На буферном брус паровоза имеется доска с надписью, что 28 июня 1944 г., на этом паровозе машинист П.Дьяченко провел первый из десяти эшелонов с углем, отправленных трудящимися Воркуты в подарок освобожденному Ленинграду. Май 2000г., фото Ю.Акимова.



ТЭ3-3259 постройки Луганского завода 1961 г.,находится на территории ПТУ-43 около ст.Авдеевка Дон.ж.д. в качестве "учебного пособия". Расположен в очень неудобном для фотографи-



рования месте, одной кабиной к стене здания, а второй — сцеплен с 4-х осным ЦМВ. Состояние локомотива плачевное. В свое время из лучших побуждений он был передан в ПТУ из депо Ясиноватая-Восточная Дон.ж.д., причем это было в 1980-е годы. В 1986 г. его красили в последний раз. На борту секции Б даже проступает старая над-



пись "Комсомольский".
Фото С.Палиенко

ТЭ3-У1 в одном из учебных корпусов Харьковской академии жд транспорта (быв. ХИИТ) находится в качестве учебного пособия одна секция тепловоза ТЭ3 со старой кабиной (тип ТЭ2). Обозначен как ТЭ3 учебный1.

(фото внизу).

На самом же деле это далеко не первый ТЭ3, поскольку построен Харьковским заводом в 1956 г. Т.е. номер его должен быть примерно №012-072. В ХИИТ он попал после аварии на дизеле - пробой блока шатуном. Это,

пожалуй, единственный в Украине ТЭ3 со старотипной кабиной, причем сохраняется он в "комнатных" условиях, не хуже, чем паровоз У-127 в Москве. Сохранилась оригинальная заводская окраска, хромированные "крылья" на "птице" впереди. Если, кому-то из любителей известен оригинальный номер этой машины, или другие сведения, то просьба сообщить в редакцию "ЛТ". Из-за сильной тесноты экспонат отснять можно только отдельный фрагмент. Правда, остается надежда, что если ХИИТу когда-нибудь

потребуется новое учебное пособие (например, 2ТЭ116), то этот уникальный локомотив в заводской окраске (!) займет место в Донецком музее жд транспорта.

Памятный знак (ну, типа музей) в депо **Волноваха Дон. жд.** был открыт в 1982 г. в честь 100-летия со дня основания депо и представлял собой обелиск с обрубком паровоза О^в.

Однако, позднее, к этому обелиску прибавили еще несколько обрубков - тепловоз 2ТЭ10Л-362, почему-то обозначенный

2ТЭ10-290, а также кусочек ВЛ8. (фото на стр.19)

В 2002 году депо Волноваха праздновало свой 120-летний юбилей, и мы надеемся на прибавление коллекции инвалидов.

Но энтузиазм в сохранении исторических образцов техники в этом депо проявляется, можно выразиться, непредсказуемо. Так, на постамент был поставлен замечательный редкий тепловоз **ЧМЭ5-0012**. Это достойнейший пример сохранения столь редкой машины. Однако памятник установлен в честь 130-летия Донецкой жд, как символ (!) города Волноваха и увековечивании почетного труда многих поколений железнодорожников. Возникают простые вопросы - сколько поколений железнодорожников в Волновахе проработали на ЧМЭ5, раз он (тепловоз) заслужил право стать символом города. Однако информация на мемориальной доске ответа на этот вопрос не дает. При установке локомотива на пьедестал с него демонтировали почти все оборудование, сохранив только внешний вид. Дверцы капота заварены, за стеклами кабины - решетки. Что интересно, но в депо Волноваха сохранилось еще 3-4 тепловоза ЧМЭ5, стоящие в запасе на базе ст.Чернухино (прим. #0004, 0009 и др.).

В депо Волноваха есть еще одна достопримечательность — **забор, выполненный из кузова (!) тепловоза 2ТЭ121-015** вместе с заводской табличкой и

гараж (!) для велосипедов из холодильника от секции тепловоза 2ТЭ130.

Фото С.Палиенко





Музеефикация или декорации

В разделе "Музей" ЛТ на протяжении уже 10 лет публикует сообщения о установленных и устанавливаемых то тут, то там, паровозах-памятниках. В последнее время стали появляться тепловозы и электровозы-памятники. Вроде процесс идет... Но вот, что интересно. Памятники устанавливаются-то "профессионалами" от железки, но качество этих памятников напоминает, то ли железные муляжи (как учебное средство тем более никчемное при полном отсутствии не только работоспособности, но вообще внутреннего оборудования), то ли декорации в плохом спектакле, когда еще и актеры не выучили текст — перевирается и смешивается все, что можно — номера, года выпуска, принадлежность дорогам, к событиям и пр.

Вы только что прочитали впечатления от поездки по Транссибу. Подобный подход к "музеефикации" со стороны "профессионалов" повсеместен, к сожалению, и не только в России. Хотя есть примеры иного отношения (например, музей в Барановичах, (ЛТ 3/2002), или Донецкий музей ЛТ 10/2001), Питер или Новосибирск).

В связи с этим приходит в голову реальная история, когда в одном из городов, танк Т-34, установленный на пьедестале перед празднованием Дня Победы был снят, осуществлена профилактика и танк был заведен (!). Лично я сам как-то присутствовал на автомобильном параде в Ставрополе во время 220-летнего юбилея города, когда военный

грузовик ГАЗ-А (вы помните такую полуторку), стоявший перед проходной одного автопредприятия, за пару недель перед событием был снят с поста-мента, заправлен бензином и приехал на парад. Более того, он еще и катал восторженную ребятню и не менее восторженных взрослых по площади! После окончания событий, машина снова была поставлена на место. Конечно, паровоз не автомобиль, он куда более сложен и весом (в прямом и переносном смысле), но и результат его "жизнедеятельности" и культурного и эмоционального воздействия на жизнь целый страны просто неоценим.

Возникает вопрос - а какое количество наших паровозов-памятников, электровозов, тепловозов, имеющих безусловную историческую и культурную ценность (этому даже не могут возразить те, кто подписывал в МПС документы по ликвидации паровозных баз запаса), смогут так вот запросто быть продемонстрированы в движении, в работе. Кому нужны эти мертвые металлические декорации. Кстати, помните, что на одном из паровозов-памятников (ЛТ публиковал) замену недостающей части экипажа сделали из дерева(!). Так сколь ценен подобный "исторический памятник", если даже в настоящее время у нас нет даже желания приложить должные усилия для его сохранения в первозданном и работоспособном виде?

От редактора





Древо познания (Серия "Универсальный иллюстрированный справочник для всей семьи") №7, "Marshall Cavendish Partwors" London/Общепознавательные выпуски, один из которых посвящен "Поездам и железным дорогам". Русскоязычный выпуск для английских детей. Весь российский рынок детской жд технической познавательной литературы основан на истории британских железных дорог, французском TGV, японском "Шинкасене".



Популярная механика (Журнал о том, как устроен мир) выпуск - апрель 2003, издатель от The Hearst Communications, Inc., New York, USA. Этот номер посвятили Его Величеству Паровозу! Почти треть материалов этого 124 стр. журнала посвящены паровозу, железным дорогам и моделизму. На фоне случайных публикаций в подобных журналах, Популярная механика, как они себя называют, подошли вполне профессионально, взяв в свои гиды и авторы вполне известных и заслуженных людей в российском любительском жд мире. Уже на первых страницах мы читаем слова признательности ВОЛЖД, встречаем в этом выпуске, прекрасных авторов (хо-

рошо знакомым читателям "Локотранс" по своим публикациям), отлично выполненные полноцветные статьи на разнообразные жд темы - от темы "Мертвой дороги" до жд моделизма. Но "панегирик" "Как взорвать паровоз" вызывает некоторые сомнения в разборчивости авторского коллектива. Журнал, конечно, стоит приобрести, и пожелать дальнейших популярных исследований в этой теме.

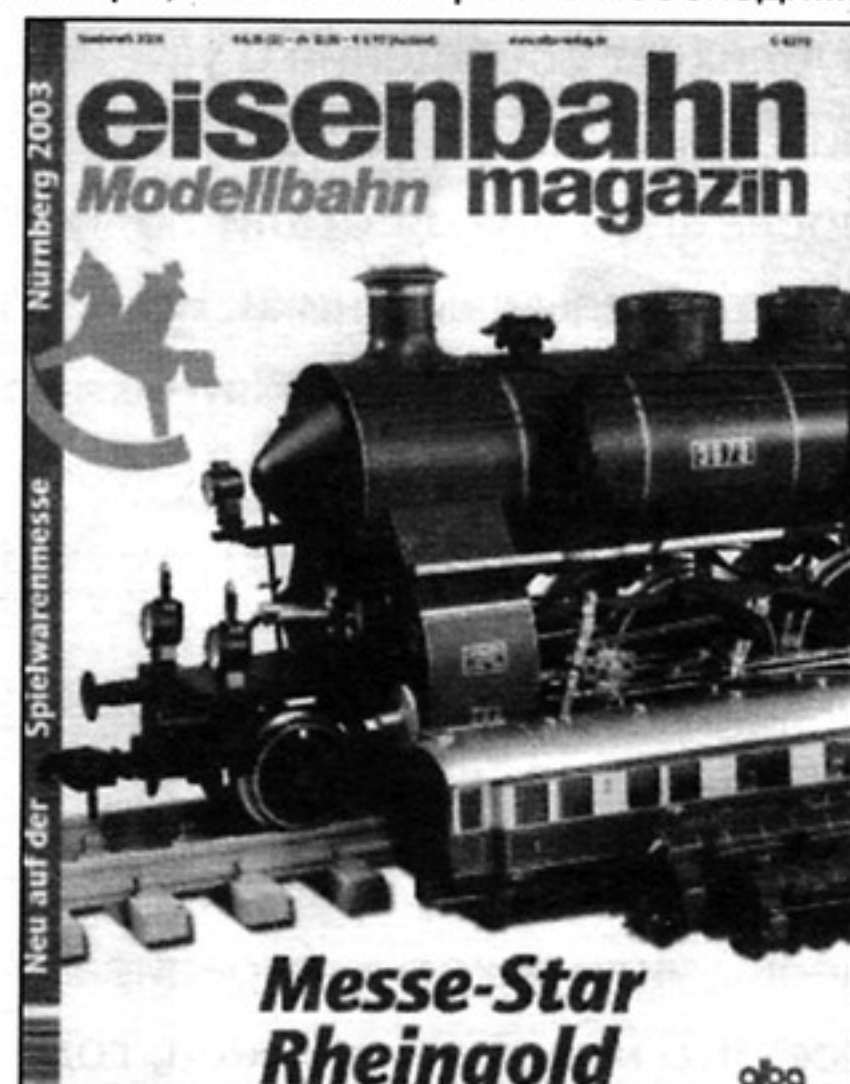


Eisenbahn Kurier выпуск 3/2003 посвящен обзору Нюрнберга, но кроме того содержит статистику локомотивов Германских железных дорог DB на 2003 год (в Германии это почему-то не секретно в отличие от России), интересный материал о спец-поезде для Мао Цзе Дуна, репортаж о сахарных железных дорогах на Маврикии (остров в Индийском океане), где работают паровозы начала века (!), а также продолжение цифровой темы и описание макета американской тематики. Журнал всегда радует своими материалами. Напомним, что журнал этот можно получать и в России, об условиях подписки - обращайтесь в редакцию ЛТ (электронка или почта)

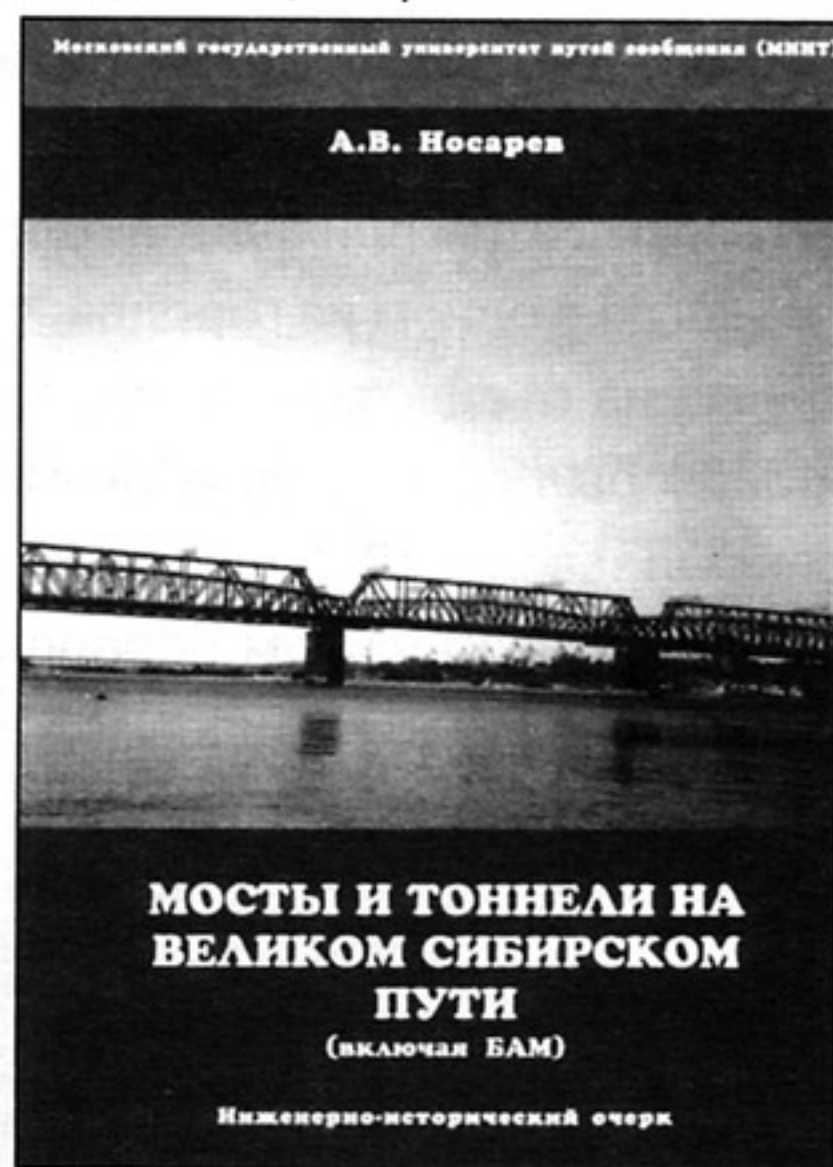


DIGITALE Modellbahnn (Серия Modellbahn SCHULE от "Modelleisenbahner"), выпуск №5, 100 стр, A4, 8 евро. Настольная книга на немец-

ком языке по цифровому управлению с потрясающими иллюстрациями. Для тех, кто занимается цифровым управлением, в объеме более стартового набора, эта книга просто необходима.



Eisenbahn Magazine (Специальный выпуск, посвященный выставке в Нюрнберге 2003 года.) Практически исчерпывающая информация о всех новинках и экспозициях этой выставки года.. Цена выпуска 6,15 евро. Выпуск можно даже заказать для получения в России. Тогда вместе с почтой он обойдется 6,7 евро.



МОСТЫ И ТОННЕЛИ НА ВЕЛИКОМ СИБИРСКОМ ПУТИ (включая БАМ) А.В.Носарев, / инженерно - исторический очерк, 295x210 мм, мяг. перепл., 286 стр, мелов., цв. и чб. илл., схемы, чертежи. М., 2002 г.

Книга соответствует своему названию, поскольку хорошо иллюстрирована известными и редкими фотографиями, чертежами и эскизами практически всех крупных мостов на Транссибе и Баме, что дает возможность сравнить постройку таких сооружений в царской и советской России с разницей в сроках почти 100 лет в условиях вечной мерзлоты, сейсмоактивности и колоссальной протяженности этого великого трансконтинентального коридора.



Рождение электромотрис

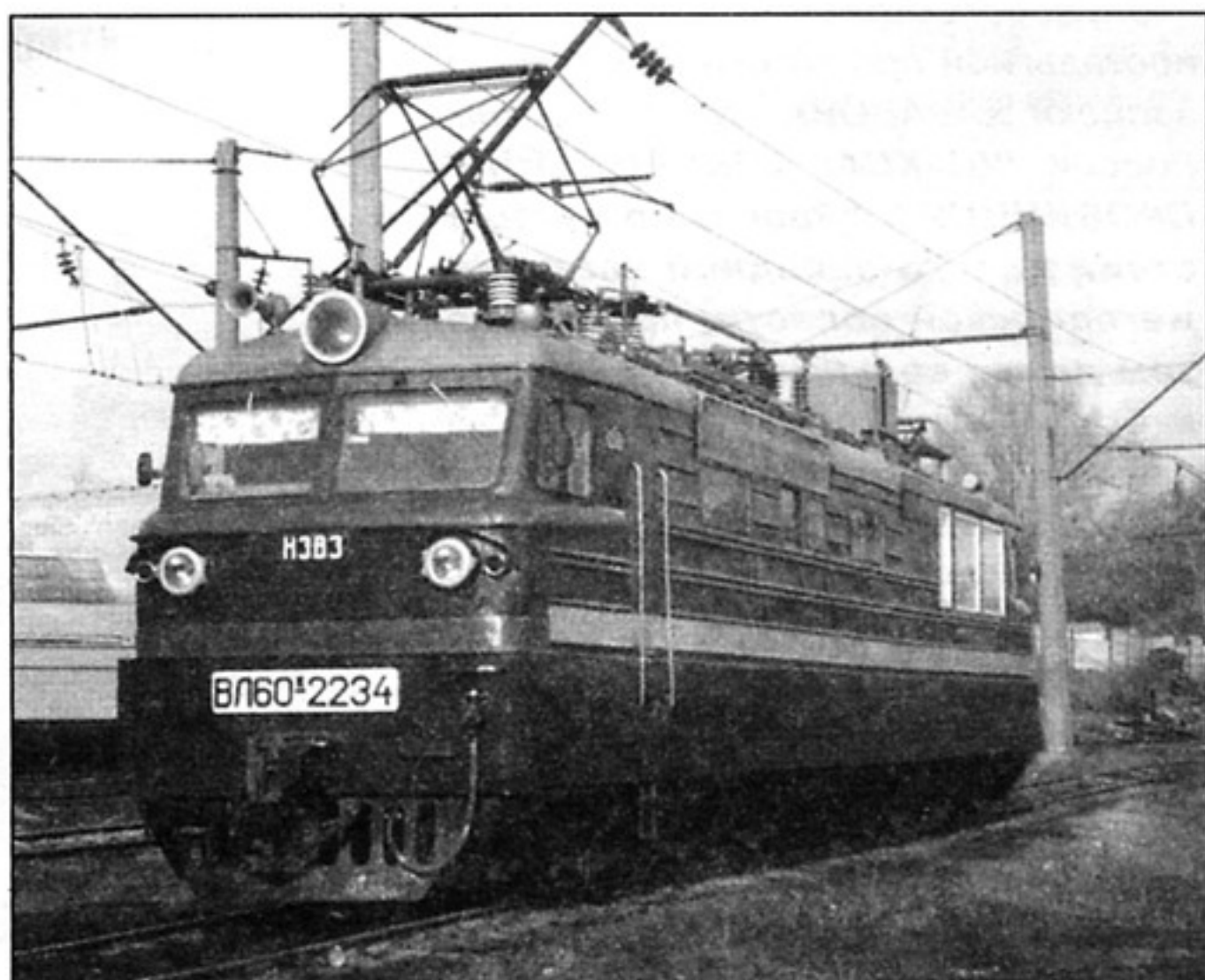
С апреля 2002 года для поездок аппарата Управления Южно-Уральской ж.д. используется электромотриса, выполненная на базе электровоза **ВЛ60^к-2234**. Электровоз был переоборудован в локомотивном депо Оренбург (к которому он и приписан). При переоборудовании электровоза были демонтированы: фазорасщепитель № 2; мотор-компрессор № 2 и № 4; выпрямительная установка № 2. На месте этого оборудования был сделан салон. Входная дверь со стороны машиниста заварена, пульт помощника машиниста демонтирован. На его месте сделан удобный письменный стол. Щиток кнопочных выключателей с пульта помощника машиниста перенесен на пульт машиниста. В кузове электровоза сделаны шесть окон (по 3 с каждой стороны). На крыше сняты два главных резервуара и на их месте установлен кондиционер.

Салон отделан пластиком, оборудован креслами на сорок мест, санузлом, холодильником, микроволновой печью, установлен шкаф для верхней одежды. Металлопластиковая дверь обеспечивает шумоизоляцию салона от машинного отделения. Электромотриса оборудована электроотоплением, ЭПТ и КЛУБ, может водить "классные" вагоны (обычно их два). При необходимости следования электромотрисы по неэлектрифицированным участкам сзади цепляют тепловоз, а тормозами управляет машинист электромотрисы. Аналогичные электромотрисы эксплуатируются в локомотивном депо Карталы (на базе ВЛ60^к) и Челябинска (на базе ЧС2 и ВЛ10). Выражаю благодарность старшему машинисту электромотрисы ВЛ60^к-2234 Иванову Александру за помощь в подготовке материалов.

Стефанов А.Г. фото автора.

Электромотриса ВЛ60^к-2234 в депо Оренбург и ст.машинист А.Иванов

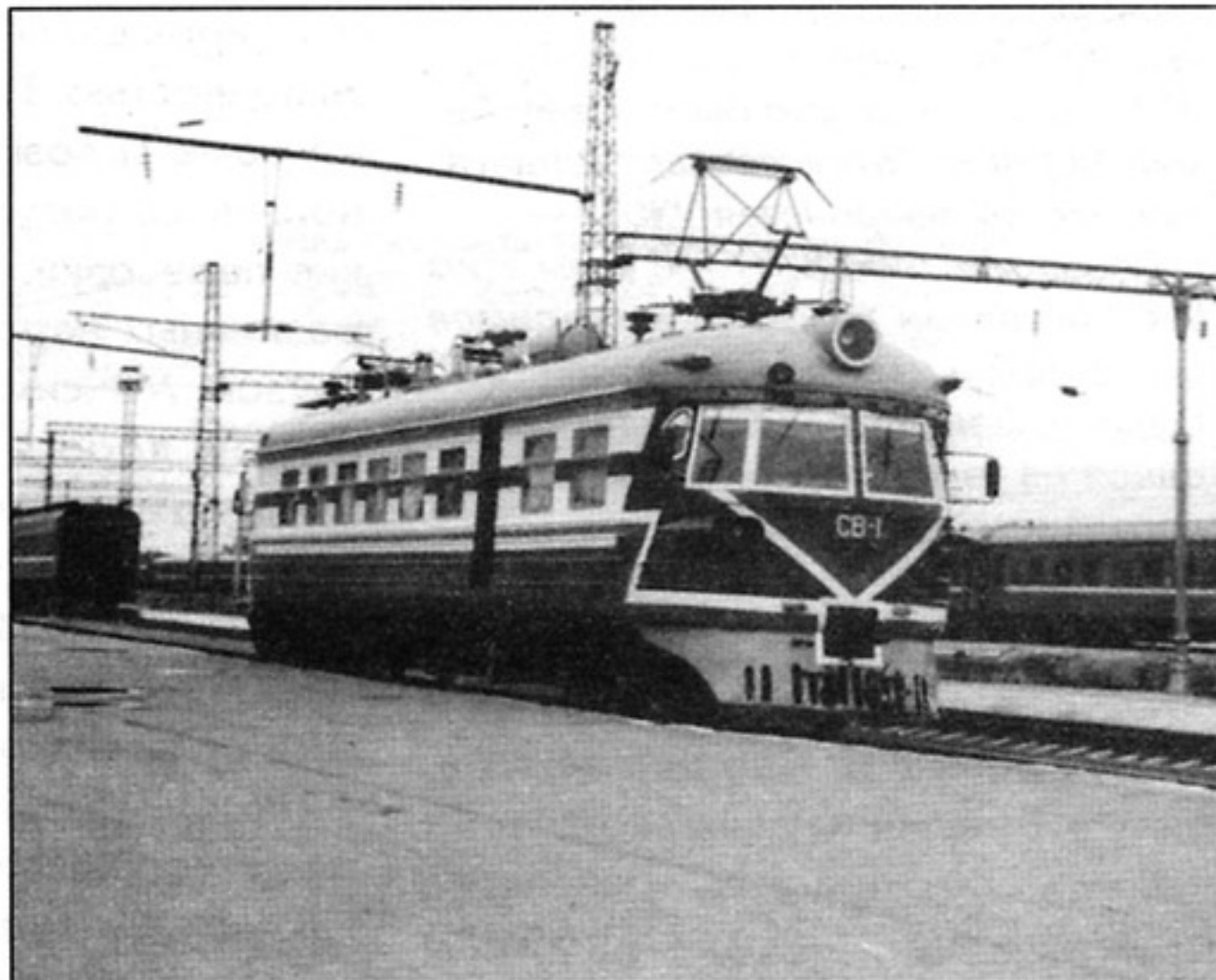
Об электромотрисах на базе электровозов (чешских серий ЧС2 - 3) для начальствующего состава дорог мы уже сообщали. Теперь в Челябинске есть **ЧС2-053** (зав.№4407, 1962 г.п.) переделанный силами ТЧ Курган в электромотрису для начальствующего состава уп-



равления Ю-Ур. ж.д. При реконструкции увеличены оконные проемы кузова, изменено расположение оборудования электровоза и за счет освободившегося места создан пассажирский салон, комфортабельнее стал и рабочий пост машиниста. Фото А.Расчектаев

А эта электромотриса, получившая серию **СВ-1**, переделана из вагона электропоезда.

Фото А.Войчик, Барнаул. 2002 г.



С удовольствием и естественной ностальгией прочитал в "Семафоре" записки КАБАНОВА Д. из Москвы-России **"ВЫКСА: УЗКОКОЛЕЙНАЯ ПРОВИНЦИЯ"**. "Рассказ о путешествии по юго-западной части Нижегородской области, предпринятом двумя вольными странниками и большими любителями узкоколейных железных дорог 6-8 ноября 1999 года..." (<http://gl.itgo.com/others/vyksa.htm>).

В середине 80-х сектору железнодорожного транспорта ЦНИИМЭ было поручено проведение комплексной работы по выяснению технического состояния всех основных лесовозных узкоколейных железных дорог. Из всех имевшихся на то время статистических данных следовало, что по сравнению с началом десятилетия резко ухудшились важнейшие качественные показатели: использование локомотивов и рабочего времени локомотивных бригад.

