



8/2003 (82)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.com

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА

**Новый железнодорожный
музей в Ростове**

Железные дороги Карелии

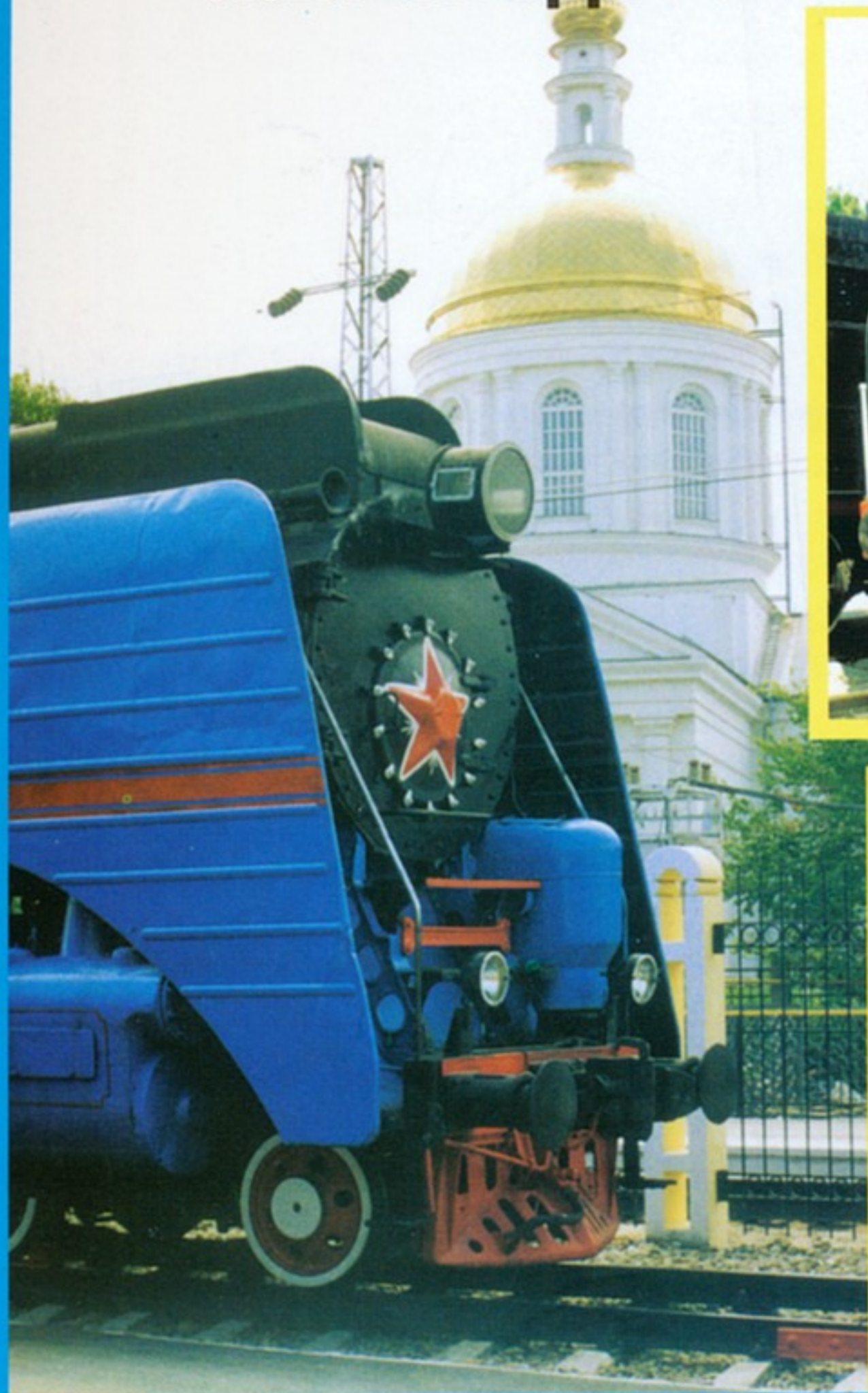
Изготовление модели цистерны

Новороссийский трамвай

"Сантимир" и его макеты



С ДНЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!