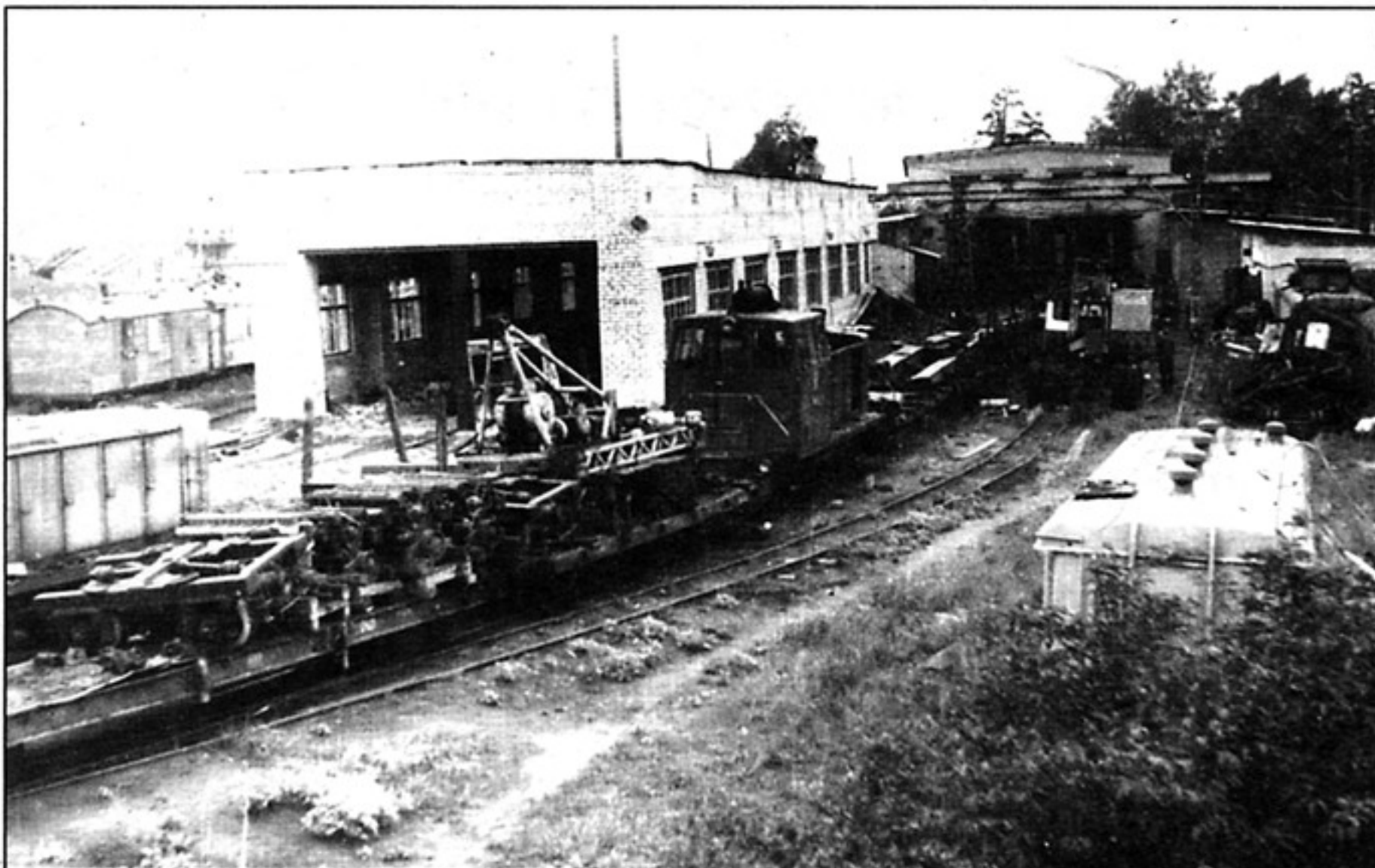
Парадокс состоял в том, что повсеместно были приняты, как тогда говорили, "экстенсивные методы хозяйствования", заключающиеся в постоянном увеличении числа локомотивов на всех лесовозных УЖД. Нужны тепловозы или нет, никого не интересовало. Камбарский завод выпекал ТУ7 и ТУ6А как из печки. Следовательно, определенный объем перевозок на местах осваивался с привлечением большего числа локомотивов.

Даже невооруженным глазом было видно, что, несмотря на обновление парка (тепловозы ТУ7 и ТУ6А заменили маломощные и неэкономичные ТУ4, МД54 и др.) и исключение значительной части локомотивов старой постройки, надежность подвижного состава была крайне мала. Доля неисправных тепловозов в леспромхозах ежегодно возрастала.

В качестве объектов исследования были выбраны некоторые перспективные УЖД с объемом вывозки свыше 200 тыс. м³ в год. Это Выксунская, Семигородняя, Потрусовская, Хандагатайская и Апшеронская УЖД.

Поездки в 1986-87 гг. по всем этим УЖД оставили самое неизгладимое впечатление на участников этой НИР. Однако, сейчас расскажу только об одной из узкоколейной железной дороге, а именно Выксунской.

Балабин В.Н. - доцент МИИТа, бывший научный сотрудник сектора ж.д. транспорта ЦНИИМЭ



Общий вид локомотивных депо Выксунской УЖД, старого и нового. (1987 г.)

Экономентры, "лягушки" и Выксунская узкоколейка

Чем была Выксунская узкоколейка?

Эта УЖД являлась одной из самых крупных в лесной промышленности и имела мощное путевое развитие. Климат района умеренно-континентальный, рельеф местности имеет вид расширенной равнины, расчлененной долинами мелких рек и ручьев, притоков реки Оки. Проектная мощность УЖД – 600 тыс. м³, а среднегодовая – 450 тыс. м³ древесины.

По состоянию на 1984 г. дорога имела: развернутую длину путей – 266,4 км, длину единственной магистрали (Выкса-Сарма) – 83 км, 129 станционных путей общей длиной 26,5 км, действовало 13 веток и 17 временных путей (усов) протяженностью 31,5 км.

Кроме вывозки леса на УЖД выполнялись регулярные пассажирские перевозки, а также перевозки различных народнохозяйственных грузов. Максимальная длина перегона на дороге составляла 26 км. Руководящий подъем в грузовом направлении по магистрали – 20‰/00, на ветках – до 30‰/00.

На железной дороге использовались рельсы типов: Р24 – 84,2; Р18 – 186,8; Р15 – 5 км. Имелись рельсы не установленного типа.

В табл.1. показаны данные по станочным пунктам Выксунской

УЖД за исследуемый период 1984-85 гг.

(Небольшое отвлечение. Попробуйте вслух произнести названия станций этой уникальной дороги: ДИМАРА! САРМА! ВИЛЯ! Это настоящая музыка слов и местного наречия!)

На Выксунской УЖД (как, впрочем, и повсеместно на всех других лесовозных УЖД) имелся избыток тепловозов. Некоторые локомотивы постройки 1982-85 гг. находились в законсервированном виде. В табл.2. представлены данные по тепловозам на дороге.

Таблица 2.

Тепловозы (Количество тепловозов по годам постройки)

	ТУ7	ТУ6А
До 1979 г.	1	-
1979-1981 гг.	2	3
1982-1984 гг.	6	8
1985-1986 гг.	1	4
ИТОГО:	10	15

Количество тепловозов, ед. по интервалам пробега в тыс. км.

	1	3
0-1 тыс.	1	3
1-5 тыс.	2	3
5-10 тыс.	3	8
10-100 тыс.	4	1



Таблица 1. Остановочные пункты Выксунской УЖД за период 1984-85 гг.

Наименование разъезда	Пути остановочного пункта Кол-во/Длина (Полная/Полезная), км	Кол-во стрелок	Тупики Кол-во Полезная длина, км
Лесозавод, 1 км	6/2,1/1,85	35	27 3,31
Склад №2 РММ		6	7 0,62
Ст. ПАВИЛЬОН, 1 км	3/1,19/1,07	9	4 0,6
Ст. ПРОВОЛОЧНОЕ, 5 км	3/0,85/0,74	8	3 0,54
Ст. ВИЛЯ, 9 км	4/0,58/0,5	8	2 0,65
Ст. ВЕРХНЯЯ ВЕРЕЯ, 8 км	3/0,84/0,76	6	3 0,35
Ст. КИРПИЧНЫЙ, 14 км	3/1,18/1,1	9	3 0,63
Ст. УНОР, 28 км	4/1,36/1,29	22	10 0,9
Рзд. 40 км	2/0,69/0,61	5	2 0,35
Ст. ДИМАРА, 44 км	2/0,77/0,7	9	6 1,79
Ст. САРМА, 70 км	3/0,71/0,63	11	5 0,41
Ст. ЕРМИШЬ, 17 км	2/0,5/0,46	5	2 0,2
Рзд. Раздолистая, 52 км	2/0,5/0,46	2	- -
Рзд. Главный, 29 км	2/0,64/0,6	4	1 0,7
Рзд. Главный-2, 58 км	2/0,15/0,14	5	2 0,35
Пос. Внутреннее, 34 км	2/0,7/0,63	3	2 0,31
Пос. Лесомашинная, 41 км	2/0,56/0,54	6	3 0,33
Пос. Ермишь, 23 км	2/0,3/0,27	4	3 0,25
Пос. Лашман	2/0,64/0,6	6	3 0,25

Можно привести сведения, которые пришлось выискивать в управлении УЖД. Это данные по обеспеченности Выксунской УЖД тяговым и прицепным подвижным составом.

Картина выяснилась следующей, что в 1980 году всего тепловозов было 28 (в исправном 23), а к 1985 году - 37 (в исправном 30).

Платформы (1980 г.) всего 221 - неисправна 1) и к 1985 г. - 96 (неисправно 68).

Сравнение данных показывает, что к середине 80-х годов имела устойчивая тенденция увеличения числа тягового подвижного состава ежегодно на 6-14 %. Однако, при увеличении числа локомотивов общая их производительность на дороге снижалась. Например, с 1984 по 1985 гг. общее количество тепловозов возросло на 15,6 %, а грузоперевозки уменьшились на 16,1 %. Фактически уменьшился за это время объем маневровой работы на 9,5 % при значительном увеличении числа тепловозов ТУ6А (на 38,5 %).

Основным достоинством Выксунской УЖД являлась круглогодичная вывозка древесины с верхних складов до путей МПС. На вывозке использовались все типы тепловозов ТУ7, ТУ6А и ТУ4, а на маневровой

работе за исследуемый период времени применяли мотовозы и тепловозы ТУ4 с ТУ6А.

В табл.3 показаны некоторые эксплуатационные данные УЖД по годам. На всех видах работ тепловозы заняты около 60 % годового времени, в том числе на вывозке леса около 14 %. За период с 1982 по 1985 гг. среднее расстояние вывозки леса увеличилось зимой на 14,7 %, а летом - на 4 %.

В отчетах дороги отмечалось, что за последние годы снижался объем вывозки древесины на фоне

постоянного перевыполнения всех плановых заданий!?

Побывав на верху и внизу (верхний и нижний склады) было заметно, что снижение объемов вывозки происходило по банальной причине отсутствия необходимого запаса древесины там, наверху.

При достаточно высоких показателях использования локомотивного парка на дороге постоянно срывался план погрузки древесины. На лесосеке было предельно изношено все погрузочное оборудование, да и квалификация технического

Таблица 3.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Среднее расстояние вывозки, км						
зимой	41,1	43,5	44,1	44,0	46,5	48,2
летом	48,5	42,4	48,3	46,1	50,5	50,5
Грузовые поезда						
Средняя скорость движения по магистрали, км/ч						
зимой	24	24	24	24	24	20
летом	24	24	24	24	24	20
Средняя скорость движения по веткам, км/ч						
зимой	20	20	20	20	20	20
летом	15	15	15	15	15	20
Пассажирские поезда						
Средняя скорость движения по магистрали, км/ч						
зимой	30	30	30	30	30	25
летом	30	30	30	30	30	25
Средняя скорость движения по веткам, км/ч						
зимой	20	20	20	20	20	20
летом	15	15	15	15	20	20

персонала была ниже средней планки. На этом фоне крайне низкой была и безопасность рабочих. То хлысты уронят на себя, то вообще вагон-сцеп перевернут, скомкав при этом слабые пути "уса". Я за всем этим наблюдал, обычно, со стороны.

Прослеживалась явная несогласованность работы УЖД и лесозаготовительного цеха. Например, на ст. Внутреннее лес подвозился автопоездами непосредственно с лесосеки и погрузчиком грузился на вагоны-сцепы. Тепловоз ТУ7-1730 при мне простоял 2ч. 40 мин. Где уж там экономия топлива и времени... И так постоянно. Мне что, я сходил за грибами, которых пруд пруди, а вот локомотивщики должны были сидеть в тесной кабине на солнцепеке и дремать.

Выше производительность была у тепловозов ТУ6А, которые не зависели от погрузки леса и занимались своей прямой работой — маневрами на верхних складах. Уже ближе к вечеру, если не было ТУ7, брали 3-5 вагонов и везли до самого конца ст. Павильон. Если сцепов погрузили много, то иногда запрягались вдвоем, двойной тягой. Зачастую на ближайшей станции их ждал мощный ТУ7, тогда составлялся единый хвост из 40-45 вагонов-сцепов, который вели 2, а то и 3 тепловоза.

В Выксе продолжали использоваться тепловозы ТУ4, правда, только на пассажирских перевозках и на слабых "усах".

Несмотря на разные неурядицы, коллектив этой дороги был намного сплоченнее, чем не некоторых других. Также Выксунская УЖД выгодно отличалась от других УЖД, которые мне посчастливилось увидеть, обедами в лесу. Таких вкусных блюд я больше нигде не вкушал!

Весьма оригинальной была организация технического обслуживания и ремонта тепловозов. Мне, как специалисту, сразу же понравилось расположение нового строящегося локомотивного депо, которое должны были пускать в эксплуатацию в новом 1988 г. В начале статьи на фото есть общий вид локомотивных депо, старого и нового.

Старое депо площадью 576 м² имело 2 стойла, оборудованные смотровыми канавами, на 4 тепловоза.

С 1986 г. на УЖД велся поквартальный учет работы группы из 10-и тепловозов ТУ7 и ТУ6А, заполнялись учетные ведомости, рассчитывались разные показатели. Имелась даже небольшая статистика по откатам узлов и деталей тепловозов. Это я вообще только в Выксе видел. Статистикой занимался специально назначенный человек, должность которого звучала весьма интригующе: **инженер-испытатель опорного пункта!** С ним меня с гордостью познакомил главный инженер УЖД Всеволод Витальевич Алешков.

В дальнейшем планировалось включить в планы наблюдений всё, что в то время двигалось по рельсам. Кстати, именно по материалам, присылавшимся в ЦНИИМЭ этим "испытателем" были сформулированы основные требования к модернизированным тепловозам ТУ7А и ТУ8.

Для быстрого и, главное, квалифицированного ремонта тепловозов в депо была создана бригада из семи человек: бригадир, слесарь 5 разряда, два слесаря 3-4 разрядов, один слесарь 2 разряда, слесарь по электрооборудованию и ученик-стажер. Важным считалось обучение слесарей на местах смежным профессиям. Например, если слесарь 3 разряда мог быстро выполнить сварочные и токарные работы, то и получал он соот-

ветственно как слесарь, плюс сварщик и токарь пополам. Это был реальный стимул учиться, учиться и еще раз учиться.

С другой стороны был на УЖД и небольшой опыт создания комплексных бригад, состоящих из машинистов, помощников, слесарей, электриков и других специалистов. Бригада в полном составе участвовала в выполнении текущих ремонтов тепловозов в депо. Правда, эксперимент быстро сошел на нет по кадровой причине: много локомотивных бригад — мало депо-ских специалистов-ремонтников (для сравнения в 1986 г. по факту в депо имелось: машинисты — 51, помощники — 20 человек. Экипировщики — 3, слесари разных профессий — 12 человек). Хотя и впредь локомотивные бригады помогали ремонтировать своих коней.

Параллельно со сбором сведений о Выксунской УЖД я решал и свои непосредственные проблемы, связанные с выполнением НИР 41-85 ЦНИИМЭ. Это разработка рациональных режимов вождения лесовозных поездов тепловозами ТУ7 с гидравлической передачей. Основная идея заключалась в наиболее разумном с точки зрения расхода топлива ведении поезда. Режим определяется скоростью движения локомотива и позицией контроллера машиниста.

В это же время в нашем секторе был создан прибор "Эконометр", с помощью которого можно было четко выдерживать оптимальные

Эконометр тепловоза ТУ7



параметры движения поезда. Не вдаваясь в подробные теоретические рассуждения, предлагаю фотографию прибора, который был установлен на пульте тепловоза ТУ7-2545 (см. фото).

Все испытания проводились на магистральном участке пути ст. Павильон — ст. Унор протяженностью ровно 29 км. Порожнее направление имело подъем, а грузовое — спуск. На участке имелось четыре промежуточные станции и разъезды: Проволочная, Виля, Кирпичный и Домики. Количество вагонов сцепов варьировалось в диапазоне: порожние — 9-23, груженные — 7-18.

Опытные поездки по данным эконометра проводились 21-29 июля 1987 г. За время испытаний было выполнено 7 опытных поездок с поездами, наиболее характерными для данного направления по роду груза и нагрузкам на ось. Всего работе с эконометром было обучено четыре, прикрепленных к данному тепловозу, локомотивные бригады.

Результат превзошел все ожидания. **Экономия топлива во всех поездках составляла: 1 л солярки на 1 км пути.** А это ни много, ни мало для небольшого участка Павильон-Унор — 29 л в одну сторону. А магистраль на Выксунской УЖД, где хозяйничали ТУ7 имела длину 83 км. Вот и можно было подсчитать реальную экономию!

Опытная УЖД-"Лягушка"

Теперь о главном. Поездки на лесовозных УЖД на территории СССР — это всегда определенный риск. Всегда, находясь в уютной кабине, не знаешь, вернешься ли домой вовремя и даже вернешься ли домой... Только на наших УЖД такой непредсказуемый контакт колес и рельсов. Сколько сходов с рельс, перевернутых сцепов, разбросанных хлыстов, травм локомотивных бригад и несчастных пассажиров...

Работая с локомотивами УЖД, я за 10 лет повидал всякого и всегда возмущался неумением быстро поставить на ноги сошедший вагон или тепловоз. Причину этого я обнаружил сразу же, когда еще в 1980 г. помогал вернуть на рельсы

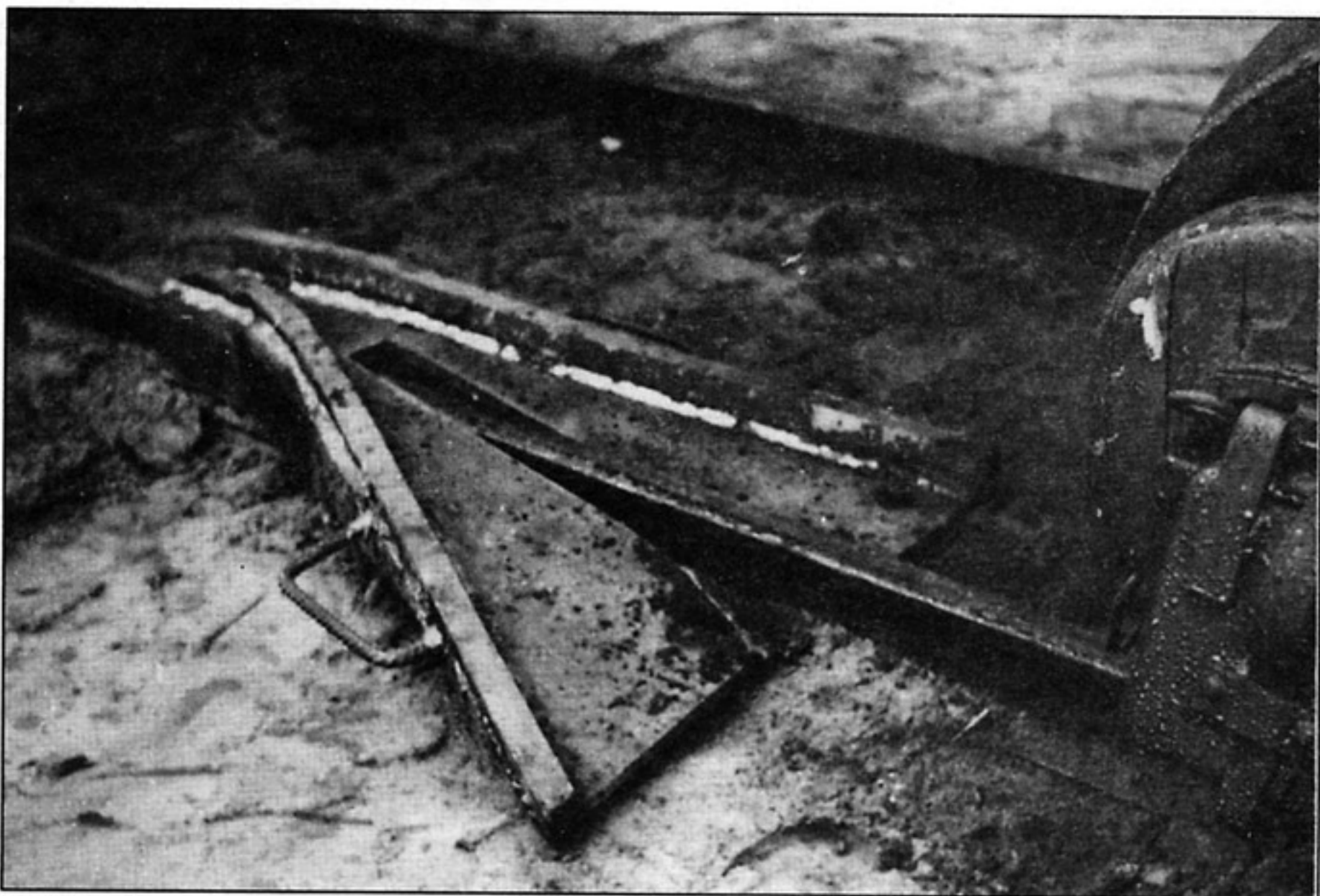
тележку груженого сцепа. Все дело в традиционных "рубках", кусках рельсов примерно метровой длины, которые всегда возили с собой машинисты. Термос можешь забыть дома, а "рубки" — ни-ни! Головки и подошвы этих рельсов с одной стороны были срезаны автогеном, поэтому по самой идее, подкладывая рельсы под сошедшие колеса, можно легко направить их на свою колею. Однако, это только в теории. "Рубки" постоянно пытались выскользнуть и сбросить тяжелые колеса опять на шпалы или в грязный балласт. Восстановители с ломами, деревянными брусками и уговорами на местном диалекте пытались вернуть капризные "рубки" под колеса. Но как же долго это им не удавалось!

И сейчас во время испытаний за эти несчастные 7 опытных поездок, нас удерживали сошедшие с рельс вагоны. Правда, сами мы не падали, а вот встречные пару раз держали нас. Особенно долго стояли мы однажды, когда полностью сошел с рельсов крытый вагон. Поднимать его — гиблое дело. Рама крытого вагона такой ширины, что подлезть под нее и пробраться к тележкам практически невозможно. Тут обычно два выхода: сложный — тащить вагон волоком до ближайшей насыпи, или хотя бы до так называемого нулевого профиля, либо простой способ — сообща сбросить постылый вагон с колеи в кювет. При последнем варианте желательно предупредить об этом

возможных пассажиров и выгрузить груз.

Наконец, мне это все надоело, и попутно с обработкой результатов поездок, я предложил руководству депо изготовить известные всем "лягушки", т.е. приспособления для автоматической установки сошедших колес на рельсы. К моему удивлению здесь, на Выксунской УЖД, об этих земноводных никто ничего не знал! Только позже я понял, что в отличие от промтранспорта широкой колеи, где, как правило, на локомотивах работали пенсионеры с МПС, здесь машинистами тепловозов ездили кто угодно: шофера, лесорубы на пенсии и даже один бывший инструктор горкома партии.

Вечером я набросал эскизы левого и правого приспособления, а рано утром сам стал к резаку. Главное в "лягушках" — верно выбранные линии и направляющие гребней. Увы, любопытных было достаточно, а помощи никакой! И дело здесь не в черствости людей, а просто в элементарном непонимании того, что это там режет и сваривает приезжий кандидат наук. Как катятся колеса по рельсам для них более-менее понятно, а вот как колеса могут сами со шпал на эти рельсы забираться без проверенных "рубок" и натруженных рук — это разумению не подлежало... Даже к эконометру, а это все-таки необычный электрический измерительный прибор, привыкли быстро, здесь же полное непонимание и неприятие.



К самому началу обеда обе "лягушки" были готовы, правда, на МПСовские были совершенно не похожи, ну и ладно, главное, что все было верно рассчитано. Подозвав бригадира, я ткнул своим указательным пальцем в раскаленные от долгой сварки монстры и попросил организовать в депо крушение с порожним вагоном. Он молча, но весьма выразительно покрутил уже своим указательным пальцем у своего виска и пошел отдыхать.

Что же делать, уж больно хотелось испытать свое изобретение! Раз нельзя, но очень хочется, то можно... На втором деповском пути стояла вереница разнокалиберных вагонов, а внутри на канаве — два тепловоза. Я отогнал тельфер максимально от ворот, но крюк до порожней платформы не достал. Тогда я поддел платформу с каким-то металлоломом. Кстати, если присмотреться, то тельфер и эту платформу видно на фото в начале статьи. Осторожно поднял буферный брус, сдвинул платформу в сторону и плавно опустил тележку... в песок. Только после этого довольный тоже пошел в столовую.

Возвращаясь, уже издали увидел весьма агрессивную толпу, которая, сидя на корточках, разглядывала сошедшую с рельс тележку и бурно что-то обсуждала. Когда я с адреналином в крови подошел ближе, то все почему-то замолчали, а бригадир зло бросил, что платформа отнюдь не порожняк, как договаривались. Дальше он уже спокойнее спросил, что я собираюсь делать дальше, звонили с конторы, сказали, чтобы тепловоз выводили с канавы. Маневровый тепловоз уже подошел с торца.

Тут я выдержал паузу, тоже сел на корточки, как будто впервые увидел эту платформу и попросил помочь установить под буферные стяжки обе "лягушки" (вес каждой был не менее 40 кг). Надо отдать должное, тащить "рубки" никому не хотелось, про тельфер тоже почему-то никто не вспомнил (в пылу даже не поинтересовались, как вагон в песке оказался), поэтому трое или четверо бросились мне помогать. Среди добровольных по-

мощников был и машинист маневрового тепловоза. Через 2 минуты приспособления были установлены и машинисту даны указания трогаться "шепотом", с применением крана 4ВК.