МУЗЕЙ**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ СКЖД**

Экспонаты Ростовского Музея железнодорожной техники СКЖД ждут своих посетителей. Теперь в России еще одним музеем стало больше!

Среди экспонатов большая коллекция паровозов с угольным отоплением (ПЗ6-0218, ФД-1562, ТЭ-322, СО17-2724, Сч250-64, Эч709-84 и др.), уникальный вагонный парк (3-хосная и 2-х осные цистерны, парк трофейных вагонов послевоенного периода, салон-вагоны и пр.).

Фото О.Сергеева

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

Шеф-редактор:

Олег Сергеев

E-mail: lokotrans@elsite.ru

8(096) 572-52-34

Факс 8(095) 195-80-46

Адрес для писем:

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

Сергееву О.А.

Допечатная подготовка:

Издательский центр МКПП, Москва,
Новый Арбат, 21

Авторский коллектив:

Е. Абрамов (С.Петербург)
Ю. Акимов (Москва)
В. Буракшаев (Москва)
А. Васильев (Москва)
Дм. Вережкин (С.-Петербург)
С. Волков (Ростов/Дону)
Я. Дорошенко (Прага)
Э. Ершов (Швейцария)
А. Иоффе (Москва)
А. Исаев (С.Петербург)
И. Иволина (Электросталь)
П. Кондратьев (С.Петербург)
М. Кацер (Новочеркасск)
А. Колесов (Екатеринбург)
С. Лизунов (Пензен. обл.)
Дм. Мамин (Саратов)
Ю. Меркутов (Москва)
В. Мельников (Брянск)
А. Никольский (Москва)
А. Ольшевский (Москва)
А. Шустов (Москва)

Альманах распространяется в Австрии,
Беларуси, Великобритании, Германии, Да-
нии, Израиле, Италии, Испании, Казахста-
не, Латвии, Литве, Норвегии, Нидерландах,
Польше, Португалии, России, США,
Франции, Финляндии, Чехии, Швейцарии,
Украине, Эстонии.

Подписка:

1 полугодие 2003 (1-6) 330 руб.

2 полугодие 2003 (7-12) 330 руб.

Оплата почтовым переводом:

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

Иволиной Ирине Александровне

Подписка для организаций по

выставленному счету-заказу

Точка зрения авторов может не совпадать
с мнением редакции

Ответственность за содержание рекламы несет
рекламодатель

Перепечатка или использование материалов
допускается при согласовании с редакцией ЛТ
Редакция вступает с авторами в вняющую
переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666