Все остальное произошло, как и должно быть, быстро и буднично. Состав тронулся, платформа прыгнула несколько раз, задевая за шпалы, скрытые песком, колеса передней оси всползли на направляющие "лягушек" и со стуком опустились на рельсы, за ними вторая ось. Все!!! От момента установки "лягушек" до момента установки тележки 5 минут, с учетом времени ходьбы машиниста.

Дальше шумный восторг, который я никогда не забуду, и поздравления.

Дальнейшая история приспособлений неожиданно героическая. "Лягушки" сразу же прибрал к рукам главный машинист тепловоза ТУ7-2545, с которым я ездил все опытные поездки. Он специально приварил к торцевому брусу крюки, на которые навешивал "лягушки". Тепловоз издали походил на танк с запасными траками. Уже на следующий день, как мне позже доложили, "лягушки" подняли вагон-сцеп с лесом под Унором, и

вообще за месяц их снимали с тепловоза свыше двадцати раз.

Однажды, уже ближе к осени, с нижнего склада прибежали гонцы с воплями, что в горловине нижнего склада сошел с рельсов грузе-ный полувагон с лесом. Не подумав, как следует, наш машинист одолжил мои "лягушки". Это был конец! Ему через час, поблагодарив, вернули четыре искореженных куска. Вагон колеи 1520 мм, правда, "лягушки" успели вернуть на рельсы...

И, в заключение, хочется сказать известное изречение предпринимателя Мальцова, ярого сторонника строительства ж.д. в России в середине 19 века: "не верно, что нет пророков в своем отечестве, пророки есть, но современники не признают их и только немногие им внимают!".

Р.С. Спустя 2 года (лучше поздно, чем никогда) мне выдали замечательный документ: "Удостоверение на рационализаторское предложение. Приспособление для подъема подвижного состава на рельсы". Это и есть главное подтверждение всему сказанному.

Ту6А-2579 на ст.Бекетово на небольшой лесовозной УЖД.

Фото Е.Полянского, 2002 г.

Рассказ об этой лесовозной дороге читайте в ближайших номерах ЛТ



В ЛТ№4/02 был приведен список железнодорожных частей РККА, участвовавших в военных конфликтах 30-х годов и статья в 2/03 о бронепоездах НКВД подтвердили, что кроме РККА, многочисленные железнодорожные части были и в НКВД, и имели вполне солидную боевую историю. Есть еще одно подтверждение этому. Так, в сборнике документов "Органы государственной безопасности СССР в Великой Отечественной войне" т. 1 на стр. 87 - 88 приведено Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) "Об организации головных дорожно-транспортных групп НКВД СССР на военное время" 18 сентября 1939 г. Там сообщается, что для обеспечения на военное время оперативных мероприятий НКВД на Белорусской, Западной и Юго-Западной железных дорогах Комитет Обороны при СНК Союза ССР обязал НКВД организовать шесть головных дорожно-транспортных групп в следующих железнодорожных пунктах: Полоцк, Минск, Калинковичи, Коростень, Казатин и Жмеринка и утвердить штаты головных дорожно-транспортных групп НКВД в количестве 420 единиц. При этом обязали НКПС выделить для НКВД для организации дорожно-транспортных групп 54 единицы подвижного состава.

К сожалению, никаких комментариев к этому постановлению в книге не дано. В литературе мне не встречались материалы об этих группах. Судя по дате постановления и указанных станциях, это все происходило во время, так называемого, Освободительного похода Красной Армии в Западную Украину и Западную Белоруссию. Хотя на вооруже-



Снабжение водой паровоза бронепоезда. Примерно 1940 г.

Еще раз о бронепоездах НКВД

нии войск НКВД были бронепоезда, данных об их участии в Освободительном походе нет. Скорее всего они не применялись в боевых действиях из-за широкой колеи, так как и бронепоезда Красной Армии дальше от границы не шли.

Зато в Финской войне они воевали. В книге В. Ефимьева, Н. Манжосова и П. Ф. Сидорова "Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг." упоминается, что 7 апреля 1940 г. орденом Красного Знамени за героизм, проявленный в боях за Выборг, был награжден командир бронепоезда 51-го полка НКВД капитан Я. С. Грушелевский. В апреле 1942 г. майор Я. С. Грушелевский возглавил 31-й отдельный Горьковский дивизион бронепоездов.

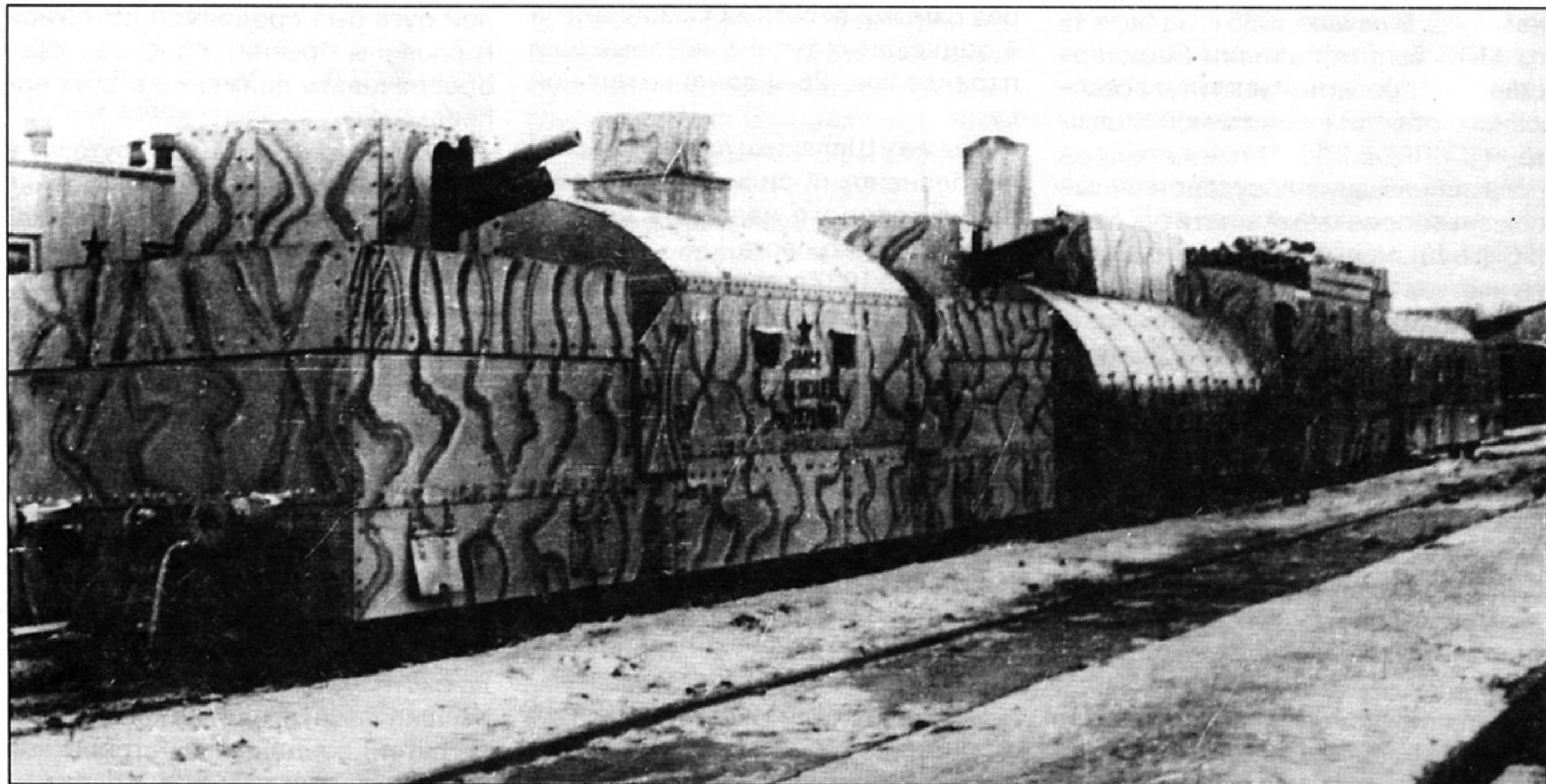
Хотя Выборгская операция 1940 г.

весьма неплохо расписана в различных источниках, в том числе и в таком солидном труде, как "История артиллерии", упоминания о бронепоезде 51-го полка НКВД в них нет.

В Музее милиции в Москве упоминаний о бронепоездах НКВД ни слова. Побывал в и Ленинграде. Посетил музей-кабинет Ф. В. Дзержинского, Музей артиллерии, инженерных войск и войск связи, Музей железнодорожного транспорта. Но и там информации о бронепоездах НКВД мне почерпнуть не удалось. В музей КГБ в Москве не попасть, как и не попасть в архивы НКВД. Зная основную деятельность НКВД внутри нашей страны, шансы открыть еще одну закрытую страницу нашей истории почти ничтожны.

С. Санеев

Бронепоезд №59 им. Якова Свердлова. Фото из коллекции В. Скавыш



лись они "рыбкой", и самый крайний уже практически проходил вблизи Окружной. Сформировался парк, получивший официальное название "Парк отстоя пассажирских вагонов "Камушки". "У местных железнодорожников, - улыбается Александр Андреевич Васильев, попыхивая сигареткой: - бытовало прозвище - Пост "Камушки". В этом месте, был "отстой" пассажирских вагонов." От обзора по обеим сторонам разъезд был укутан густым кустарником. Еще реже местечко именовалось пост "Дорогомилово". Но "Камушки", наверное, приятнее и ближе. Это название сохранило память о существовавших здесь каменоломнях.

На правом берегу перед самым мостом через стрелку от Брянской ветви отходил коротенький охранный тупик. Чуть южнее в "Брянку" была врезана другая стрелка. В этом месте к ней примыкала т.н. ветвь поста Завода им.Бадаева (тогда так именовался Трехгорный пивоваренный завод). Сам пост был, что называется, одно название. Управление осуществлялось сначала из деревянного сарайчика, а позднее здесь поставили обыкновенный 20-тонный контейнер. Заварили его створки, прорезали оконце и дверь, разместили внутри аппаратуру, телефон и обогреватель, и вот он, пожалуйста, пост! Однопутная ветка под прямым углом к Брянской шла по высокому берегу реки вдоль через погосты к воротам пивоваренного завода. У поста Бадаевскую ветвь пересекал гужевого спуск к правобережному устью Брянского моста. Сразу за гужевым переездом располагалась стрелка, и со стороны берега начинался параллельный обгонный путь. Длина его составляла порядка 100-120 м, и обычно здесь выставлялось до 5-ти вагонов.

Еще с довоенного времени по Б.Дорогомиловской и Можайскому шоссе пролегла "сталинская" трасса. Вероятно, именно это обстоятельство определило весь их "витринный" архитектурный облик, делавший Москву городом контрастов. За помпезными элитными многоэтажками по-прежнему теснились одно- и двухэтажные дорогомилловские бараки, а у реки по-прежнему располагались погосты. Под узеньким Кутузовским путепроводом по-прежнему копилась в своей повседневной рутине ст.Кутузово. Путепровод расширили, реконструкция сохранила его дореволюционные пролетные строения, но привела к ликвидации станционного поста центра-



Станция Кутузово, теперь практически нигде не видно.

Фото А.С.Бернштейна

лизации №3 и путевой казармы. В 1948 г. окрестности "облагородили": ликвидировали оба кладбища и на их месте разбили парк. Берег Москвы-реки был одет в гранит, и почти до самого Брянского моста теперь протянулась Дорогомиловская набережная. Берег стал отныне здесь представлять собой две террасы, спускавшиеся к набережной. По иронии судьбы тропинки и лавочки парка располагались на верхней террасе в непосредственной близости от Бадаевской ветки, и гуляющие, горожанки, и дети время от времени вздрагивали от гудков проходящего паровоза.

В 1951 г. филевский Авторемонтник стал Московским телевизионным заводом. Вместо запчастей по железнодорожной ветке теперь стали подаваться вагоны с упаковочной тарой и деталями телевизионной техники. Одновременно отправлялась часть готовой продукции, в т.ч. и специального назначения.

Схема А.Васильева наглядно иллюстрирует перемены в облике узла, произошедшие в 50-х. Телеграфный пост №7 стал именоваться блокпостом "6-й км", а позднее "М.-Пост Западный". Местность, зажатая сегодня развязками Третьего транспортного кольца, рекой Москвой и Пресненским выставочным комплексом, была еще до недавнего времени буквально "нашпигована" железнодорожными путями. Комментируя схему, Александр Андреевич отмечает, что "в самом начале 50-х на тогдашней Западной дороге пассажирские составы шли по кривой главной двухпутки и напротив Московского ипподрома сливались с двухпуткой при-

городной. В этом месте "резали" маршрут локомотивы, выпускаемые с контрольного поста под грузовые поезда. Стрелками распоряжался Пост "Скачки". (Название свое Пост получил по названию местности, которая до 1917 г. именовалась как "Место скачек".) Через него по оригинальному бетонному путепроводу, располагавшемуся над выемкой за пл.Беговая, паровозы из депо пропускались на "Брянку" (как называли местные Брянский пост). А уж с Брянского они подавались под составы. Грузовые составы отправлялись вдоль Ваганьковского кладбища и сливались с пассажирским ходом перед пл.Тестовская." "И Брянский Пост, и одноименная ветка, - продолжает свой рассказ Васильев, играли важную роль при организации передач с обеих дорог. Хозяйственные поезда, состоявшие из порожних пассажирских вагонов, следовали на тех.станции, пункты отстоя и возвращались в пункты посадки пассажиров" "В те годы, - говорит Александр Андреевич: - в грузовом движении работали полученные по ленд-лизу "американки" серии Е^а. Ну, это как Студебекеры - по аренде. Вскоре их сменили отечественные паровозы серии Л (Депо им.Ильича/ст.Москватов.Смоленская). На "тупиковый" Звенигород ходили "электрички" Сд, См и Ср. Пригородные на Можайск водили С^у. Дальние - ПЗ6. В ноябре 1957-го пошли первые синие "сундучки" серии ВЛ22^м. Позднее появились "буханки" ВЛ23, замененные вскоре на "серые" Н8. На передачах с Окружной работали ТЭ2, правда, уже вытесняемые тепловозами ТЭЗ" "На Киевской, - закуривая новую си-

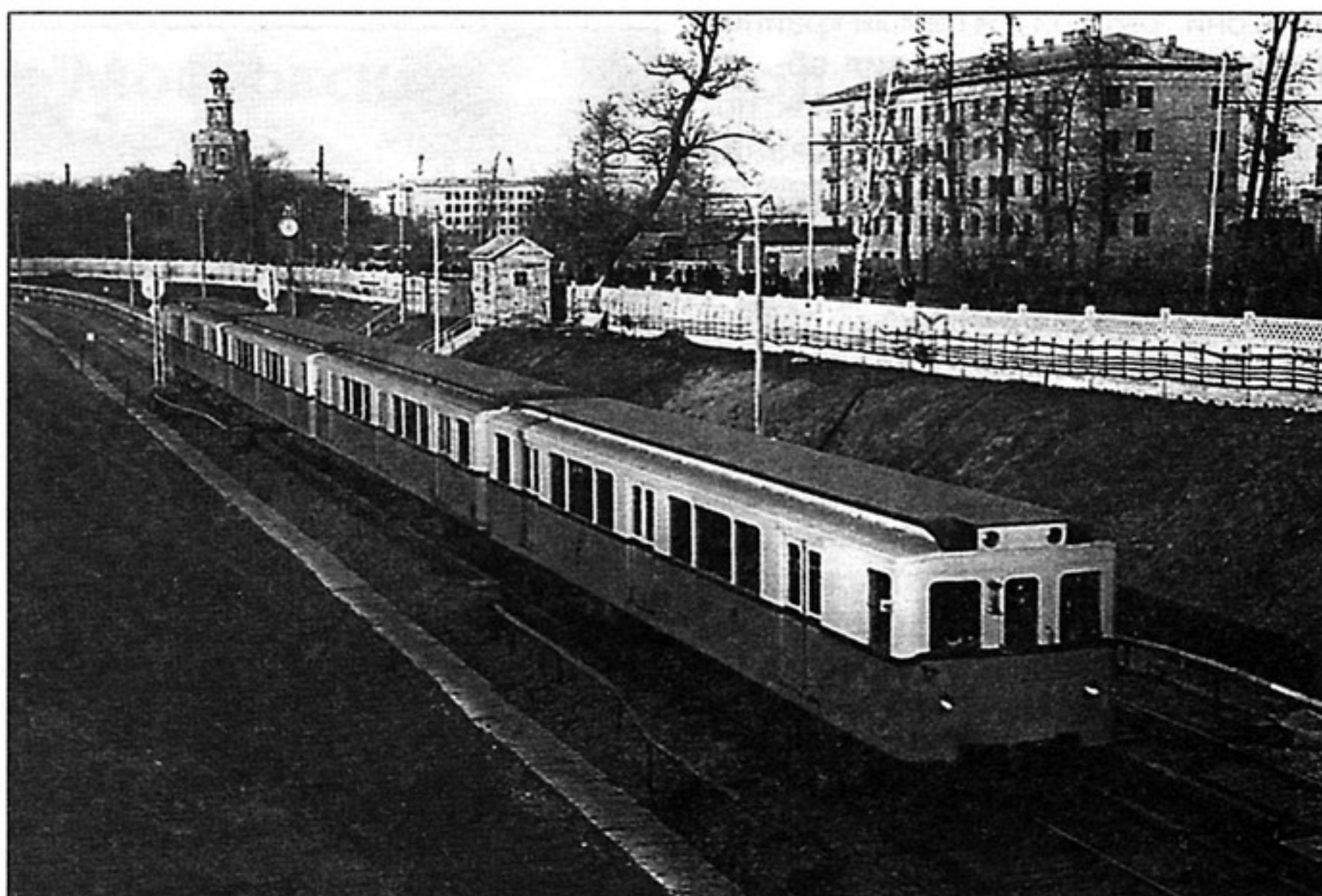
гаретку, продолжает Васильев, было проще. Грузовые ФД оборачивались по Москве-Сортировочной. Пассажирские ИС (ФДп) вели дальние от вокзала до Сухиничей".

1956/7 - 1998: метро

В 1956 г. на месте бывших Брянского и Новорезервного проездов на карте Дорогомилово появилась новая улица Киевская. Вглядитесь в эту фотографию, сделанную с платформы ст.м. "Студенческая", сразу после ее постройки. Автор, стремясь увековечить трофейные вагоны Берлинского метро, на самом деле сделал снимок, просто бесценный с точки зрения москвоведения. Он донес до нас последние постройки рабочего поселка Московско-Киево-Воронежской дороги, остававшиеся на Киевской улице. Они исчезли вместе с появлением там проезжей части.

В 1957 г. бывшие улицы Новодорогомиловская и Кутузовская слобода были объединены с частью Можайского шоссе в Кутузовский проспект. Район "Кутузовки" неузнаваемо изменился. Была снесена большая часть бараков, и по обе стороны проспекта возник новый жилой район многоэтажных кирпичных домов с магазинами и школами. Окончательно оформился облик Западного речного порта. Новая ветка вдоль берега соединила его с местными промзонами в районе Берегового проезда и Филевской поймы.

7 ноября 1958 г. через Дорогомилово прошла первая очередь Филевского радиуса метро. Он начинался от действующей, "старой" ст.м. "Киевская" мелкого заложения, выходил на поверхность в начале одноименной улицы и заканчивался на ст"Ку-



7 ноября 1959 г. – день открытия продолжения Филёвской линии метро до ст.Фили.(фото сверху).

Эта линия с момента открытия в 1958 г. ее первого участка от станции Калининская (ныне – Александровский Сад) до ст.Кутузовская, и до середины 1960-х гг. обслуживалась исключительно составами из 4-х вагонов типа "В".

Эти вагоны строились в 1930-е годы в нескольких модификациях германскими заводами для Берлинских линий метро "широкого профиля", и по своим габаритам, высоте пола над рельсами и длине кузова были аналогичны вагонам московского метро.

Основным внешним отличием вагонов типа "В" было наличие с каждой стороны кузова только 3-х дверей для входа и выхода пассажиров (вместо 4-х пар дверей у отечественных вагонов) и строенные окна (узкое-широкое-узкое, они хорошо видны на снимках) между дверями вместо сдвоенных (парных) квадратных окон у вагонов московских. Вагоны "В" поступили в Москву в качестве временной меры,

так как ввиду увеличения длины линий московского метро в годы Отечественной войны, наличного подвижного состава оказалось явно недостаточно, а промышленность была не готова к возобновлению строительства вагонов метро. Вагоны "В" пришлось подвергнуть довольно серьезной реконструкции.

В 1947 г. реконструированные вагоны "В" стали поступать на Кировско-Фрунзенский диаметр (ныне – Сокольническая линия), имевший тогда небольшую длину (1-я очередь строительства: Сокольники – Парк Культуры, 1935 год), и с конца 1948 г. эта линия была полностью укомплектована вагонами "В". При этом вагоны, имевшие в Берлине ярко-жёлтую окраску, получили первоначальные цвета московских вагонов, сохранившиеся только на Кировско-Фрунзенском диаметре – светло-оливковый низ и кремовый верх. Высвободившиеся вагоны типов "А" и "Б" были перекрашены в ставшие обычными цвета (синий низ и голубой верх) и направлены на Арбатско-Покровский диаметр; до этого из-за нехватки вагонов составы метро на этой линии формировались только из 4-х вагонов, что приводило к недопустимой тесноте. Но, к моменту продления Кировско-Фрунзенского диаметра до спортивного комплекса в Лужниках (1957 г.), эта линия была укомплектована новыми отечественными вагонами типа "Д", так как крутые уклоны на участках Парк Культуры – Фрунзенская и Спортивная – Ленинские Горы (ныне – Воробьёвы Горы) оказались не под силу берлинским вагонам. Некоторое время они находились в резерве, получили обычную сине-голубую двухцветную окраску, и снова были введены в эксплуатацию при открытии почти полностью наземной Филёвской линии, которая имеет лёгкий профиль. После укомплектования Филёвской линии новыми вагонами "Д", вагоны "В" были возвращены в Берлин.



тузовская" под Кутузовским проспектом. Участок протяженностью 2,4 км стал продолжением построенного еще до войны "хрущевского" метро. Ровно через год, 7 ноября 1959 г. была введена в строй ст.м. "Фили", и радиус удлинился еще на 1,6 км. На участке "Студенческая" - "Кутузовская" - портал тоннеля рельсы метро укладывались по выемке ветви №24/Брянского поста. Саму ветвь ни перемещать, ни тем более демонтировать не пришлось. С давних времен между нею и внутренним склоном выемки (обращенным к ул. Киевская) сохранялась незанятая полоса, предназначавшаяся когда-то для несостоявшегося второго пути "Брянки". Здесь-то и уложили рельсы метро со всеми их атрибутами. Они легко вписались в выемку в силу того, что габарит метро приблизительно раза в полтора меньше железнодорожного. Не помешал метростроителям и уникальный "американский" гужево-путепровод над выемкой, его "косое" пролетное строение сохранялось здесь вплоть до начала 80-х годов, а устои вплоть до начала строительства автобана (1998).

Однако без издержек не обошлось. Как я уже говорил, в пространстве между соединительной ветвью №23, примыкавшей к Кутузово с юго-запада и главными путями Окружной располагались несколько т.н. боковых путей станции. Существовавшее на тот момент путевое развитие Кутузово не позволяло строителям разместить площадку будущей станции метро под Кутузовским путепроводом. Было принято следующее решение: 1.) снять боковые пути Кутузово; 2.) перенести основные пути Окружной на их место в пределах площадки Кутузово под путепроводом (т.е. поезд, заходя по главным путям на Кутузово с юга, с Потылихи, на этом отрезке как бы смещался левее); 3.) на место основных путей переместить ветвь №24/Брянского поста; и 4.) на освободившейся площадке разместить два пути и здание станции метро.

Приблизительно в то же время перестал функционировать "потылихский" пост ст. Кутузово. Прослужив до конца 50-х, он был снесен где-то году в 61-м. О нем упоминает А.А. Васильев в одном из своих знаменитых дневников-летописей.

Ст.м. "Фили" была тогда конечной, дальше за поворотом было устроено электродепо. Из соображений рациональности этот отрезок трассы и станцию разместили в овраге речки Фильки, упрятав под землю после-



дний участок ее русла. Мост портовой ветки превратился в путепровод, и в своем обновленном виде он органично вписался в архитектурный ансамбль станции метро.

Рост объемов так называемого "индустриального" строительства требовал введения в строй все большего количества новых для того времени домостроительных комбинатов и мощностей по производству цемента. В районе бывшей Ермаковой Роши появился цементный завод. Подъездной путь соединил его с "Брянкой". На месте бывшего поселка Тестовский была построена одноименная платформа. Расположена она была очень удачно, ибо пассажиры могли теперь без проблем пересаживаться с электричек на местные маршруты автобусов и троллейбусов. При прокладке выемки Шмитовского проезда в 60-61-м годах для всех пересекавших ее путей и веток были сооружены 7 путепроводов: путепровод подъездного пути сахаро-рафинадного завода (в советское время завод стал именоваться "им. Мантулина"); однопутный путепровод 25-й соединительной ветви Окружной; параллельный, двухпутный главного хода Белорусского направления с пл. Тестовская; в районе улицы Ермакова Роша - однопутный для "Брянки"; 2 двухпутных: высокий - главных путей Окружной и обычный - для 26-й и, наконец, трехпутный - подъездных путей Мелькомбината №4. Продолжением Шмитовского проезда стал Шелепихинский мост. На правом берегу в теле моста был оборудован специальный путепровод для портовой ветки, которая в этом месте была однопутной.

В 1961 г. бывшая Дорогомиловская и присоединенная к ней новая набережная были переименованы в Набережную Т. Шевченко. С новой набережной можно было по-прежнему наблюдать за движением на Ветви Бадаевского завода.

В середине 70-х исчезла проходная НИИ-17 и бараки перед ней, а завод "Коммунальник" был переведен в район Берегового проезда. В начале 80-х на месте образовавшегося пустыря вырос новый корпус НИИ и "спец-ателье". К настоящему времени от "барачной" Кутузовской слободы осталось только два строения, стоящие в сквере за Панорамой Бородинской Битвы в коротеньком Кутузовском проезде.

В 1978-79 года была произведена замена пролетных строений Дорогомиловского моста

На схеме А. Васильева не указана ветвь №25 (П. Брянский/ст. Москва-тов. Смоленская - телеграфный пост №6). К середине 80-х не было уже ни ее, ни самого поста. Осталось лишь незаполненное место под путепроводами над Белорусским направлением.

О былых временах напоминает здесь лишь одинокий деревянный столб у устоя, обращенного к Пресне. Пунктиром обозначена и ветвь №26 (южная горловина ст. Пресня - телеграфный пост №7). К середине 80-х Пост был демонтирован, на его месте планировалось строительство базы ОРСа. По каким-то причинам к строительству так и не приступили, и теперь здесь лишь пустырь. Впрочем, геометрия ветви вполне читаема: ее бывшее местоположение определяет мысленная кривая, которую описывают в этом месте старые кирпичные гаражи.

1998 – н.в.: постройка Третьего транспортного кольца

Кутузово теперь ничто. Станция потеряла свое значение. Сохранились вокзал и пост №2. Правда, технически он теперь с Кутузово не связан, и управляется с Пресни. Пассажирская площадка со временем стала затягиваться слоями земли и зарастать. Буквально до последнего времени, правда, просматривались камни мощеной гужевой площадки за зданием вокзала, у погреба для керосина. Сейчас там не осталось ни одного камня. Автобан проходит впритык к задней стене вокзала, и весь исторический булыжник, и пакгауз 2-й очереди, что называется, “как корова языком слизнула”. Ликвидирован и керосиновый погреб. В последнее время его вид был, конечно, ужасный, все было завалено и загажено. Это было удивительно, но до самого последнего момента сохранялись остатки “родных” металлических створок дверей... хотя, конечно, ржавые лохмотья...

Строительство “съело” и остатки внешнего (обращенного к станции) устоя “американского” гужевого путепровода. Бетонная стена автобана нависает над 24-й ветвью.

Оба деревянных пакгауза с подъездными путями сохранялись вплоть до 98-го года. Правда, один уже заваливался на бок, но вот его собрат, когда его сносили, поразил строителей сухим и прекрасно сохранившимся деревом своих стен.

Время и люди, однако, не пощадили ни мост, ни насыпь, ни мост/путепровод Брянской ветви. Разорвав путь, строительство автобана как бы размежевало 24-ю и Брянскую ветви. В пределах площадки Кутузово ветвь №24/Брянского поста восстановлена, но отнесена дальше от метро. Начало “Брянки”, если можно было бы так назвать то, что от нее осталось, перенесено за пересечение Окружной дороги с белорусским направлением. Реализована классическая схема отмыкания. Сразу за мостом/путепроводом Окружной, параллельно ее главным путям еще сохраняется кусочек насыпи и старой трассы Брянской ветви. Стрелку отмыкания врезали всего в какой-то сотне метров от Шмитовского проезда. Сразу за ней стрелка охранного тупика, обращенного на юг, к путям Белорусского направления. Съезд между главными путями Окружной располагается у северной горловины ст.Кутузово. Сюда же пе-

ренесли и входной сигнал. Старые карликовые светофоры Кутузово и Камушкова, выкорчеванные из земляного полотна вместе с пасынками, еще в июле этого года были свалены у Брянки в районе ее бывшего поста, там, где ул.2-я Магистральная смыкается с 1-й.

Грустное зрелище! Новые рельсы и шпалы, а впечатление, увы, не то...

Хочется, однако, воздать должное создателям Брянского моста: заложенный в нем запас прочности позволил проектировщикам ТТК использовать его правобережную опору как основу опоры моста автомобильного.

Примечательно и то, что, вплоть до демонтажа в конце 90-х мост/путепровод “Брянки” сохранял свой первоначальный облик.

До сих пор сохраняется и участок двухпутной 26-й соединительной ветви Окружной. Правда, в районе Мелькомбината второй путь едва читается: прямо на нем разместились гаражи. А, вот между “Шмитовским” путепроводом и южной горловиной Пресни она живая, и, очевидно, используется в качестве “вытяжки”. Оба пути 26-й и площадка до Окружной (здесь до строительства автобана и “реконструкции” Окружной начиналась южная горловина Пресни) засыпаны свежим гравием. Время от времени здесь производится разгрузка хопперов с балластом.

Пусть не так интенсивно, как раньше, но есть движение и на подъездных путях к Мелькомбинату. Теперь их, правда, всего два: путепровод над Шмитовским проездом начинается буквально в нескольких метрах за воротами комбината, через систему стрелочных переводов, частью размещенных прямо на путепроводе, две пары путей сливаются и превращаются два. Со стороны Пресни, сразу за путепроводом располагается сделанный явно наспех тупик. Воображаемая соединительная линия легко соединяет его с правым крайним путем.

Функционирует и соединительная ветвь №27. За стрелкой примыкания, расположенной прямо под маленьким путепроводом, соединяющим 2-ю Магистральную с Шелепихинским ш., параллельно главным путям Окружной тянется охранный тупик. Правда, за последнее время его длина несколько сократилась. Неизвестно, однако, какая участь постигнет ветвь в том случае, если трасса “большого” кольца ТТК придет сюда вдоль внутренней стороны Окружной.

Перепланировка Краснопресненской набережной привела к переносу поста Камушки на ст.Москва-Киевская и исчезновению причудливой ветки сахарорафинадного завода. Дороговизна земли (вчерашний пригород оказался сегодня в Центральном Административном округе Москвы), необходимость выделения территории под строительство ТТК и “Сити”, падение производства и объемов перевозок, издержки консервации и поддержания пути вынудили МПС уступить городу и отказаться от этого железнодорожного уголка. В связи ликвидацией правобережного участка “Брянки”, сокращением площади ст.Кутузово и строительством моста “Багратион” пришлось разобрать ветвь поста Бадаевского завода. Зажатые гаражами, ее жалкие остатки еще сохранились у самых ворот завода. Жаль, если ни у кого не сохранилось хотя бы снимков этих маленьких кусочков нашего прошлого...

Вместо Послесловия

...Год 75-й или 76-й. Я, мальчишка, стою с отцом на Кутузовском мосту (путепроводе). Открывается прекрасный вид на северную горловину ст.Кутузово. На месте будущего “цековского” ателье стоит маленький заводик под названием “Коммунальник”. Еще нет новых корпусов НИИ-17. Вместо них - приземистая избушка-проходная. Справа “выплывает” свежепобеленый “кораблик” ст.метро “Кутузовская”. А под ногами – пути. Вдалеке, в зелени, “теремок” поста, за ней угадывается обрыв берега и видны два брата-моста: левее – не электрифицированный, двухпутный Дорогомиловский, а справа – со столбами, однопутный “Брянский”. За речкой – колышущиеся в июльском мареве очертания насыпей на фоне громады элеватора...

Идиллия! Тогда она казалось вечной. Я даже не задумывался над тем, что что-то было до этого, и уж, тем более что наступят времена, когда всему этому придет конец, и, что мой маленький сын запомнит Кутузовку совсем иной...

Электропоезда ЭР22В постоянного тока

В начале 1976 года в депо Нахабино Московской дороги прибыли два электропоезда новой конструкции ЭР22В (номера 69 и 70). Электропоезда были построены Рижским вагоностроительным заводом. Конструкция лобовой части поезда не имела сферических поверхностей. Это упрощало технологию постройки головных вагонов. Вагоны поезда длиной 24,5 м имели три входные двери с каждой стороны вагона. Выход из вагонов — только на высокие платформы (поэтому и буква В).

При создании кабины машиниста конструкторы позаботились об улучшении условий труда локомотивной бригады. Два широких лобовых стекла и два боковых дают прекрасный обзор на три стороны. Лобовые стекла имели пленочные обогреватели с регулируемой степенью нагрева.

В кабине были установлены удобные полумягкие кресла с подлокотниками. Кабина машиниста оборудована новой системой вентиляции и отопления. Теперь отопление производится электрическим калорифером напряжением 3000В. Для уменьшения шума от вентиляторов введен глушитель. Радиостанция, ее блок питания и усилитель перенесены из кабины в служебное помещение, где размещены в специальном шкафу. Площадь кабины по сравнению с поездом ЭР22 несколько увеличена.

Оборудование расположено так, что можно свободно подойти к боковому окну и осмотреть состав во время движения. Усовершенствована конструкция пульта управления. Оборудование его блочное, что создает удобства при осмотре и ремонте. В кабине машиниста имеется электроплитка.

В оформлении салона конструкторы применили много современных материалов. Салоны, обшивка стен, облицовки потолка выполнены из декоративного светлого пластика. Широкие окна, легкое нажатие на ограничительные стержни — форточка открыта. Окна обрамлены легкими наличниками из стеклопластика серого цвета. В салонах полумягкие диваны, обитые искусственной кожей светлых тонов. Вместо вешалок-крючков кронштейны, прикрепленные к полкам. Багажные полки установлены несколько ниже — так удобнее доступ при размещении ручной клади. Улучшена шумоизоляция вагонов.

Для уменьшения продольно-динамических реакций, и повышения плавности хода электропоезда на лобовых стенах внутренних головных вагонов установлены амортизирующие устройства (буфера), которые создают натяжение автосцепок. Вместо металлической применена резиновая упругая площадка баллонного типа по примеру пассажирских поездов.

Для удобства уборки салона подача воды в них производится с обеих сторон вагона по трубопроводам, располо-



ЭР22В-70, Новомосковск, 1995 г.,

женным под диванами. В каждом салоне — по два сливных отверстия, через которые стекает вода после влажной уборки. Вагоны оборудованы подвагонными ящиками для отбросов. Для улучшения механизированной уборки салонов шины заземления электропечей приподняты над полом.

Электропоезда ЭР22В оборудованы реостатно-рекуперативным торможением. Чтобы эффективнее использовать тормозной эффект и получить максимум экономии электрической энергии, установлена система автоматического управления торможением разработанная Московским энергетическим институтом и Рижским электромашиностроительным заводом.

В схеме электропоезда широко применены бесконтактные реле. Установки электронных реле ускорения можно регулировать прямо из кабины.

В электропоезде применена сигнализация перегрева букс, пожароопасности и управления автоматическими дверями. Моторные вагоны были оборудованы датчиками буксования колесных пар. Для повышения электробезопасности в схему дополнительно введены защитные блокировки подвагонных ящиков с электроаппаратурой — при открытии любой крышки ящика срабатывает соответствующая блокировка, которая воздействует на клапан токоприемника и, последний, опускается. В электрических схемах внедрены также хорошо себя зарекомендовавшие электронные схемы регулятора напряжения, регулятор частоты генератора. Реостатный контроллер оборудован вместо механического, бесконтактным переключателем вентилей. На моторном вагоне установлена новая тележка ТУР-01, которая обеспечивает эксплуатацию вагонов со скоростью до 130 км/ч.

Тележка прицепного вагона изготовлена на базе моторной тележки с бесчелюстным буксовым подвешиванием. Конструкция рычажно-тормозной пе-

редачи с пневматическим регулятором принята по типу тележек электропоездов ЭР2 и ЭР9П. Моторные вагоны электропоезда оборудованы системой пескоподачи. Причем для более удобного расположения упругой баллонной площадки бункера расположены в торцовых шкафах. Заправка их осуществляется через горловины, которые расположены снаружи на торцевой стене.

На электропоезде ЭР22В были установлены новые тяговые двигатели 1ДТ.003.1У1. Они позволили уменьшить расход электрической энергии за счет того, что скорость окончания рекуперации снижена. Общая мощность тяговых двигателей 3840 кВт.

Вместо трехмашинного преобразователя ПЭ-5В применен двухмашинный 1ПВ.005.У1. Использован статический возбудитель, который состоит из трехфазного трансформатора возбуждения и полностью управляемого трехфазного тиристорного моста. В случае выхода из строя преобразователя на одном из прицепных вагонов трехфазное напряжение для освещения, вентиляции кабин и питания блока электронных реле автоматически подается с соседнего прицепного вагона.

В течение двух месяцев электропоезда ЭР22В проходили обкатку, и наладку электрических схем. С марта 1976 года по 1988 год эти электропоезда работали в графике с пассажирами в депо Нахабино. Потом оба поезда были переданы в депо Новомосковск, где в середине 90-х годов были списаны.

К сожалению, ни один вагон электропоезда ЭР22В не сохранился, кроме нескольких вагонов, которые используются в отдельных депо как сараи.

Чернов Д., Истра, Москов. обл.

В статье использован материал В.А. Ракова "Локомотивы отечественных железных дорог. 1956- 1975гг."

Отдельное спасибо Шияну В.В., машинисту депо Нахабино.

КУПЛЮ

Модели пасс. вагонов первой эпохи Пруссии и США (Bahmann) из наборов с паровозами John Bull (США) и линии Берлин-Потсдам (Пруссия)/ Корешенков Олег, Санкт Петербург, 195271, ул.Замшина 27-3-67.

Модели кранов, путевой техники любых масштабов, можно б/у/ Голобородько М.С., Украина 69027, Запорожье, ул.Вагонная 25. efs@efs.zssm.zp.ua

Модели локомотивов ТТ, НО, можно в плохом состоянии / Голобородько М.С., Украина 69027, Запорожье, ул.Вагонная 25. efs@efs.zssm.zp.ua

Журналы "Локотранс", ЖД с 1993 по 2000 гг./ Голобородько М.С., Украина 69027, Запорожье, ул.Вагонная 25. efs@efs.zssm.zp.ua

Модели пр-ва "Пересвет", можно б/у/ Голобородько М.С., Украина 69027, Запорожье, ул.Вагонная 25. efs@efs.zssm.zp.ua

ПРОДАЮ

Качественные фото 2 ТЭ116, ТЭП60, ТЭП70, ТЭМ2, ТЭМ2У, ЧС4, ВЛ80с, ЧМЭЗ и др./ Радионовой М.В., с.Б.Сергеевка, Тамалинский р-н, 442918 Пензенской обл.

Фото ТПС и МВПС. Каталог в самоадресованном конверте./ 109369 Москва, а/я 8

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

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 №№ 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 броневедомоля БА-64, библиотеку морской литературы./ Волкову С.П. а/я 3348, г. Ростов-на-Дону -92, 344092. E-mail: volkovs@bk.ru

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

Журналы "Локотранс" 1/96, 2/96, 3/96, 2/97, 1/97, техническую литературу железнодорожной тематики на журналы "Локотранс" 2/95, 4/95, 6/97, 1/98, 3/99, 4/99 / Toms Altbergs, E.Birznieka-Upisa 18-15, Riga, LV-1050, Latvia/ Латвия

Фото э/в, т/в РЖД/ Радионовой М.В., с.Б.Сергеевка, Тамалинский р-н, 442918 Пензенской обл.

www.modelena.ru



MODELENA

Железнодорожные модели

Modelena - магазин железнодорожных моделей, путевого материала, элементов ландшафта, моделей автомобилей зарубежных и российских фирм: ROCO, Piko, Konka, Modela, Bachmann, Lima, Auhagen, Vero, Феникс, Sachsenmodelle, Пересвет, ТТ-Модель, модели советских локомотивов и вагонов, в том числе тепловозы ТЭП10 (ТЭ10) различных вариантов и окраски. Для самостоятельного железнодорожного моделирования в продаже материалы, узлы, детали, герб СССР.

Каталог моделей имеет объем более 100 страниц. Каждая модель, выставленная в каталоге с подробным описанием и фотографией, продаваемой модели.

Доставка моделей почтой по всей России и за рубеж. Ежемесячная доставка моделей в Москву с оплатой при личной встрече. Принимаем модели на комиссию.

Каталог в пределах России высылается по получении почтовым переводом залоговой суммы 50 руб., которая возвращается при совершении покупки. В другие страны каталог высылается после предварительной оплаты расходов в экв. 5 долларов.

305040, Курск, а/я 27 Стальцеву С. Н.

Тел. (0712) 53-01-42.

Каталог можно посмотреть на www.modelena.ru

E-mail: Staltsev@modelena.ru; Sergey@modelena.com

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ФОТО- и ВИДЕОМАТЕРИАЛЫФОТОГРАФИИ ВИДЕОФИЛЬМЫ
КАЛЕНДАРИ

Информация и заказ по почте:

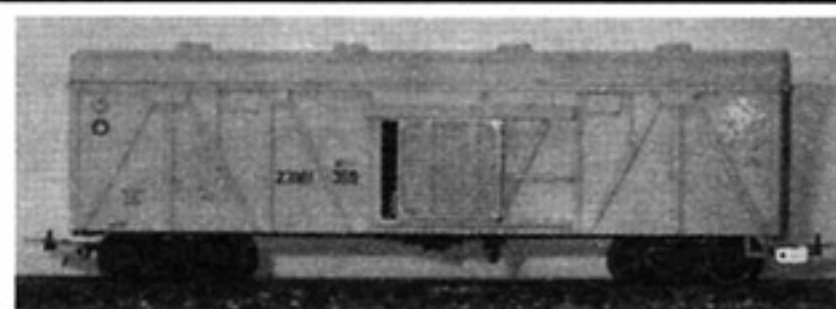
Россия, 125475, Москва, А/Я 6, Ю.Э.Акимов
www.comail.ru/~bahn

Продажа в магазинах:

- <Транспортная книга>, Москва, Садовая-Спасская, 21.
- <Все для модельных ж.д.>, Москва, ВВЦ, пав. №8 <Юный натуралист>
- <Моделизм>, Москва, Варшавское шоссе, 9.
- Детская ярмарка на Тульской, 2-й эт., пав. 26-67.
- <Техника-Молодёжи> Москва, СК<Олимпийский>, 7-9 под., 3-й эт., секц. 1/8.
- <Транспортная книга>, Санкт-Петербург, Пушкинская ул., 20.
- <Голубая стрела>, Санкт-Петербург, 15-я линия Васильевского Острова, 42.



Н0 1:87



Вагоны 4-х осные	RUS	CHF	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



Журналы "ЛОКОТРАНС" прошлых выпусков 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. (1997 г.и., С.П.-Б.)

2х60 руб + 40 руб. почта) 160 руб

"Локомотивы отечественных железных дорог" 1845-1955 г.г. В.А.Раков (565с., М., Т.)

(200 руб + 40 руб почта) 240 руб

"Локомотивы отечественных железных дорог" 1955-1975 г.г. В.А.Раков (М., Т., 2000 г.)

(200 руб + 40 руб почта) 240 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., 140х210 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 крупных городов.

(240 руб + 40 руб почта) 280 руб.

МОСТЫ И ТОННЕЛИ НА ВЕЛИКОМ СИБИРСКОМ ПУТИ (включая БАМ) А.В.Носарев, / инженерно - исторический очерк, 295х210 мм, мяг. перепл., 286 стр, мелов., цв. и чб. илл., схемы, чертежи. М., 2002 г.

Для получения заказа сделайте почтовый перевод: 144012 Московская обл. Электросталь, а/я 104 Ивониной И.А.

На обратной стороне почтового перевода в разделе "Для письменного сообщения" укажите название заказа и свой доставочный адрес

(320 руб+40 почта) 320 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, 270х170мм

(290 руб+30 почта) 310 руб

Контактная сеть. тв/перепл, илл. пособие, 270х170 мм 2002г.

(260 руб+30 почта) 290 руб

Путевые машины и инструменты, тв/перепл, 270х170 мм

(255 руб+30 почта) 285 руб

Атлас железных дорог. Твердый переплет, большой формат (500х350)

(750 руб+50 почта) 800 руб

Внимание!

В стоимость заказа входит почтовая доставка по России. Книги и журналы не высылаются "до востребования"

У нас есть всё

для железнодорожного моделизма



Web: www.modellmix.com

E-mail: modellmix@mtu-net.ru



ИЩУ

Книгу "Промышленный транспорт" А.Т.Дерибас, М., Т. 1974 г. и "Большегрузные восьмиосные вагоны" под. ред. Л.А.Шадура, М., Т., 1968 г. / Малиновский А., а/я 1876, Вильнюс-43, LT2043 Литва

Фото 2ТЭ116, ТЭП60, ТЭП70, ЧМЭЗ, ЧМЭЗт, ЧМЭЗЭ, ЧМЭЗ / Радионовой М.В., с.Б.Сергеевка, Тамалинский р-н, 442918 Пензенской обл.

Фото 15x21 ВЛ10, ВЛ80 и др. Предложения с указанием цен направлять / Васильеву Ивану Петровичу, ос №1, 640001, до востребования

Ищу слайды ВЛ85 и ВЛ86. Прошу писать на английском. / Ralf Beloch, Weilerstrasse 25, 73614 Schorndorf, Deutschland / Германия

Ищу книги В.А.Ракова "Локомотивы и моторвагонный подвижной состав" / Markus Huber, Reussstr., 11 / Postfach 70, CH-8172 Niederglatt / Schweiz / Швейцария

Книгу "Вагоны СССР", каталог справочник НИИ, М., 1969 г. и "Вагоны-самосвалы", А.Логинов и др., М., 1975 г. / Малиновский А., а/я 1876, Вильнюс-43, LT2043 Литва

Литературу по путевым машинам и жд кранам / Голобородько М.С., Украина 69027, Запорожье, ул.Вагонная 25. efs@efs.zssm.zp.ua

Любую информацию по текущему состоянию городского и железнодорожного транспорта Закарпатской области Украины. Приветствуются контакты с любителями из Закарпатской обл. или Львовской. Можно писать на украинском, но более разборчиво. / Россия 300012 Тула-12, ул.Н.Руднева, 25/13-5

Ищу партнеров по обмену слайдами (в крайнем случае - фото 10x15). Писать по-немецки. / Tino Kaden,

Bergstr.42, 01877 Bischofswerda, Deutschland / Германия

Информацию, фото, негативы тепловоза 2М62-0970, который первоначально был приписан к депо Волковыск Белор. ж.д. / Малиновский А., а/я 1876, Вильнюс-43, LT2043 Литва

Коллег моделистов, макетчиков для переписки и обмена опытом / Голобородько М.С., Украина 69027, Запорожье, ул.Вагонная 25. efs@efs.zssm.zp.ua

Зимой 1919 г. при артобстреле жд станции Авдеевка Донецкой ж.д. был смертельно ранен нач. станции Феодосий Михеевич Кравченко - мой дед. Местных краеведов, знающих подробности событий 1919 г. прошу откликнуться. / Коровченко И., пр-т Андропова, 13/32, кв.99, 115470 Москва

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, автомодел, цифровое управление от Roco, Tillig, Lenz, Auhagen, Bahmann, PIKO, Mehano, Пересвет, Modella, Конка, журнал "Локотранс" и др.

Свыше 200 производителей

в наличие и на заказ в магазине
отправляем почтой в пределах России

Оформление заявки с доставкой заказапочтой по России

Т. 8(095)567-70-68 после 22.00

rocomodell@mail.ru



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:

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

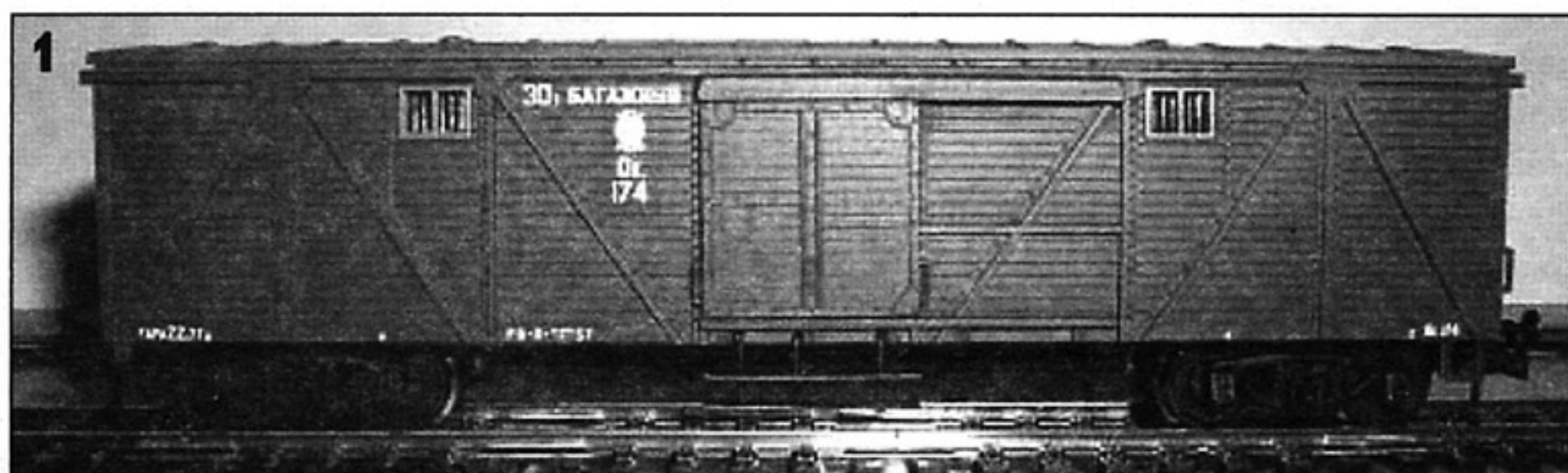
В этом случае достаточно на почтовом переводе в разделе "Для письма" сообщить текст объявления.

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

Продолжаем работать для вас



Завершился очередной, третий год работы производственной группы Modellmix на рынке железнодорожного моделизма в России и СНГ. Как любая публичная организация мы подводим итоги своей работы и в этой статье хотим поделиться с вами, уважаемые читатели, нашими успехами и неудачами, положительными и отрицательными моментами нашей деятельности.

Основным и, наверное самым приятным, результатом работы в этом году можно считать освоение в полной мере макетного строительства. В течении 2002 года мы выполнили заказ на построение полнофункционального макета работающего в ручном и автоматическом режиме. Фотографии макета вы можете увидеть на интернет-сайте нашего проекта www.modellmix.com. Организация производства макетов оказалось очень сложным делом, но мы умышленно пошли на трудности, чтобы решить для себя, есть ли в России мощности (специалисты с достаточным опытом, техническое оснащение, экономические факторы) для постановки данного вида работ на более

менее производственный уровень. После нескольких ошибок, о которых мы расскажем ниже, сформировалась команда профессионалов, которые с нашей точки зрения могут реализовать любой проект подобного плана. Список работ, которые может выполнять производственная группа Modellmix, теперь не ограничивается только постройкой макетов. Мы готовы выполнить диорамы в любом масштабе, который необходим заказчику, изготовить неординарную сувенирную продукцию, подготовить полиграфические материалы на железнодорожную тему и, конечно, разработать и реализовать железнодорожный макет заданной тематики.

Одним из серьезных достижений этого года, можно считать выпуск конверсированного тепловоза МГ-2 в двух окрасках и багажного вагона (1). Об австрийском тепловозе с русской историей, мы подробно рассказывали в предыдущих номерах альманаха Локотранс. Модель получилась интересной и мы надеемся — она будет не последней моделью, которая прошла нашу конверсию. Модель почтового вагона колеи НО (1:87) выпу-

щена под конец 2002 года. По оценкам даже самых взыскательных клиентов, модель получилась качественной, с хорошей окраской и детализацией, ознакомиться с ней вы также можете на нашем интернет-сайте.

Приятно отметить, что нашими клиентами стали крупные и известные компании.

В сентябре 2002 года производственная группа Modellmix выполнила крупный заказ ОАО "СУАЛ-Холдинг". 20 сентября 2002 года открылось рабочее движение к Средне-Тиманскому бокситодобывающему комплексу в республике Коми. ОАО "СУАЛ-Холдинг" построило первую с 1917 года частную железную дорогу, по которой будет осуществляться поставка бокситов на уральские алюминиевые заводы. Памятным подарком, символизирующим начало движения по новой железной дороге, стали 100 моделей полувагонов, груженых бокситами, которые по заказу ОАО "СУАЛ-Холдинг" выполнила производственная группа Modellmix в презентационном варианте оформления. (2)

Этим проектом открылась новая страница нашей деятельности — изготовление же-

лезнодорожных сувениров.

Следующим проектом над которым пришлось достаточно серьезно поработать, был проект восстановления детской железной дороги для компании "Мастердент". В детском отделении этой стоматологической фирмы существует железная дорога, которая эксплуатируется в течении 4-х лет, радуя своим видом маленьких посетителей. Производственная группа "Modellmix" выполнила сложный ремонт локомотива, блока питания и рельсового полотна, и сейчас дорога снова радует посетителей, отвлекая их от мыслей о предстоящем лечении.

В рекордно короткие сроки (7 дней) выполнен презентационный макет для Sun Microsystems, надеемся часть читателей, которые близки к информационным технологиям, знают об этой международной корпорации. Этот макет, с модельной точки зрения скорее похож на схему или игрушку, но цель, ради которой он создавался, была достигнута и клиент остался доволен, как качеством макета, так и четким соблюдением сроков выполнения работ. (3)

Есть успехи и в области торговли моделями и принадлежностями для железнодорожного моделизма. Ассортимент предлагаемых товаров постоянно растет, появляются российские комплектующие. Намечены прямые поставки моделей от нескольких производителей из-за рубежа. Расширяется справочный раздел сайта, теперь вы можете увидеть в нем основные схемы



подключения стрелок, светофоров, семафоров, схемы различных устройств и оборудования. Выпущен CD-диск с полным каталогом моделей и других товаров, которые накоплены нами за эти годы работы. Структура диска аналогична текущей архитектуре сайта с разделами: проекты, справки, ссылки и т.д. В наших планах выпуск обновленной версии каталога каждые полгода.

Особое внимание мы уделяем нашим региональным заказчикам, в этих целях с 1 сентября 2002г., вне зависимости от объема заказа каждый клиент получает в подарок один номер журнала Modell Eisenbahner, вышедший в период 1980-х - 1990-х гг. Клиенты сделавшие заказ продукции фирмы Arnold получают каталоги этой фирмы прошлых лет бесплатно. Проведены первые викторины с розыгрышем призов, по результатам которых более чем 10 призеров стали обладателем подвижного состава от фирм Roco и Arnold.

В текущем году подобные акции будут продолжаться ежемесячно.

Таким образом, если говорить в целом, мы продолжаем развитие проекта и надеемся, что в будущем сможем порадовать вас и другими хорошими новшествами и новостями.

Есть такое понятие в любой сфере нашей жизни, как репу-

тация. Так вот, в это понятие можно вложить очень много личных качеств человека, фирмы, и даже государства. Всем известно, что хорошую репутацию зарабатывают годами, а может быть даже десятилетиями, а вот теряют ее очень быстро, иногда даже не замечая, как это происходит. В наше модельном мире, людей имеющих репутацию надежных и серьезных партнеров достаточно, но, вступая на тернистый путь производства, приходится искать отдельных специалистов, которые могут делать специализированную работу и главное отвечать за взятые на себя обязательства. При постройке макетов, мы столкнулись с очень тяжелой проблемой наших соотечественников — это безответственность. Печально видеть когда взрослые люди, первоначально, давая обещание сделать определенную работу, начинают сваливать свою некомпетентность на плечи других, устраивают скандал с привлечением всех родственников, от жены до отца. И этому "мастеру" не 18 лет, а уже около 30. Странно, но такова действительность.

С такими и некоторыми другими проблемами мы столкнулись при строительстве макета. Общее название всему этому безобразию, при условии, что сумма оплаты за запланированную работу ис-



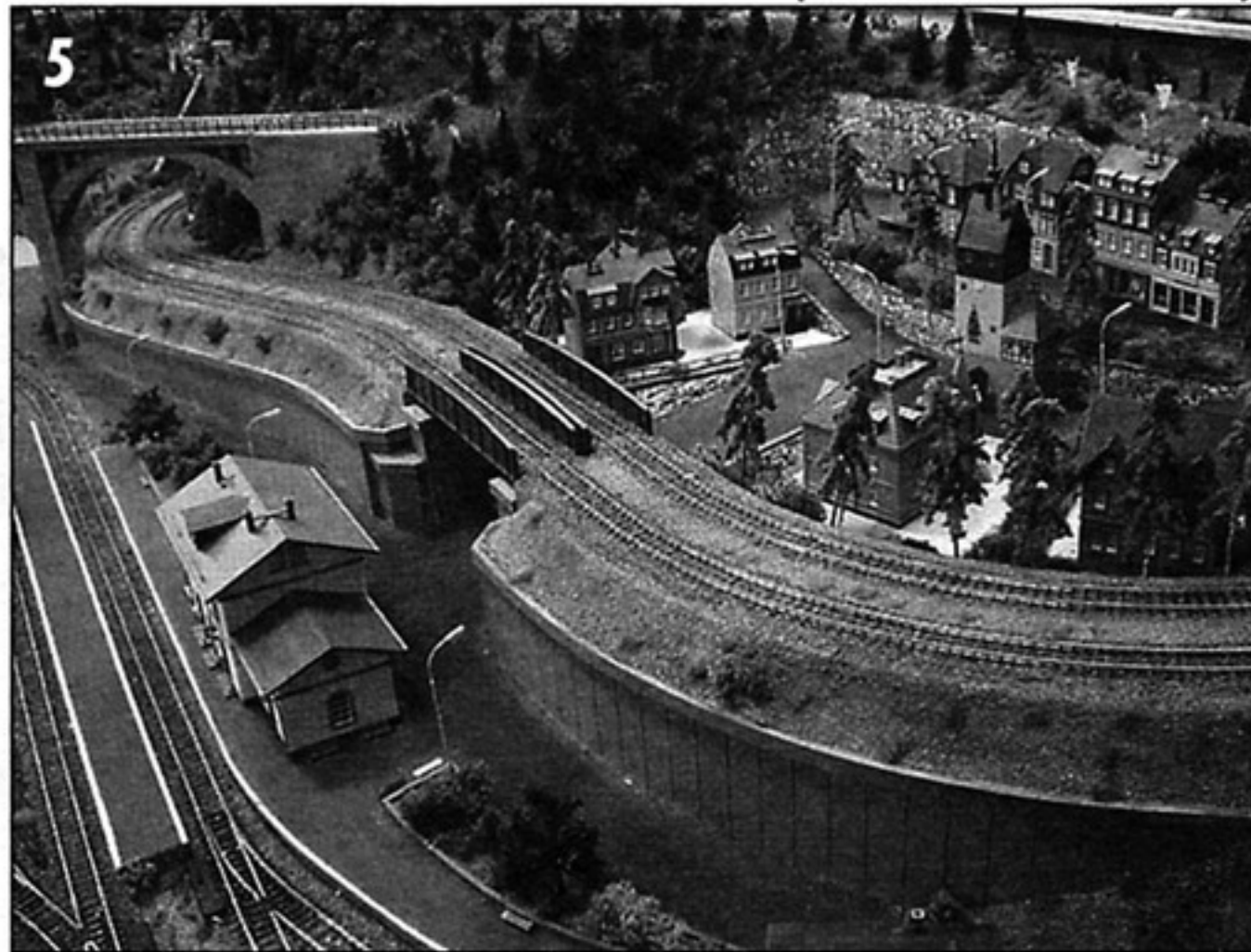
числяется десятками сотен долларов — безответственность. Называть имена мы не станем, но хотим предостеречь наших текущих и будущих клиентов — в России очень мало коллективов, которые могут выполнить работы по строительству заказного макета.

Теперь о более приятном. Макет был все же сделан, но после трех месяцев борьбы с "чудо-мастерами" начат заново, как говорится "с нуля". По просьбе заказчика, был реализован режим эксплуатации, который подразумевал ручную и автоматическую работу. В автомате на макете двигаются 3 состава, по принципу цикла. Сложность реализованной электроники впечатлит даже бывалого инженера, реализация аналоговой схемы движения выполнена на промышленном микроконтроллере. Ручной режим тоже имеет

свои интересные стороны, это не только переключение стрелок и светофоров, а возможность формирования составов на станции при отправленном в рейс поезде, автоблокировка тоннельных участков. Макет размером 3x1,5 в НО, выполнен трехуровневым, с метровым виадуком через станцию в горы, уложено 40 метров рельсового полотна, около 80 метров проводов. Объем работы огромный, сложный и не однозначный требующий смекалки и терпения. Теперь у нас есть команда, которая может не только работать, но и зарабатывать, что конечно очень важно. А результаты не заставили себя долго ждать, один макет сдан, один в работе и есть перспектива! (4-5)

Заходите к нам, мы всегда рады новым людям, идеям и конечно заказам!

Коллектив производственной группы Modellmix
(www.modellmix.com)



С.Шевчук

“БМ” - железная дорога

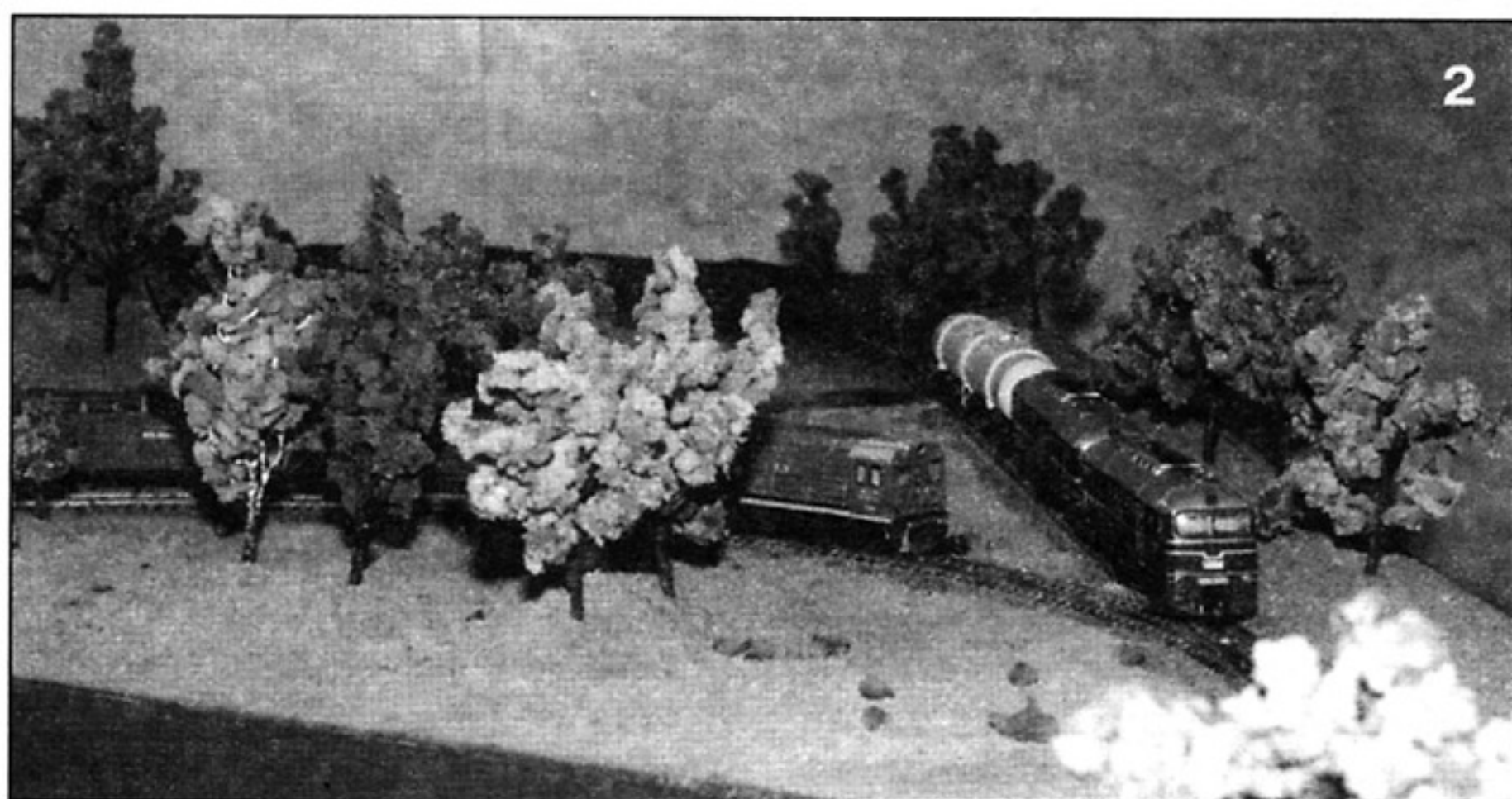
Как это было

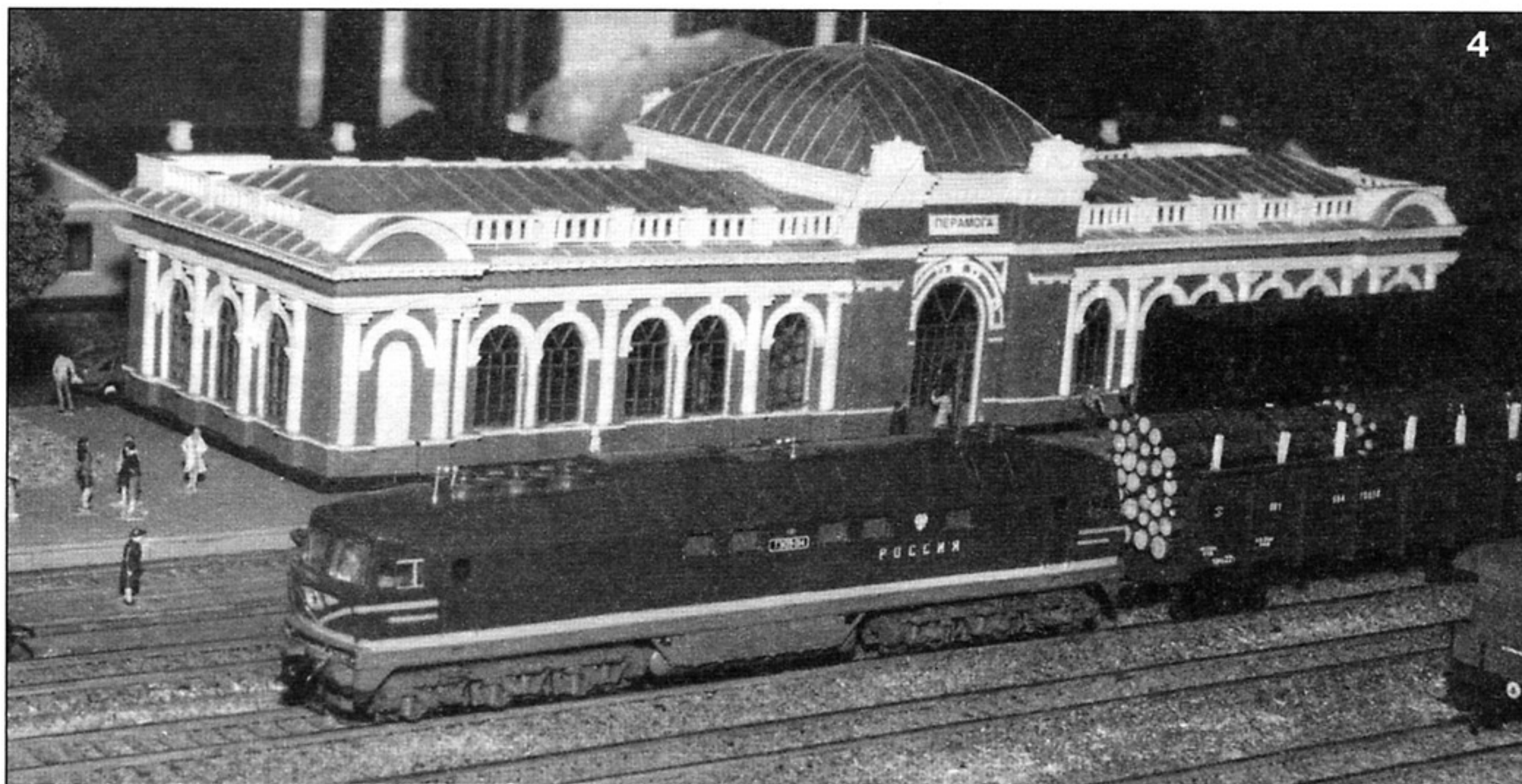
Быстро бежит время. Кажется совсем недавно, летом 1997 года, в небольшом городке Мосты несколько моделлистов делали первые шаги в создании модульной системы, которая наилучше подошла бы к условиям и возможностям белорусских моделлистов. Почти сутки, без перерыва, велись жаркие споры, высказывались всевозможные предложения, большинство из них тут же отклонялись, выслушивались замечания, поправки, советы. Утром по большинству вопросов удалось найти компромисс и, благодаря усилиям Горбача П., Малиновского А., Першина Б., Серобаба А. и Шевчука С., были разработаны основные нормы модульной системы “Белорусский модуль”. Позже, к этой идее, присоединились Орешко В., Шибирин В., а через год, в августе 1998 года, вышеперечисленный коллектив организовал первую в Белоруссии выставку моделей ж.д. “БМ - 98” (см. ЛТ 1/99). После этого были “БМ - 99” (см. ЛТ 6/2000), “БМ - 2000” (см. ЛТ 11/2000), “БМ - 2001”. За это время к “БМ” присоединились Григорьев М., Панин Ю., Якуш Д. Каждый из них внес в систему что-то новое, полезное, оригинальное. Сейчас уже трудно представить “БМ” без участия хотя бы одного из всех вышеперечисленных коллег.

Юбилейная выставка

Со 2 по 4 августа 2002 года прошла очередная, V выставка моделей ж.д. “БМ - 2002”. Уже стало традиционным ее проведение на Минской детской железной дороге в здании вокзала ст. Заслоново. В выставке приняло участие 16 человек из Белоруссии, Литвы, России и Украины (1): Горбач П. (Гродно), Григорьев М. (Минск), Загребельский А. (Москва), Захаренков О. (Смоленск), Ключко И. (Киев), Малиновский А. (Вильнюс), Орешко В. (Киев), Панин Ю. (Минск), Першин Б. (Минск), Романов С. (Киев), Серобаба А. (Гомель), Тарадин Н. (Киев), Шевчук С. (Мосты), Шибирин В. (Минск), Шпак Н. (Киев), Якуш Д. (Минск). На просторы макета было выставлено большое количество моделей, как

Бэ -эМ - железная дорога!
Дорогая магистраль!
Поздравляем с Юбилеем,
Будь всегда крепка, как сталь!





подвижного состава, так и зданий, сооружений, автотехники и многое другое. В этом году, к сожалению, не попал на выставку большой модуль с депо Горбача П.И., поэтому, для отстоя локомотивов пришлось использовать один путь на станции Перамога. Получилась своеобразная база запаса. Сама станция (автор Якуш Д.) состояла из 9 модулей, имела 6 путей и тупики. Причем, расположение и конструкция некоторых тупиков, позволяло продлить путь при присоединении других модулей, например депо, ПЧ или грузового двора, что и было сделано.

Модель здания вокзала представляла собой точную копию вокзала, в котором и проходила выставка (фото 4). Отличие состояло только в окраске, т.к. прототип незадолго до выставки был обновлен и сменил цвет. Кроме вокза-

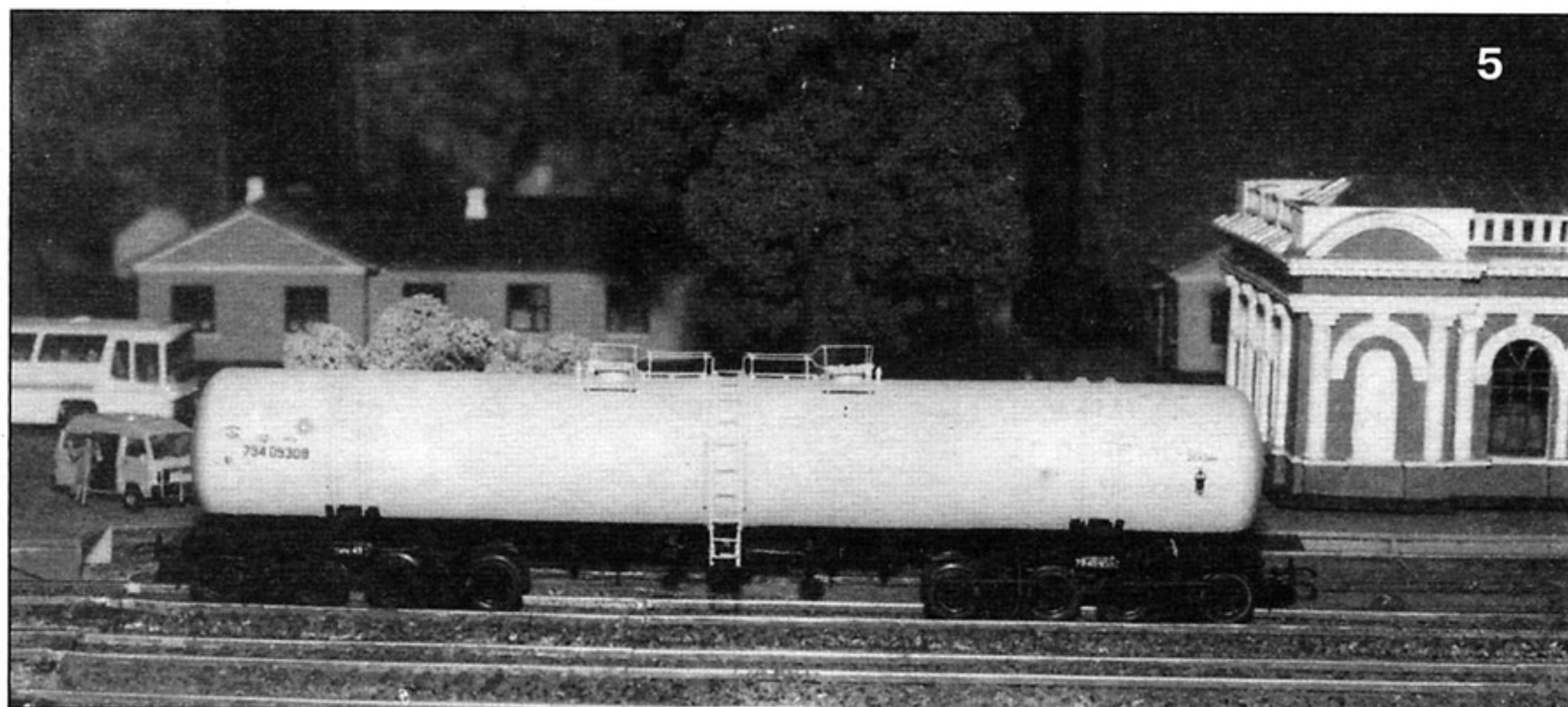
ла, на станции присутствовали жилые дома, пакгауз, будки, водонапорная башня (фото 3, модуль Якуша Д.) и другие сооружения. БМ-макет состоял из 26 модулей и имел общую длину главного пути около 22 метров. Кроме станции на "БМ-2002" был представлен и разъезд (автор Панин Ю.). Это позволило повысить пропускную способность БМЖД. В движении было задействовано от трех до пяти составов, плюс хозяйственные поезда и маневровая работа. На макете кипела работа.

Некоторым составам приходилось делать остановку на подходе к станции в ожидании приема или пропуска другого поезда (фото 2, модуль Б.Першина).

Управление движением осуществлялось с двух пультов (станция, разъезд), двумя дежурными. Дежурный по станции Перамога од-

новременно выполнял функции диспетчера по всей дороге. В основном, как и на предыдущих выставках, эту обязанность выполнял Шевчук С.

"БМ-2002" показал, что если и дальше будет расти активность участников выставки в плане постройки моделей и модулей, то на "БМ-2003" для оперативной связи между дежурными надо будет уже применять радиостанции или что-то подобное чтобы не кричать через зрителей об отправлении очередного поезда. Как и раньше, основным локомотивом остался М62, но наибольший пробег по макету совершил ТЭ109 (автор Загребельский А.) (фото 4). Он переделан из РОКОВского локомотива и имел отличные ходовые качества. Не плохо справлялись с маневровой работой на станции ТГМ6 (автор Горбач П.), (фото 6, модуль Орешко



Со 1 по 3 августа 2003 года в Минске состоится очередная VI выставка моделей ж.д. "БМ - 2003"

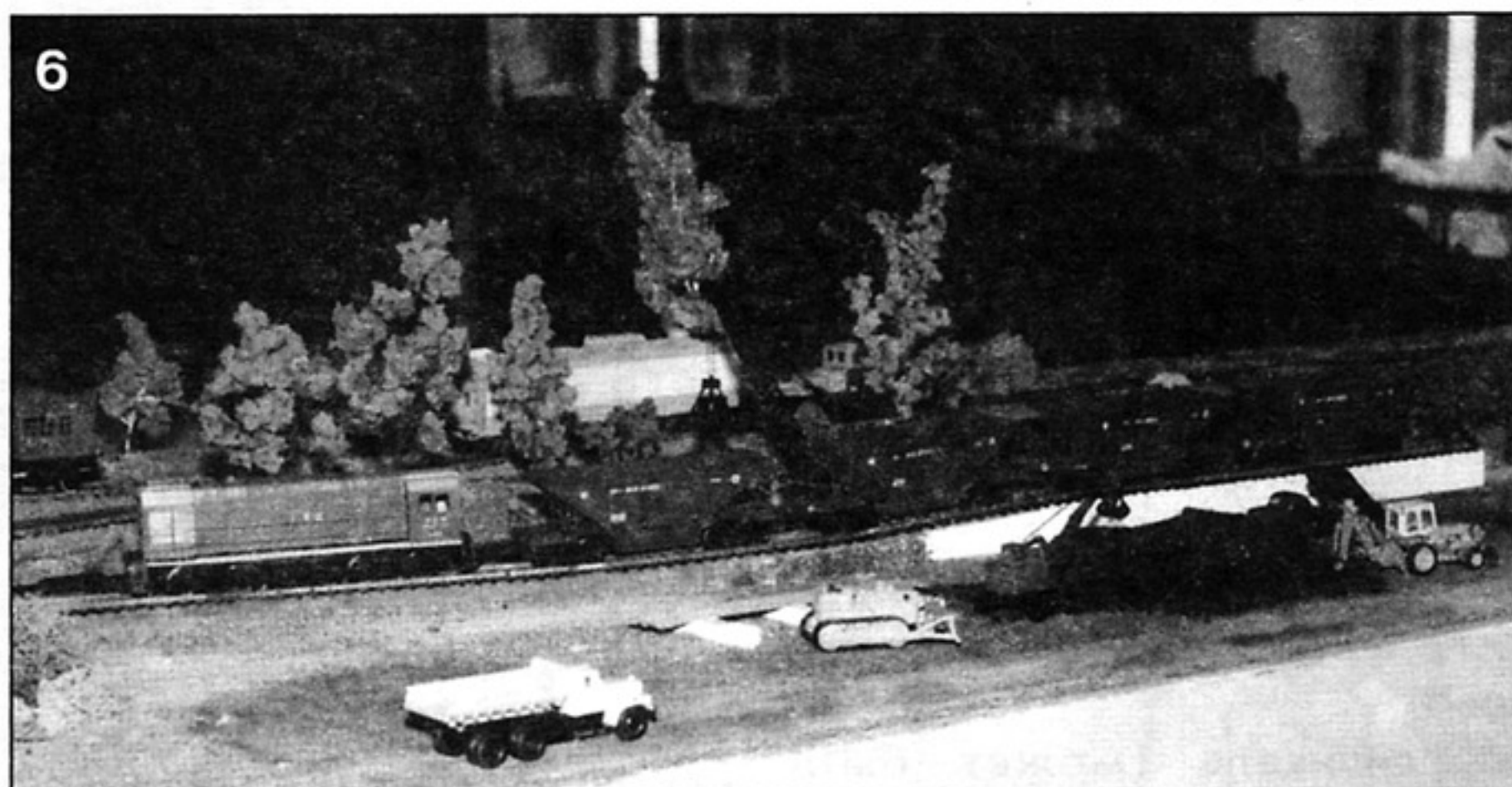
В.) и на разъезде паровоз Ч (автор Шпак Н). Не остались без работы и другие локомотивы. Вагонный парк состоял, в основном, из 4-осных грузовых вагонов, наибольшее их количество представил Орешко В.. Примечательно, что именно на юбилейной выставке, впервые на БМЖД застучали колесами 3-осный пассажирский вагон (автор Шпак Н.), 8-осная цистерна для бензина (фото 5) и одноосная, из серии "приколов", для пива Шевчука С. До этого по макету бегали только двух- и четырехосные. Явно не хватало пассажирских вагонов, и поэтому пришлось использовать несколько "иностранцев".

Эффектно на макете смотрелась и автотехника. На модуле Григорьева М. Была сделана лесная дорога со всевозможными ямами и грязью. По ней двигалась военная колонна из КраЗов, "Уралов" и т.п., а навстречу ей - колонна сельхозтехники (автор Романов С.), тракторы Т-150, МТЗ-80, косилка КСК - как бы "испугались" военных и свернули в лес, пропуская грозную технику. За годы своего существования система "Белорусский модуль" доказала, что ее создатели пошли по правильному пути, ее основные качества - простота и универсальность. Она не загоняет фантазию моделиста в узкие рамки и может расти, как в длину, так и в ширину. Например, кому-то больше нравится строить автодороги, дома и т.п. Ему не надо обязательно по своему модулю прокладывать ж.д. путь. Достаточно сделать на своем модуле стандартные стыковочные поверхности (боковые, торцевые) и присоединить свой маленький мир к общему макету как видно на фото. А о результатах "БМ" лучше расскажет статистика (см. таблицу).

Конечно "БМ" не без недостатков, но в этой статье о них писать не хочется. Вместо этого эксклюзивное интервью нашего корреспондента. Как и несколько лет тому назад (см. ЛТ 1/99) снова побывал на БМЖД Маленький человечек в М 1 : 87. Мы связались с ним по телефону.

ШС: "Здравствуй, Маленький человечек. Скажите, "Маленький человечек" - это псевдоним или фамилия?"

МЧ: "Кто-то несколько лет назад меня назвал так. Вот, до сих



пор страдаю. Как бы я хотел с ним встретиться..."

ШС: "Летом 2002 года Вы побывали на БМЖД. Что вы можете рассказать об этой железной дороге?"

МЧ: "За время моего последнего пребывания в 1998 году на этой дороге виден явный рост. Вырос как грузопоток, так и пассажирские перевозки. Причем видно, что люди там живут не бедно, так как в расписании пассажирских поездов я не нашел ни одного пригородного, а только скорые и пассажирские поезда: люди любят ездить с комфортом. А у меня хватило средств доехать только до ближайшего разъезда".

ШС: "Что же вы там увидели?"

МЧ: "Разъезд как разъезд: два пути и тупик. Симпатичное здание вокзала стояло около пытящего паровоза."

ШС: "А может наоборот, - паровоз стоял около вокзала?"

МЧ: "Трудно сказать, при мне ни то ни другое не двигалось".

ШС: "Значит на БМЖД в эксплуатации еще находятся паровозы?"

МЧ: "Да, работают, в основном, на вывозной и маневровой работе и в довольно неплохом состоянии"

ШС: "Какие еще локомотивы Вы встречали?"

МЧ: "На станции Перамога один путь отведен под отстой локомотивов. Кроме традиционных М62

на этой базе запаса были 2М62, ТЭ109, ТЭ10, ТГМЗ и другие"

ШС: "Что Вы можете сказать об организации перевозок?"

МЧ: "Движение большое, очень много грузовой работы. Маневровый ТГМ6 на станции иногда не справлялся со своей работой, на входных светофорах "ждали зеленого" очередные составы, а на помощь "вспотевшему бедолаге" из отстоя направлялся М62. В общем, особых проблем нет, перевозят почти все - уголь, цемент, дрова и воинскую технику".

ШС: "А встречались ли Вам "скотовозы"?"

МЧ: "Да что вы, люди здесь все порядочные, культурные!"

ШС: "Я имею в виду вагоны для перевозки животных!"

МЧ: "Сказали бы сразу громко, а то не слышно. Да, есть, даже иногда целые составы проходят".

ШС: "Собираетесь ли вы посетить БМЖД в 2003 году?"

МЧ: "Конечно, и приглашаю всех желающих совершить со мной очередное путешествие по "БМ-2003".

ШС: "Мы, Бэмовцы, также присоединяемся к данному приглашению и ждем вас, уважаемые коллеги, на выставке "БМ-2003", которая состоится как обычно, в Минске на ДЖД 1 - 3 августа 2003 года.

(Все фото автора)

Статистика "БМ" . Таблица

Выставки	"БМ-98"	"БМ-99"	"БМ-2000"	"БМ-2001"	"БМ-2002"
Участники (чел.)	6	9	16	13	16
Модули (шт.)	13	15	20	28	26
Общая длина главного пути (м)	12,5	15	20	23	22
Самодельные, переделанные модели подвижного состава (шт.)	19	28	около 50	около 50	более 60

Цифровое управление для железной дороги (2)

2. Основные компоненты и их функционирование

Система цифрового управления **Lenz Elektronik** состоит из следующих компонентов:

Блок питания

Командная станция

Пульт управления (может быть встроен в командную станцию)

Усилитель (может быть встроен в командную станцию)

Декодер

Системы Lenz Elektronik позволяют управлять до 9 999 цифровыми локомотивами. Т.е. приобретая всего 1 цифровой пульт питания, Вы приобретаете возможность обеспечить цифрового управления всей системой железной дороги, включая стрелки и сигналы.

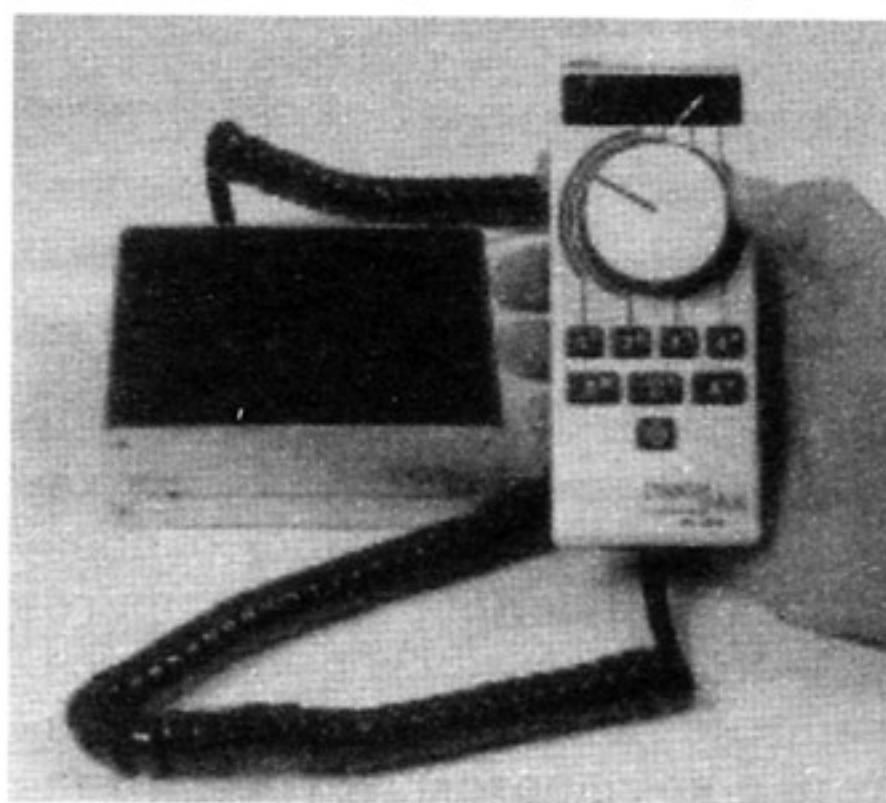
2.1 Блок питания - фактически это обычный трансформатор с выходным напряжением 14 - 16В переменного тока, и мощностью от 40 до 150 Вт, в зависимости от размеров макета и количества применяемых электрических устройств на нем.

2.2 Командная станция (Zentrale), а проще "мозг" всей цифровой системы. Поскольку в инструкциях мы встретим как английскую, так и немецкую часть текста, то этот прибор



Пульт управления ("централь") LZV100 от Lenz в DCC- формате.

Усилитель и дистанционный пульт от Lenz (комплект 02)



обозначается как Central-Control, Central-Unit.

Реально, это микропроцессор с постоянной и оперативной памятью, системой ввода-вывода информации (команд). Командная станция формирует "пакеты данных" (приглашаем более продвинутых читателей вспомнить наши публикации по этой теме в ранних ЛТ), которые че-

рез рельсы передаются декодерам, установленным в локомотивах.

В начале эксплуатации системы пользователь присваивает каждому локомотиву (декодеру) свой номер (адрес), который записывается в память декодера. После этой операции каждый декодер выполняет только команды, отправленные в его адрес, а все другие пакеты данных игнорируются. Предусмотрена только одна безадресная команда, которая одновременно выполняется всеми декодерами - это команда аварийной остановки всей системы. Важнейшей характеристикой любой командной станции является количество оперативной памяти. От этого параметра непосредственно зависит максимальное количество декодеров, с которыми способна работать данная станция.

2.3 Пульт управления

Фактически это устройства ввода-вывода команд. Его роль может выполнять даже Ваш персональный компьютер при наличии определенного софта.

2.4 Усилитель

Специальное устройство для усиления и коммутации командных сигналов, вырабатываемых командной станцией.

2.5 Декодер

- микропроцессор, принимающий команды и непосредственно управляющий двигателем локомотива и его электрическими цепями.

Каждый декодер рассчитан на определенную нагрузку (мощность двигателя), поэтому очень важно подобрать декодер, соответствующий этому параметру. В данном случае наиболее важным показателем является потребляемый ток двигателя и ток вспомогательных цепей

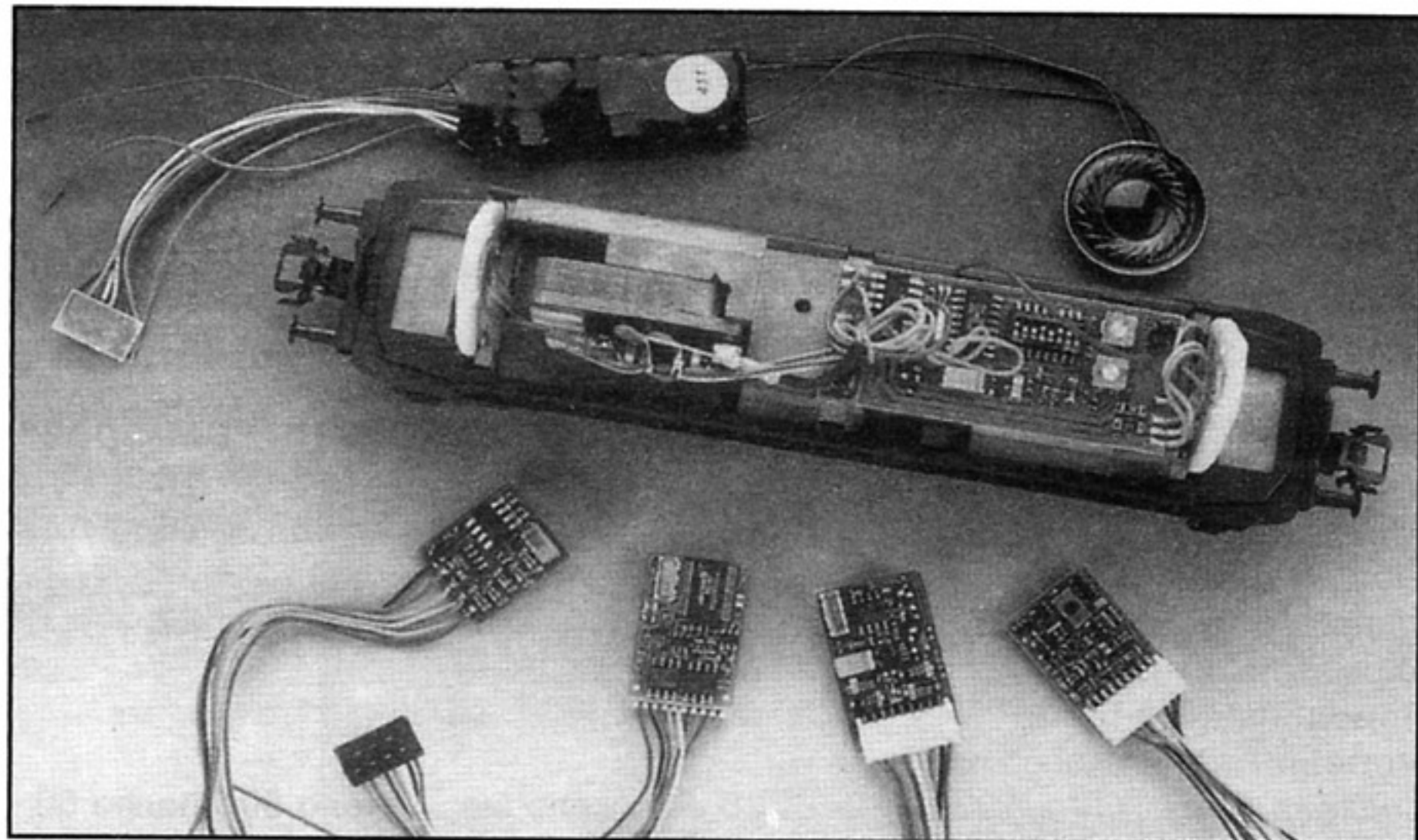
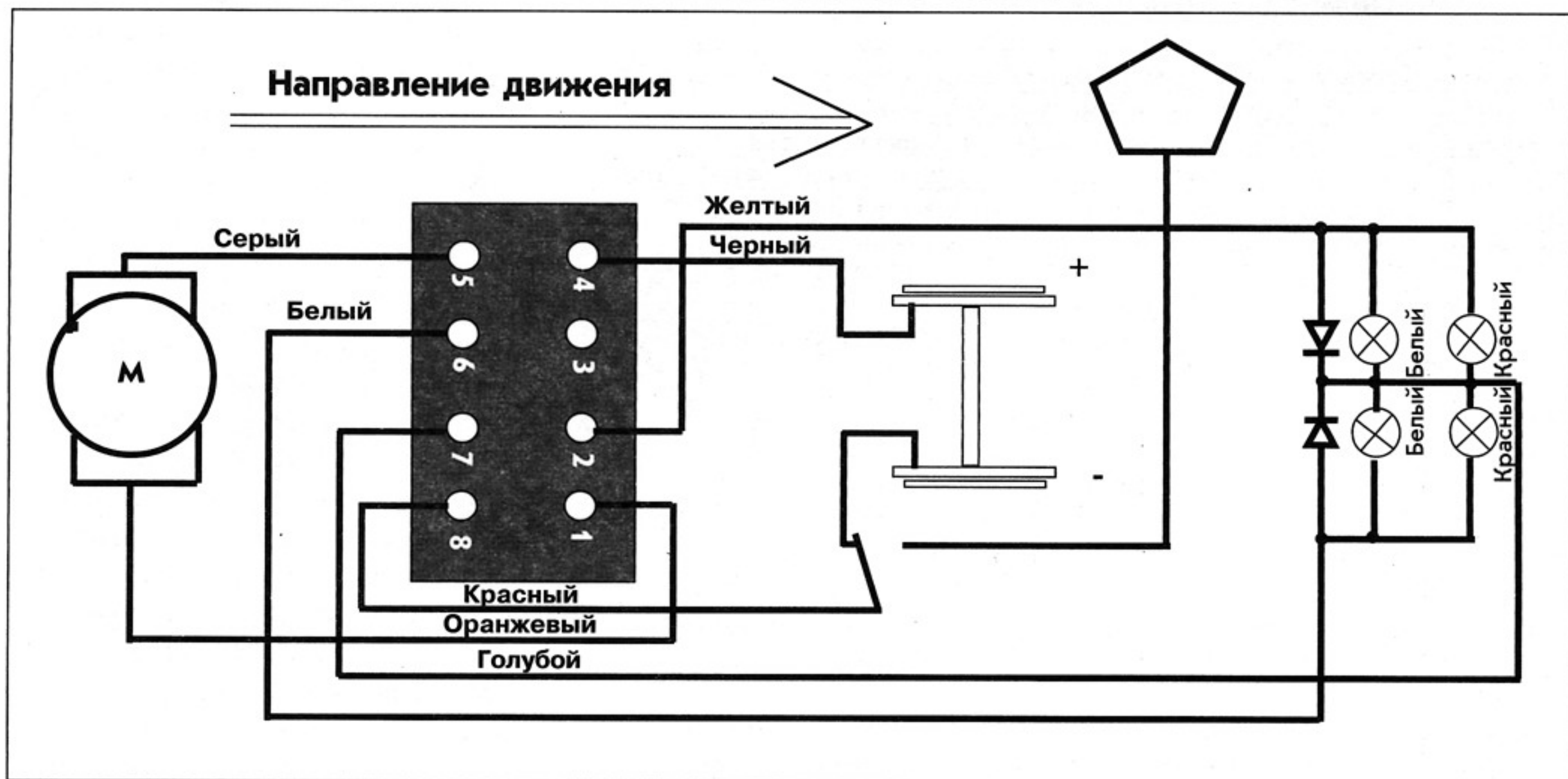


Схема включения и цветовая гамма кабелей локомотивного декодера



в локомотиве (освещение, расцепитель и пр.)

В каждом паспорте цифрового локомотива указывается марка подходящих для него декодеров различных фирм.

Важная характеристика декодера - количество дополнительных функций, таких как включение/выключение освещения, подача звукового сигнала, освещение вагонов, включение/выключение внутрисалонного освещения пассажирских вагонов и т.д.

Кроме декодеров, устанавливаемых в локомотивах, в системе цифрового управления применяются декодеры для принадлежностей. Они используются для управления стрелками, переездами, семафорами т.п.

2.6 Нормирование включения локомотивных декодеров

Каждая цифровая модель локомотива оснащена стандартным разъемом по одной из норм NEM651-654. Тип разъема можно узнать заранее по каталогу производителя локомотивов.

Кроме того, в целях единообразия использования оборудования, применяется единая цветовая гамма для обозначения проводов.

Для ТТ чаще всего используются разъемы по NEM651.

Цветовая таблица проводов локомотивных декодеров

Красный	Подключение к правому токосъемному колесу (+)
Черный	Подключение к левому токосъемному колесу (-)
Серый	Подключение к минусовому полюсу мотора (-)
Оранжевый	Подключение к плюсовому полюсу мотора (+)
Желтый	Подключение к хвостовому освещению
Белый	Подключение к лобовому освещению
Голубой	Подключение к другим спец. функциям
Фиолетовый	Подключение к другим спец. функциям

Эти цвета в декодерах являются обязательными, и, если в некоторых кабелях используются дополнительное подключение, то цвет кабеля должен быть отличен от перечисленного в таблице. Напомним, что направление движения и расположение локомотива на рельсах приводится в соответствии с NEM или NMRA. Кроме того, воспользовавшись этими схемами и рекомендациями, можно переоборудовать любой локомотив с аналоговым управлением под цифровой декодер, достаточно произвести доработку внутреннего оборудования модели, чтобы разместить декодер.

2.7 Установка и включение декодеров в локомотивы

Воспользовавшись этими рекомендациями, можно установить декодер в локомотив самостоятельно. В силу своей

распространенности мы рассматриваем наиболее популярные системы DCC формата от ROCO/LENZ "Lok Maus2".

Как правило, декодеры из стартовых наборов ROCO продаются с уже установленными декодерами. Во все остальные цифровые локомотивы, продающиеся отдельно, декодеры не устанавливаются. Или вы приобрели локомотив и декодер отдельно. Вам в этом случае потребуется эта нехитрая операция по установке и программированию декодера.

Итак, нам необходимо **установить в новый локомотив декодер**.

1. Согласно инструкции, необходимо снять корпус локомотива. На плате модели находится установочное место для разъема со вставленной в него пластиковой заглушкой.

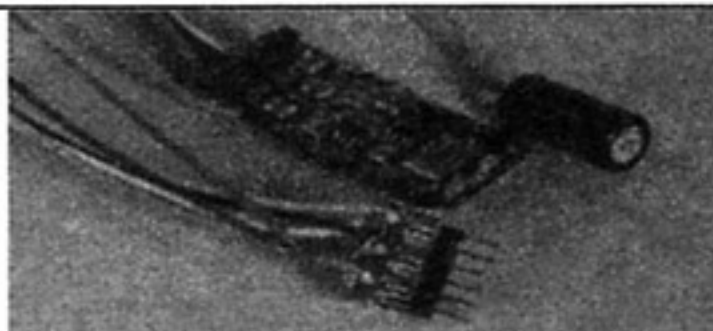
2. Вытащить заглушку и штекер декодера вставить в разъем. Внимательно посмотрите на совпаде-

Разъемы **NEM651** Тип Klein S (малый)

Контакт 1	(оранжевый) Подключение к правому токосъему колеса (+)
Контакт 2	(серый) Подключение к минусовому полюсу мотора (-)
Контакт 3	(красный) Подключение к правому токосъему колеса (+)
Контакт 4	(черный) Подключение к левому токосъему колеса (-), масса
Контакт 5	(белый) Подключение к лобовому освещению
Контакт 6	(желтый) Подключение к хвостовому освещению



Этот тип разъемов наиболее применяется с декодерами для N моделей.

Разъемы **NEM652** Тип Mittel M/a (средний-а)

Используется для моторов с постоянным магнитом.

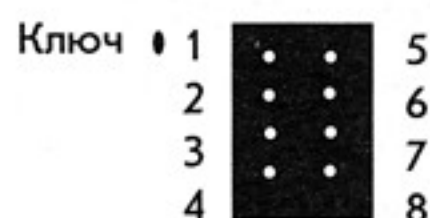
Контакт 3 часто бывает не задействован.

Контакт 1	(оранжевый) Подключение к правому полюсу мотора (+)
Контакт 2	(желтый) Подключение к хвостовому освещению
Контакт 3	
Контакт 4	(черный) Подключение к левому токосъему колеса (-)
Контакт 5	(серый) Подключение к минусовому полюсу мотора (-)
Контакт 6	(белый) Подключение к лобовому освещению
Контакт 7	(голубой) Общий провод освещения
Контакт 8	(красный) Подключение к правому токосъему колеса (+)

Этот тип разъемов используется с моделями НО, с двигателями постоянного тока. Свободный контакт

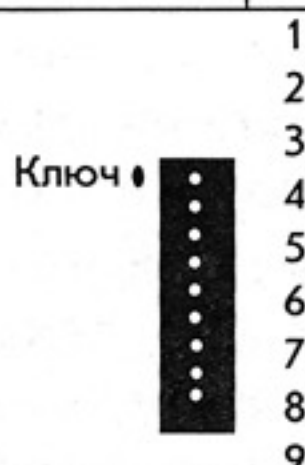
дает возможности дополнительных функций.

В таком разъеме очень легко определять **ключ** - к нему подходит **оранжевый провод**

Разъемы **NEM653** Тип Mittel M/b (средний -b)

Используются для моторов с обмоткой возбуждения

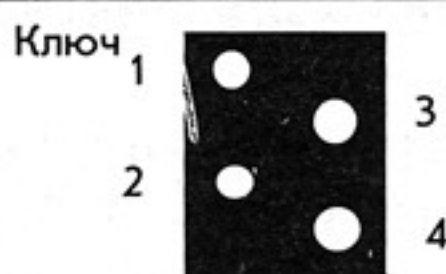
Контакт 1	не используется
Контакт 2	(белый) Подключение к лобовому освещению
Контакт 3	(оранжевый) Обмотка возбуждения (вперед)
Контакт 4	(красный) Подключение к правому токосъему колеса (+)
Контакт 5	(голубой) Общий провод освещения и мотора (+)
Контакт 6	(черный) Подключение к токосъему левому
Контакт 7	(серый) Обмотка возбуждения (назад)
Контакт 8	(желтый) Подключение к хвостовому освещению
Контакт 9	не используется



Отдельные производители выпускают декодеры и без разъемов. В таком случае, важнейшим условием правильного монтажа является соблюдение цветовой гаммы проводов, которая не подвергается изменениям

Разъемы **NEM654** Тип Gross L (большой)

Контакт 1	(оранжевый) Подключение к правому полюсу мотора (+)
Контакт 2	(серый) Подключение к минусовому полюсу мотора (-)
Контакт 3	(черный) Подключение к токосъему левому
Контакт 4	(красный) Подключение к правому токосъему колеса (+)



ние "ключа"-значка на разъеме и плате. Это может быть точка, звездочка, треугольник и т.п. В крайнем случае воспользуйтесь нашими таблицами и определите положение первого штырька по цвету подводимого провода к нему. Тип разъема вам известен, т.к. они принципиально отличаются друг от друга по форме и кол-ву штырьков.

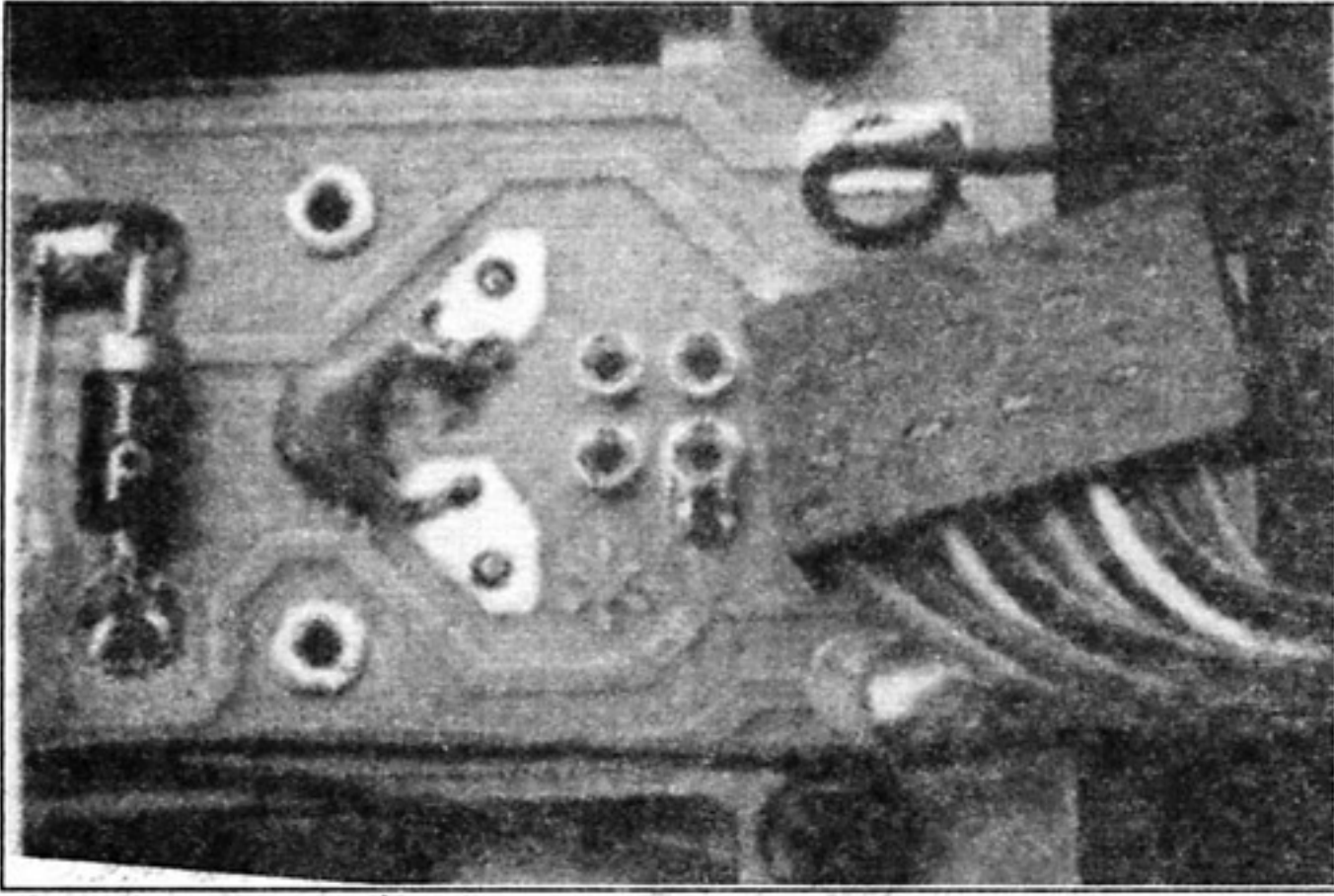
3. Аккуратно расправьте шлейф проводов декодера и вставьте декодер в предназначенное для него место. На локомотивах ROCO это место может быть сбоку рамы, в тендере или сверху под корпусом модели. Зафиксируйте декодер на раме модели с помощью прилагаемой двусторонней липкой ленты.

4. Очень важно проверить, чтобы детали декодера не касались металлических частей модели (маховика, груза и пр.) Если кузов модели металлический, то при необходимости посадочное место покройте скотчем, но ни в коем случае ни сам декодер! **(Плата во время работы нагревается)**. Поставьте на место корпус модели.

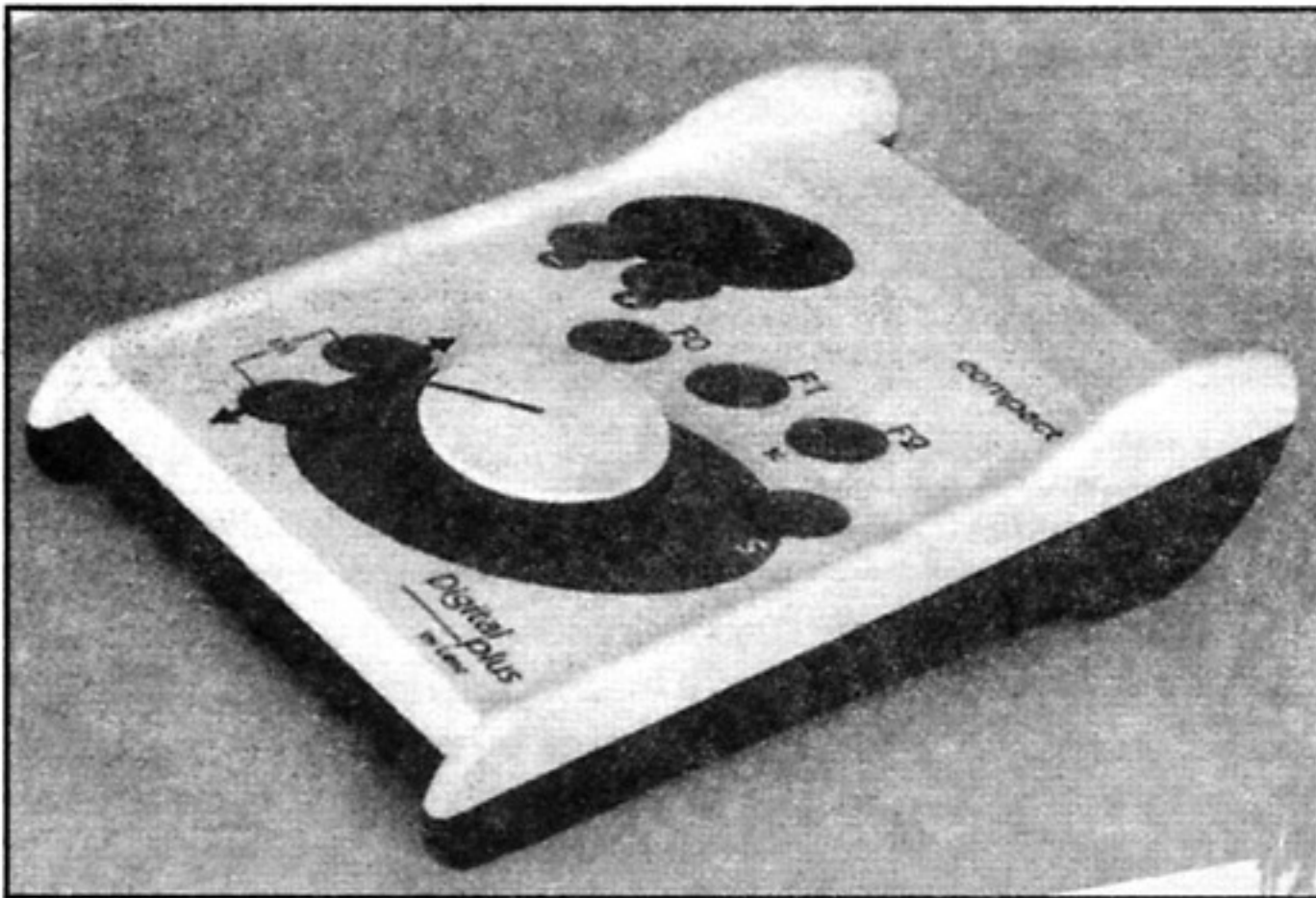
Декодер локомотива готов к программированию и эксплуатации с цифровым блоком питания. Все остальные операции и управление теперь осуществляются из цифрового пульта управления. Следующий пункт также необходим, если в вашем распоряжении оказались два локомотива из стартовых наборов. Изначально они имеют одинаковые адреса. Но с помощью пульта управления можно перепрограммировать декодер на любой другой адрес.

Использованы материалы:

"ModellbahnSchule: Digitale Modellbahn" ME #5;
ROCO Report (выпуски);
"Digitalisierung auf Modellbahnanlage" Ulrich Lieb;
MIBA-Extra Digital #3;
Eisenbahn-Kurier (журнал) цикл статей в 2001-2002 гг.;
Каталоги и информация от ROCO, PIKO, Liliput
Инструкции по эксплуатации



“Звездочка” есть ключ, показывающий положение контакта №1 с оранжевым проводом в разъеме по NEM652. Это фактически основной тип разъемов, применяемый для локомотивов типоразмера НО от ведущих производителей подвижного состава



Пульт Compact от Digital Plus Lenz представляет собой полностью завершённый пульт управления (арт №60520). Для его эксплуатации необходим трансформатор TR100 а также встраиваемые декодеры LE1025A (без штеккеров) или со штеккерами LE1025E, по нормам NEM652.

Величина скорости и направление движения - все эти параметры регулируются с помощью кнопок (+-).

Еще один пульт от LENZ LH90 обеспечивает управление параметрами локомотивов вращением ручки.



В записную книжку

Как только у вас появляется реальный стартовый набор с цифровым управлением (а самое главное — полнокомплектный блок управления), то могут появиться и вполне реальные практические вопросы, ответы на некоторые сегодня будут даны.

Поскольку сегодня речь шла о приобретении локомотивов с декодерами, то и вопросы будут касаться именно этих тем.

У меня много старых локомотивов. Можно ли доработать локомотивы старого выпуска для использования цифрового управления?

Принципиально да, но для установки декодера необходимо несколько условий - наличие свободного места для его размещения в корпусе модели и правильный выбор декодера в соответствии с потребляемым током модели. Двигатели многих старых моделей могут потреблять большой ток (до 1,5А), а декодер имеет определенные расчетные параметры, следовательно, если вы не слишком сильны в радиоэлектронике, то переоборудование должно производиться только специалистом, поскольку требуется достаточная радиоэлектронная квалификация. (см. таблицу)

Никогда не включайте обычный питающий трансформатор (“кирпич”), если вы к макету подключили цифровой блок.

Это приведет тотчас же к выходу из строя цифрового блока управления.

Возможно ли использование в системе DCC декодеров различных фирм-производителей (MaRKLIN, Arnold, Lenz и др.)?

Только если декодер соответствует формату DCC-NMRA. В этом случае декодер может быть перепрограммирован с помощью системы ROCO “Digital is Cool”.

Можно ли поставить на цифровую дорогу с системой ROCO “Digital is Cool” локомотив без декодера?

Нет, от этого следует сознательно отказаться, потому что применение обычных локомотивов на цифровой ж/д всегда является проблематичным.

Причина: в цифровой системе на рельсах всегда существует напряжение, и мотор постоянного тока локомотива даже в неподвижном состоянии находится под электрической нагрузкой (импульсное напряжение) — мотор в этом случае непрерывно преобразует электрическую энергию в тепловую. Поскольку одновременно в состоянии покоя отсутствует охлаждение двигателя, мотор сильно нагревается. Это может рано или поздно привести к поломке двигателя модели с непредсказуемыми последствиями для блока цифрового управления.

Как будет работать освещение вагонов поезда при цифровом управлении?

Освещение поезда будет даже постоянно включенным (ведь на рельсах присутствует постоянное импульсное напряжение.) Но, из-за повышения напряжения с 16 до 19 вольт происходит повышенный нагрев лампочек.

При этом важно крышу вагона защищать с помощью металлической фольги изнутри от перегрева.

А цифровой локомотив может двигаться на аналоговой дороге с питанием от обычного "кирпича"?

Да! Но обратите внимание: из-за уменьшения напряжения в локо-декодере локомотив движется несколько медленнее, чем обычный. Исключение: если цифровой локомотив оборудован зависящим от нагрузки управлением, то из-за изменения величины питающего напряжения на рельсах и его полярности, это может в следствие электронных переменных воздействий приводить к сбоям как в декодере, так и в регулирующих приборах.

Могут ли локомотивы переменного тока Marklin использоваться с ROCO "Digital is Cool"?

Нет! Для этого существуют отдельные системы управления (см. ЛТЗ/2003)

ROCO "Digital is Cool" это стартовый вариант. Что необходимо из оборудования для развития системы цифрового управления до LENZ "Digital Plus"?

Если планируется строительство большого макета и хотите управлять на своей ж/д более чем 8

локомотивами и осуществлять цифровое управление стрелками и сигналами, нет необходимости выбрасывать центральный блок управления и локо-мышку! Просто в качестве базового блока необходима система LENZ "Digital Plus". А система ROCO "Digital is Cool" должна быть соединена с ней через модуль сопряжения (в "Digital Plus" он есть). Потом можно установить блок управления для 99 локомотивов и 256 стрелок и сигналов. С помощью локо-мышки управляют локомотивами под номерами от 1 до 8. С помощью ручного регулятора "Digital Plus" можно управлять всеми 99 локомотивами, а также стрелками. Если есть и компьютер, то он сможет стать блоком управления. Для этого имеется соответствующий интерфейс в "Digital Plus". Не забудьте про софт.

Всю необходимую информацию о декодерах, принадлежностях, консультации по вопросам DIGITAL вы можете получить в магазине "Моделизм" в Москве на Тульской, ежедневно с 11 до 19 часов (Метро "Тульская", Варшавское шоссе 9, 2-й этаж, Зеленая линия, пав. 26-67, "Детской ярмарки на Тульской"), или звоните (095)567-70-68 с 22.00 до 00.00, Володя), e-mail rocomodell@mail.ru, хотя лучше просто заехать

Декодеры для DCC-Формата

Производитель	Тип, арт.	Рабочий ток	Тип разъема	Размеры (LxBxH)	Дополнительные функции
Brawa	9750	1,1A	NEM652	27x14x8,5	2
ESU	LokPilot	1,1A	NEM652	27x16x5,6	3
ESU	LokSound	1,1	NEM652	43x19,5x8	2 и звук
ESU	LokSound XL	3A	Винт.клеммы	66x40x14	7 и звук
Fleischmann	6839	600mA	NEM651	16,5x9x4,3	4
				+Конденсатор 11,5x5,5	
Fleischmann	6849	600mA	NEM651	16,5x9x4,3	4
				+Конденсатор II,5x5,5	
Fleischmann	696849	600mA	Кабель	16,5x9x4,3	4
Fleischmann	6846	800mA	NEM651	23,1 x 10,4 x 4,1	2 для FMZ и 4 для DCC
Lenz	LE0521A	500mA	кабель	13x9x3,7	2
Lenz	LE0521D	500mA	NEM651	13x9x3,7	2
Kuehn	T125	1,1A	кабель	13,9x24,6x2,9	2
Kuehn	T125-P	1,1A	NEM652	13,9x24,6x2,9	2
Kuehn	T145	1,1A	кабель	13,9x24,6x2,9	4
Kuehn	T145-P	1,1A	NEM652	13,9x24,6x2,9	4
Lenz	LE1024A	1A	кабель	31,5x16x3,8	4 (многофункционал.)
Lenz	LE1024E	1A	NEM652	31,5x16x3,8	4 (многофункционал.)
Lenz	LE1025A	1A	кабель	22,5x16,2x5,3	4 (многофункционал.)
Lenz	LE1025E	1A	NEM652	22,5x16,2x5,3	4 (многофункционал.)
Lenz	LE1035A	1A	кабель	22,5x16,2x5,3	4
Lenz	LE1035E	1A	NEM652	22,5x16,2x5,3	4
Lenz	LE1835A	1,8A	кабель	22,5x16,2x5,3	4 (многофункционал.)
Lenz	LE1835E	1,8A	NEM652	22,5x16,2x5,3	4 (многофункционал.)
Lenz	LE4024B	4A	резьба	70x32x12	4 (многофункционал.)
PIKO	56120	0,8A	NEM652	19x16x5	2
Uhlenbrock	74400	800mA	кабель	19x16x5	2
Uhlenbrock	74420	800mA	NEM652	19x16x5	2
Viessmann	5246	1,1A	NEM652	14x24,6x2,9	2
ZIMO	MX61	1A	кабель	21x13,5x4	4
ZIMO	MX61R	1A	NEM652	21x13,5x4	4
ZIMO	MX62	700mA	кабель	14x9x3	2
ZIMO	MX64HF	1,5A	NEM651	26x16x5	7
ZIMO	MX66S	3A	кабель	47x26,5x12	8
ZIMO	MX66M	3A	кабель	47x26,5x15	14

МОДЕЛЬНЫЕ НОВОСТИ

ДОМ МОДЕЛЕЙ Вячеслава Зайцева на проспекте Мира в Москве решил в связи с убыточностью своего дела закупить для торговли модели фирм FLEISCHMANN и BRAWA и составить конкуренцию МОДЕЛМИКСТу.

После большого успеха группы **МОДЕЛЬ ТОЛКИНГ** в продаже появились диски русской группы любителей железных дорог **СТРЕЛКИ**. Хитом стала песня - НАС НЕ ДОГОНИШЬ — про новый скоростной поезд СОКОЛ.

Где-то на Урале появилась новая модельная фирма **ДОМИК В ДЕРЕВНЕ**, которая будет специализироваться на моделях в НО русской архитектуры. Первая их модель — вокзал 5-й эпохи, переоборудованный в казино с аппаратами и сауной. Наверно для них фирма **PREISER** выпустила зондерсерию из 8 фигур крутых “новых русских”. У фигур потрясающая детализировка - бычьи шеи с золотыми цепями, тупые взгляды лиц и ещё куча очень интересных особенностей. Говорят, прототипами этих персонажей согласились (за деньги естественно) стать реальные люди. В перспективе у фирмы - набор таможенников Белорусской таможни в Бресте и русских сочных проводниц. Напоминаем, что заказать их вы ещё можете только через Локотранс.

Фирма **РЕМодель** взяла кредит у Евросоюза в размере 100 миллионов евро на выпуск новых русских моделей. Но, по заверениям представителей фирмы, денег хватило только для выпуска одного колеса и рамы ручной дрезины 20-х годов. Для продолжения производ-

ства этой дрезины требуется ещё, как минимум, 200 мил. евро.

По слухам в Москве появилась загадочная личность, скупившая все курские модели вагонов и паровозов Ов. В модельных кругах его уже именуют **ВЛАСТЕЛИН ОВЕЦ**.

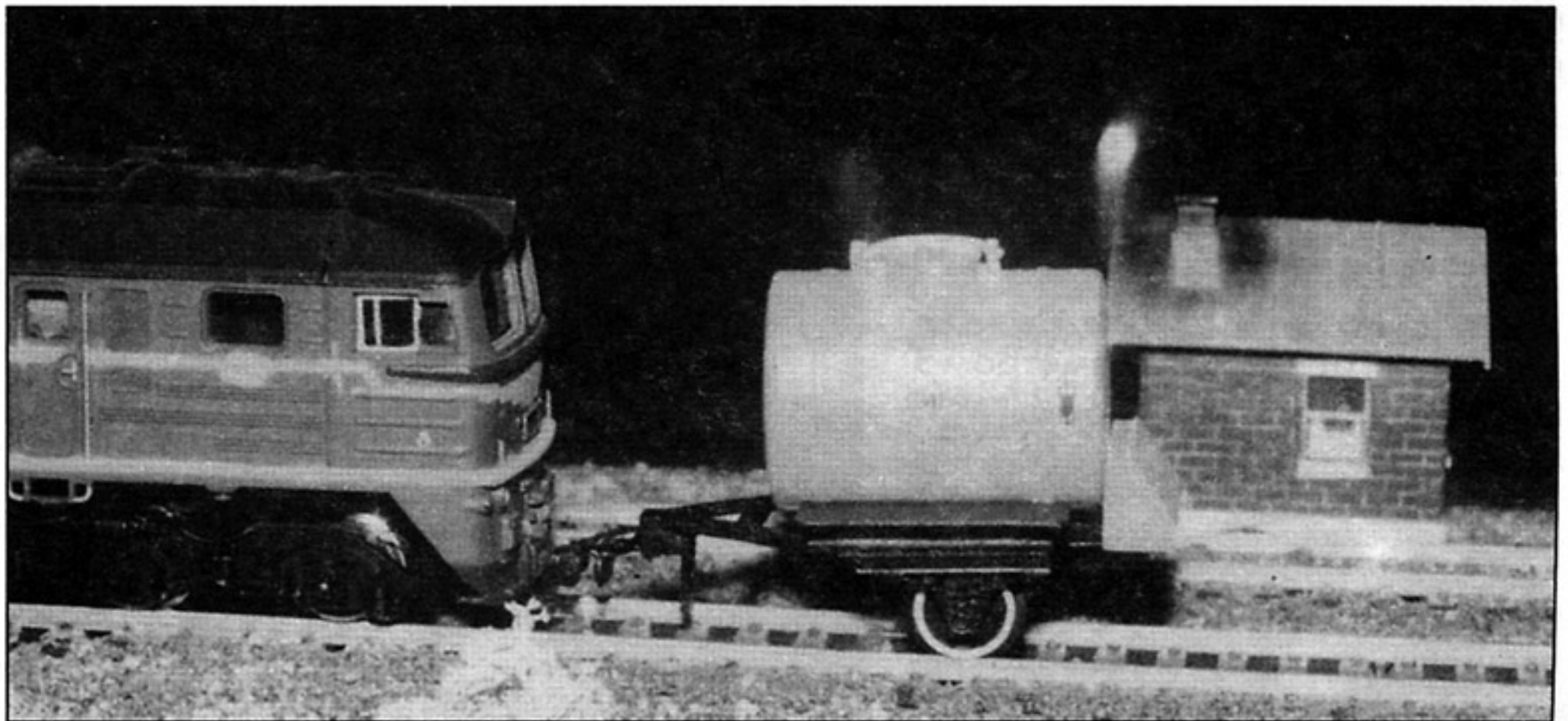
Фирме **ROCO** очень понравилась русская идея пародийного моделизма, воплотившаяся в вагон для перевозки микросхем. Австрийцы сделали новинку — вагон для скота, правда вместо скота в вагоне всё приспособлено для перевозки живых тараканов — поилки, вентиляция, кормушки и т.д. Предполагается, что на макетах появятся загоны для тараканов, специальные автомобилтрейлеры и т.д. Правда, из-за отсутствия живых тараканов в Австрии и митин-

гов “зелёных” по всей стране, тараканов решено закупать в России. Set из 3-х вагонов-скотников уже поступил в продажу и пользуется успехом. Критики отзываются хорошо, при перевозке по макету тараканы не болеют и даже прибавляют в весе.

А русские производители тоже не сидят сложа руки — в их планах полностью затмить Запад, в прямом и переносном смысле. Уже почти готовы пресформы на вагон для перевозки фекалий. Первоначально предполагали сделать модель в ТТ, но из-за малого объёма перевозимого натурального груза всё же остановились на НО. И хотя, как обычно, в моделях будет отсутствовать динамическая сцепка и будет наблюдаться восьмимирение колёс, наши про-

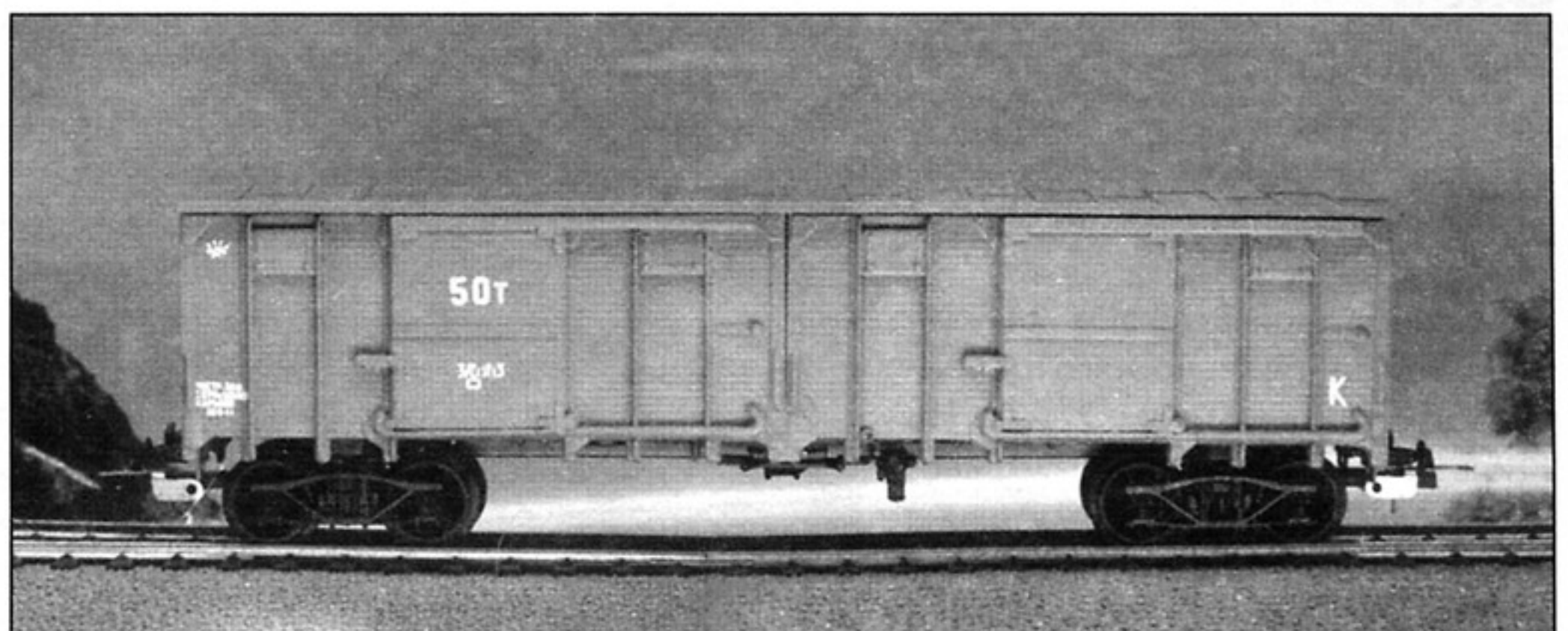
изводители считают, что полный успех модели в мире будет обеспечен.

Новости из Чехии (тоже на тему фекалий). При летнем наводнении 2002 г. больше всего пострадал Владимир Ильич Ленин. Точнее не он, а его фигура-памятник, точно выполненная московским моделистом в НО. Модель была выставлена на комиссию в модельном магазине на 1 этаже в непосредственной близости от Влтавы. Модель стояла, возвышаясь в середине главного прилавка. Под правой рукой Ильича скромно стояли паровозы FLEISCHMANN и GUTZOLD, как бы готовые к началу мировой революции по первому призыву. Внизу же, под вождём лежали модели, явно ждущие субботников. Увы, всё утонуло в пучине революции и городских фикалиях.



Модели месяца:

По результатам изучения покупательского спроса наибольшей популярностью в Белоруси среди моделей НО пользовался двухосный вагон для перевозки пива, а России — сочлененный товарный вагон нормального типа.



Электромагнитный привод под макетом для стрелок белгородского производства

При постройке своего макета я столкнулся с проблемой установки **подмакетного привода** для профильных белгородских стрелок. Реального предложения по готовым приводам, к сожалению в нашей торговой сети не существует. Изредка на вторичном рынке попадаются приводы от ВТТВ, а в силу высокой стоимости фирменные приводы массовым спросом не пользуются, а торговля предлагает сразу комплектные стрелки с приводом, также по достаточно высокой цене.

Возникшую проблему удалось решить достаточно просто. В качестве основного варианта были использованы катушки от электрической пишущей машины, рассчитанные на напряжение 12 вольт. Процесс изготовления одного привода занимает 2 часа.

Делаем основание из фольгированного стеклотекстолита. Можно и не использовать фольгировку, но тогда придется дополнительно размещать на основании планки для припайки контактов привода. Основание выбрано размером 95x40 мм.

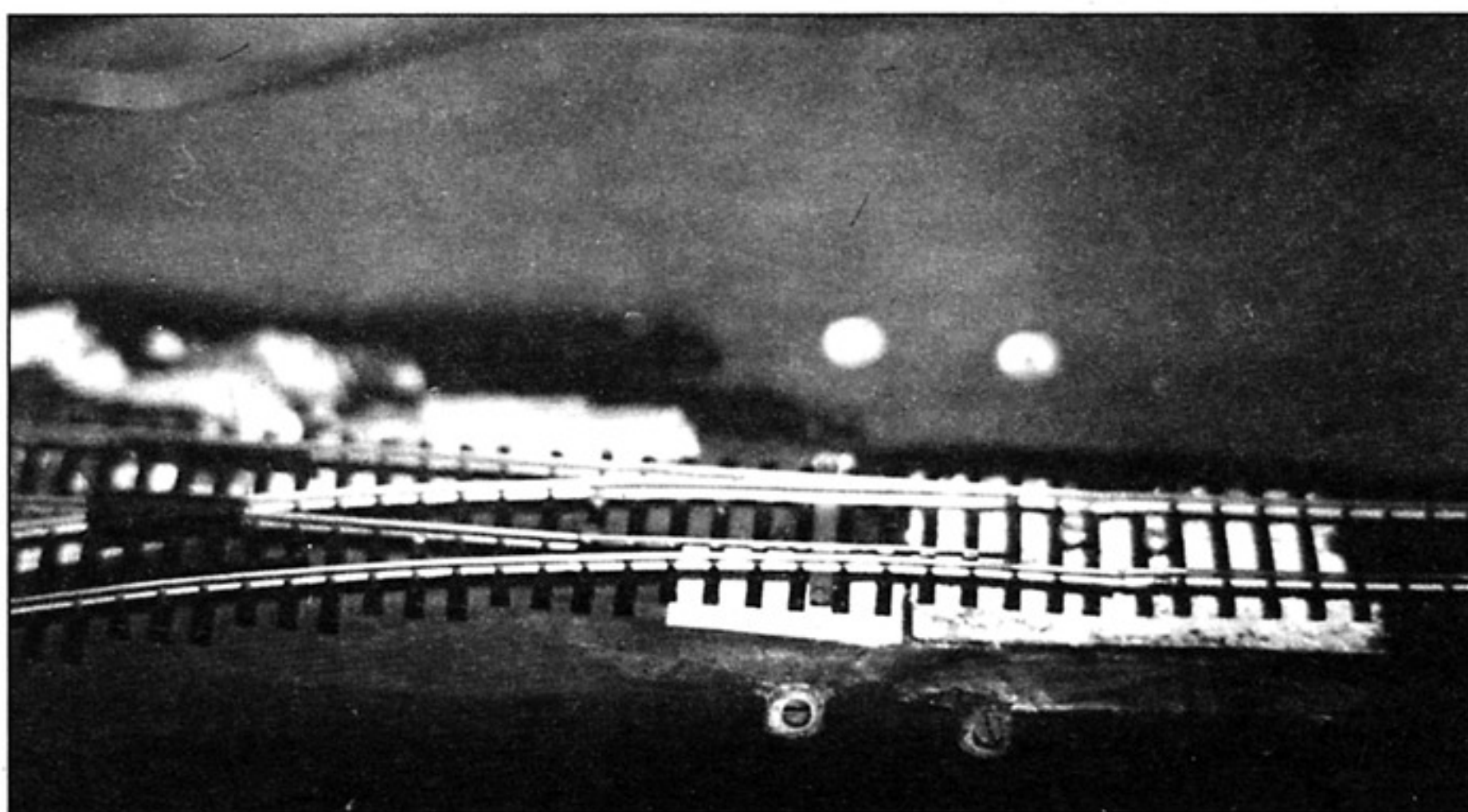
Сверлим отверстия диаметром 3 мм под крепежные болты М3, крепление катушек и отверстие для крепления рычага.

На фольгированной стороне прорежьте петушком клеммные площадки для припайки выводов катушки.

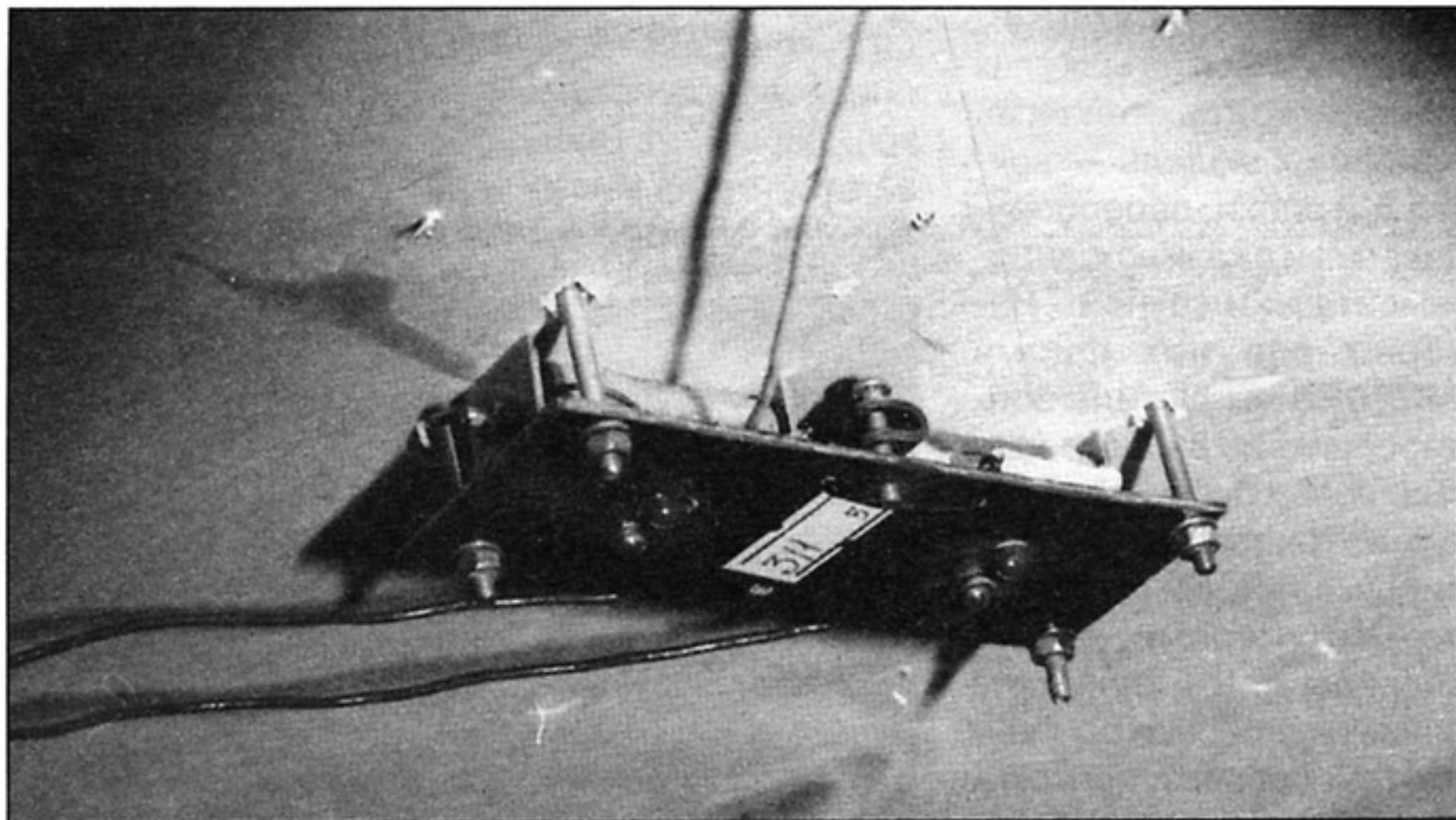
Две катушки размещаются соосно своими подвижными сердечниками, которые в центре между собой имеют подвижное соединение. Катушки необходимо точно зафиксировать, но при этом обеспечить некоторую свободу для юстировки соосности.

Подвижный рычаг соединен механически с подвижными сердечниками.

На свободной стороне рычага крепится специально изготовленный шток диаметром 2 мм. На моем макете использовалась фанера толщиной 6 мм и поэтому длина штока бралась из расчета его выхода на наружную сторону макета



Вид стрелки с установленным приводом. Головки болтов крепятся впотай на фанеру подмакетника. С видимой стороны находится только подвижный шток, который вставляется в отверстие подвижной планки.



Привод стрелки смонтированный и укрепленный снизу на подмакетнике.

до попадания в отверстие в подвижной планке стрелки. На одном конце тягового штока я нарезал резьбу М2 для жесткой фиксации его на рычаге.

После крепления тягового штока двумя гайками М2 с шайбами на подвижном рычаге, рычаг крепится на плату с помощью подпружиненного винта М3.

Привод необходимо проверить, самое главное обеспечить соосность движения сердечников в катушках и необходимую степень подвижности тягового штока.

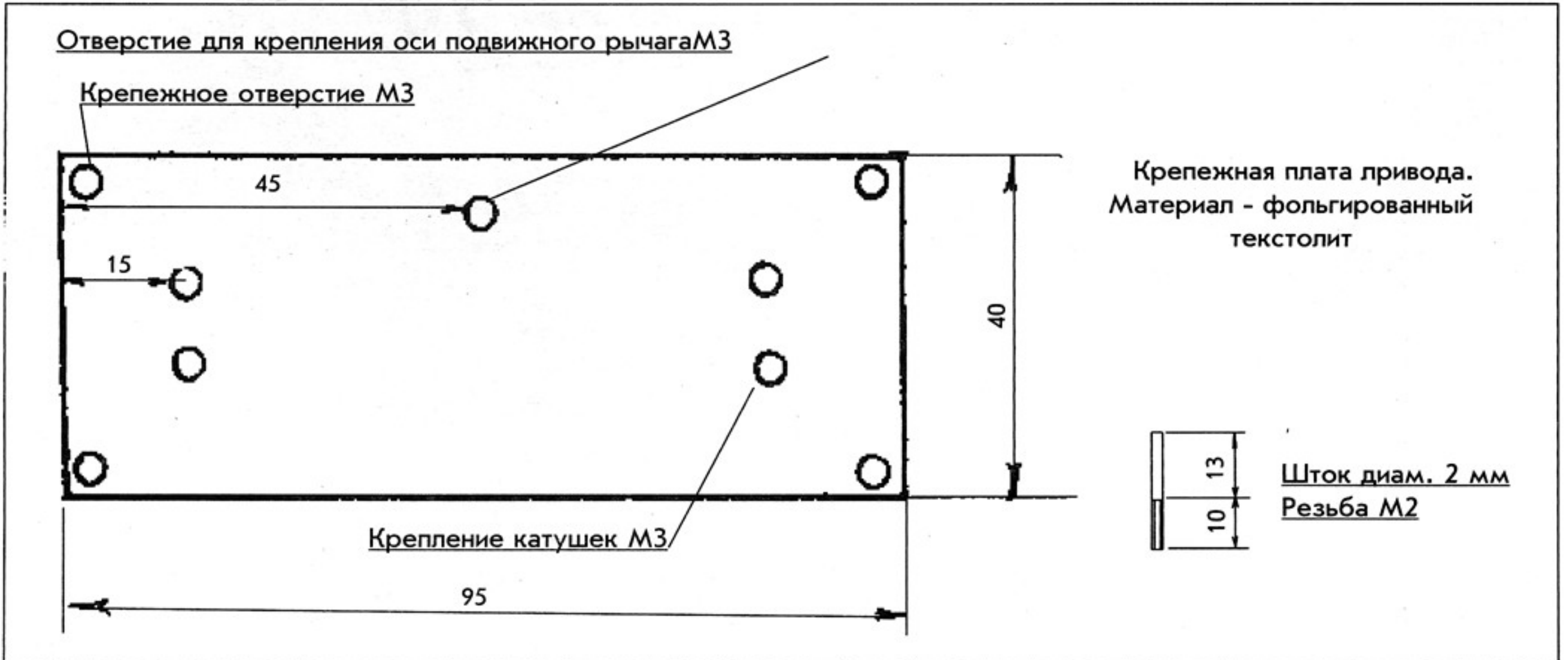
В подмакетнике сверлим отверстие М3 в месте выхода тягового штока к стрелке. Далее достаточно вставить в дрель круглый надфиль и круглое отверстие превратить в овал необходимой длины, до-

статочный для свободного хода тягового штока и переключения стрелки.

Как только мы этого добились - необходимо отметить точки крепления привода, просверлить в подмакетнике М3 и на 4 болтах закрепить привод. В моем случае я использовал болты М3 длиной 40 мм.

После окончательной сборки привод проверить на работоспособность. Могу сразу сказать, что для белгородских стрелок дополнительная фиксация подвижной части в конечных точках не требуется. Т.к. конструкция стрелки обеспечивает достаточное усилие при перемещении подвижной планки и стрелка надежно фиксируется в переведенном состоянии.

На моем макете я таким образом

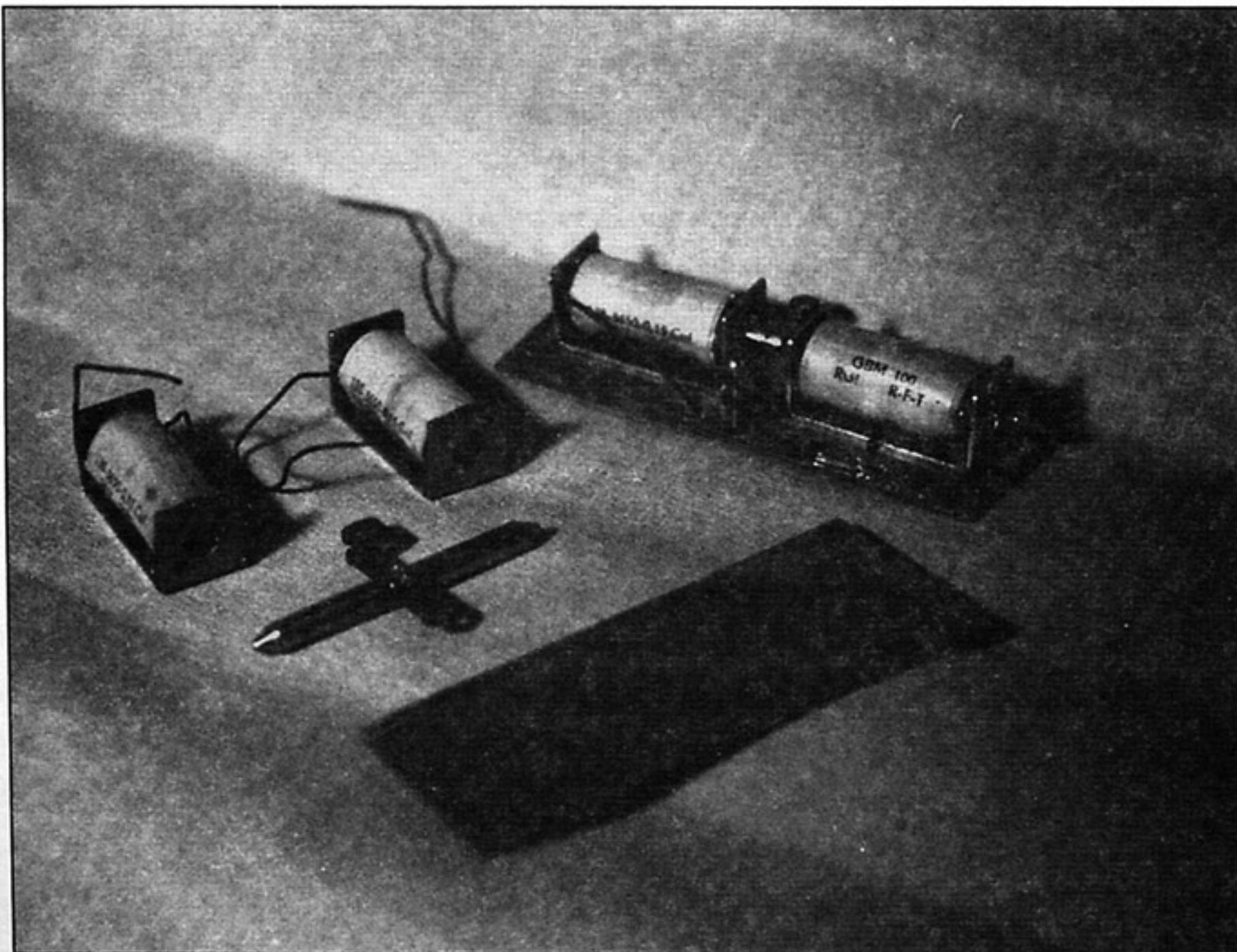


изготовил 6 приводов, а для клубного макета еще 4 привода примерно за 5 часов клубного времени работы.

Управление стрелки осуществляется прямым импульсным включением без переключающих контактов. Самое интересное, что подобная конструкция практически ис-

пользуется в промышленном производстве британских стрелочных приводов фирмы PECO. Там в силу промышленных возможностей данные блоки унифицированы, но сам привод также выполнен отдельно и блок переключателя просто дополнительно монтируется дополнительно на привод (но всё это снизу

Детали привода перед сборкой



под макетом!) двукатушечного привода и переключение приводится в действие тем же самым тяговым штоком.

Я посчитал, что для простой эксплуатации в условиях модульного макета мне вполне достаточно будет такой схемы управления, тем более, что процесс подготовки стрелочной улицы и пропуск составов собственно и представляет интерес при эксплуатации макета.

При практических испытаниях работы стрелочного привода выяснилось, что привод обладает 100% надежностью в работе, стрелка четко переключается при напряжении 10-16 вольт, и за счет фрикционного сцепления подвижная часть рельсового перевода надежно фиксируется в конечных положениях. Приятным открытием стало и то, что привод в силу своей высокой прочности и надежности конструкции, позволяет даже вручную переключать стрелочный перевод за счет перемещения рамного рельса. Это просто немыслимо при использовании для этих стрелок старых приводов от БТБ. При пропуске составов по стрелке при смонтированном приводе стало ясно, что острия не отходят при прохождении вагонов и локомотивов, что позволило сделать окончательный вывод, что с поставленной задачей удалось полностью справиться.

Сергей Масленников,
клуб "Локотранс"



Паровозные воспоминания

В ЛТ11/2001 я рассказывал, как в начале 60-х гг., будучи студентом, работал дежурным по путям на ст. Киндяковка (ныне Ульяновск-Центральный).

Воспоминание 2-е

Станция Киндяковка состояла из двух станционных парков Казанского и Центрального. Расположены они были последовательно один за другим. Часто возникала необходимость отправлять на Рузаевку нечетные поезда из Казанского парка через Центральный парк. Надо заметить, что в то время на станции отсутствовала какая-либо маршрутная централизация, и кроме входных семафоров, никаких постоянных сигналов не было.

Вот каким образом в таких условиях происходила ночная операция отправления поезда из Казанского парка.

После приготовления маршрута (перевода нескольких ручных стрелок с изъятием ключей из стрелочных замков) сигналом ручного фонаря поезд отправлялся из Казанского в Центральный парк. Мне же предстояло заранее запросить (с согласия поездного диспетчера) разрешение на занятие однопутного перегона (жезл) у дежурного соседнего разъезда Студенческий (Кстати, все ниже описанные действия производились с устройствами, называемыми в то время "Средства сношений между отдельными пунктами").

Итак, крутишь ручку индуктора старинного телефонного аппарата, в ответ звонок, снимаешь трубку слышишь "Слушаю!". "Могу ли ... (отправить ... поезд №...)?" "Ожидаю".

Сосед крутит ручку индуктора; за это время в своем жезловом аппарате заправляю из накопителя жезл в пенал-ручку барабана, проворачиваю последний на четверть оборота и ... жезл в руках (Жезл — стальной стержень длиной 20 см с тремя кольцами: на переднем торце отлитая буква А, Б, В.... На боку пластинка с надписью "Киндяковка- Студенческая" и № жезла). Записываешь номер в поездной журнал (графа на первой странице "Отправление") и заправляешь жезл в жезлоподаватель. (Кстати, старые жезлоподаватели представляли собой длинный металлический пенал с большим треугольным кольцом из толстого провода длиной более метра и весом более 2 кг).

Спрашиваешь я дежурного: "Маршрут готов?". Тот кивает. Хватаешь фонарь и подавателем — в ночную тьму. На перроне полумрак: несколько редких электрических лампочек светят с деревянных столбов. В парке темнота, главный путь четвертый по счету... А на путях — в составы под обработкой. По молодости и черт не страшен: посветишь фонарем под составы и ныряешь под вагоны. Один путь проскочил, второй, третий... Фу! Выскакиваешь, смотришь, а вдали мертвенный мерцающий свет паровозного прожектора и слабый гул выхлопов...

Поезд из Казанского вытягивается в Центральный. Встаешь в междупутье; в левой руке навтыжку — подаватель, в правой фонарь с зеленым огнем. Паровоз все ближе, земля дрожит, тебя окатывает теплом паром. Толчок. Из рук выдергивается подаватель — помощник машиниста, стоя нижней ступеньке лестниц паровозной будки, ловит его за кольцо. Поезд катится по инерции, регулятор закрыт. Помощник взлетает в будку, раскрывает подаватель, вытаскивает жезл. Смотрит, кивает машинисту: "Наш!"

Паровоз рывкает гудком и начинает, содрогаясь, с глухим грохотом выхлопов набирать ход. Поехали! А помощник вставляет жезл в свой подаватель (типичная деповская самоделка — обрезок дюймовой газовой трубы болтиком на боку для крепления жезла и приваренное двойное проволочное кольцо диаметром 25-30 мм), вешает у себя за спиной до следующей станции. Там он вставит подаватель торцом в рамку жезлообменителя, прикрепленного снаружи к будке под смотровым окном. Точно такой же станционный жезлообменитель — в междупутье, на стойке у рельсовой рубки, с лестницей для дежурного по станции.

А старый пустой жезлоподаватель на выезде со станции Киндяковка вылетит из будки в условно месте за стрелочным постом. Утром перед сменой идешь стрелочнику и обвешанный подавателями несешь их обратно в дежурку.

Ю.Филатов



БЕЛОРУССКИЙ МОДУЛЬ
Выставка моделей и
сборный НО-модульный
макет (Минск, 2-4 августа
2002 г.)

Здание вокзала
"Заслоново" ДЖД (автор
Якуш Д)

Пример соединения
боковыми поверхностями
модулей разных авторов:
модуль с остановочным
пунктом Панина Ю. и
модуль с коттеджами
Горбач П.

Водонапорная башня и
насосная станция, автор
Дм.Якуш (Минск)



EUROTRAIN



МОДЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
МОДЕЛИ КОРАБЛЕЙ
МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ
ПАРОВЫЕ МАШИНЫ
ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ



тел.: (095) 507-74-54

тел./fax: (095) 251-92-40

www.eurotrain.ru

г. Москва, ул. 3-я Тверская-Ямская, д. 12