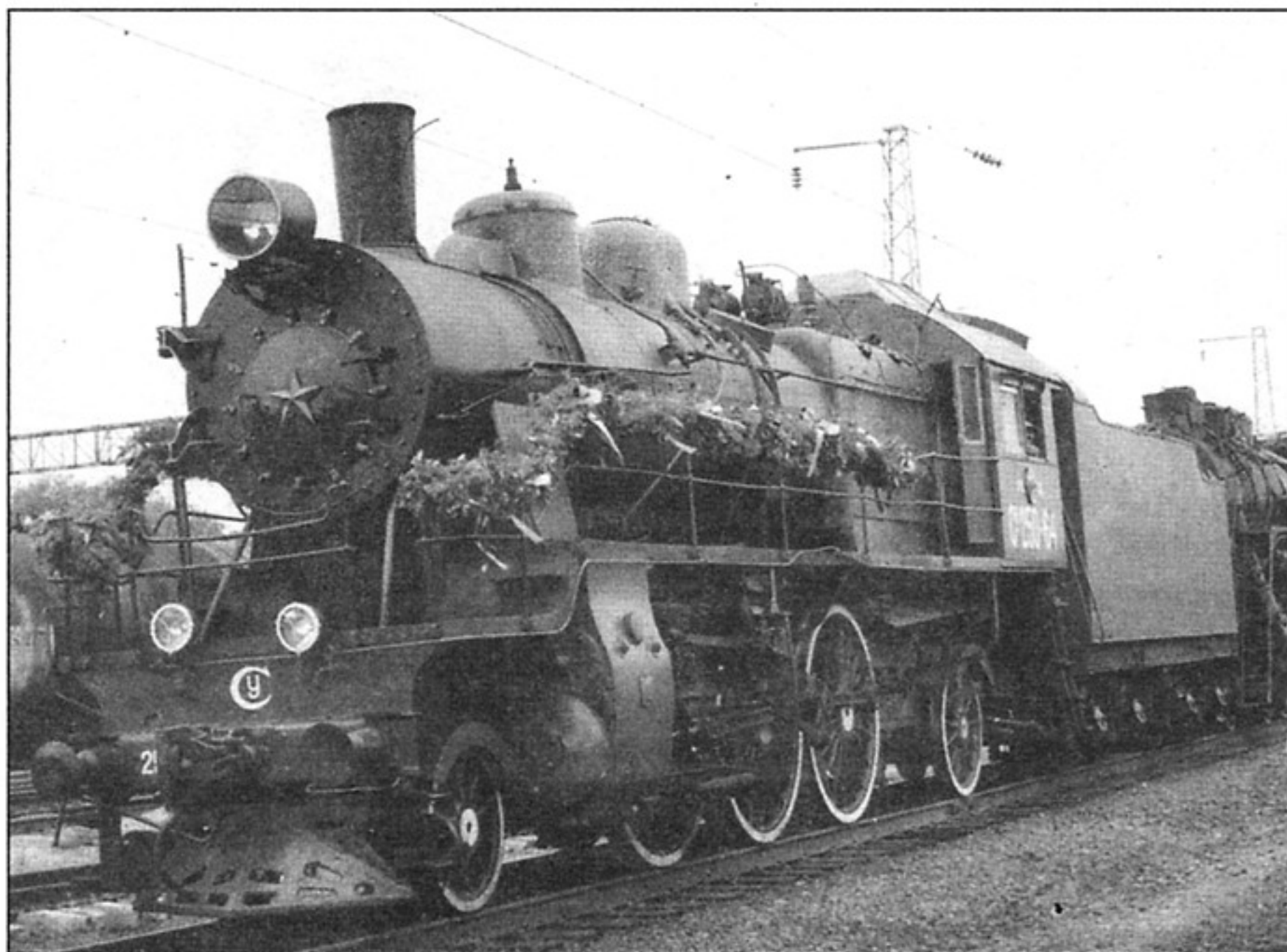
Заказ № 399. Тираж 1000 экз.

Печать "Компания "Мега-Арт" г.Электросталь,
август 2003

В розницу цена свободная

Клуб ТИММ "Локотранс" © Россия,
Ставрополь, 355012, а/я 362

WWW.LOKOTRANS.COM



1 августа в торжественной обстановке состоялось открытие Музея железнодорожной техники СКЖД в Ростове-на-Дону. Музейная площадка была построена исключительно быстрыми темпами за несколько месяцев. Так же построено новое здание для выставочной экспозиции и служебных помещений музея.

Первый репортаж об открытии нового Российского музея железнодорожной техники на Северо-Кавказской дороге в городе Ростов читайте на стр.3.

4

МУЗЕЙ

Новый музей железнодорожной техники в Ростове

8

XXI век

4-я международная конференция

Итальянский скоростной AVE S102

10

КОЛЛЕКЦИОНЕР

Марки Казахстана

12

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

ТЭМ2 из Монголии

...о ТЭП70

14

НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ

15

ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

Трамвай в Новороссийске

18

БЕСЕДЫ О ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Общие сведения о железнодорожном пути

Проектирование Кавказской перевальной дороги

Железные дороги Карельского перешейка

30

УЗКОКОЛЕЙКА

Узкоколейка села Верхний Ломов

32

ПАКУАЗ

35

ВИТРИНА

"Сантимир" и его макеты

46

МАСТЕРСКАЯ

Изготовление цистерны

Разворотная петля в цифрах

50

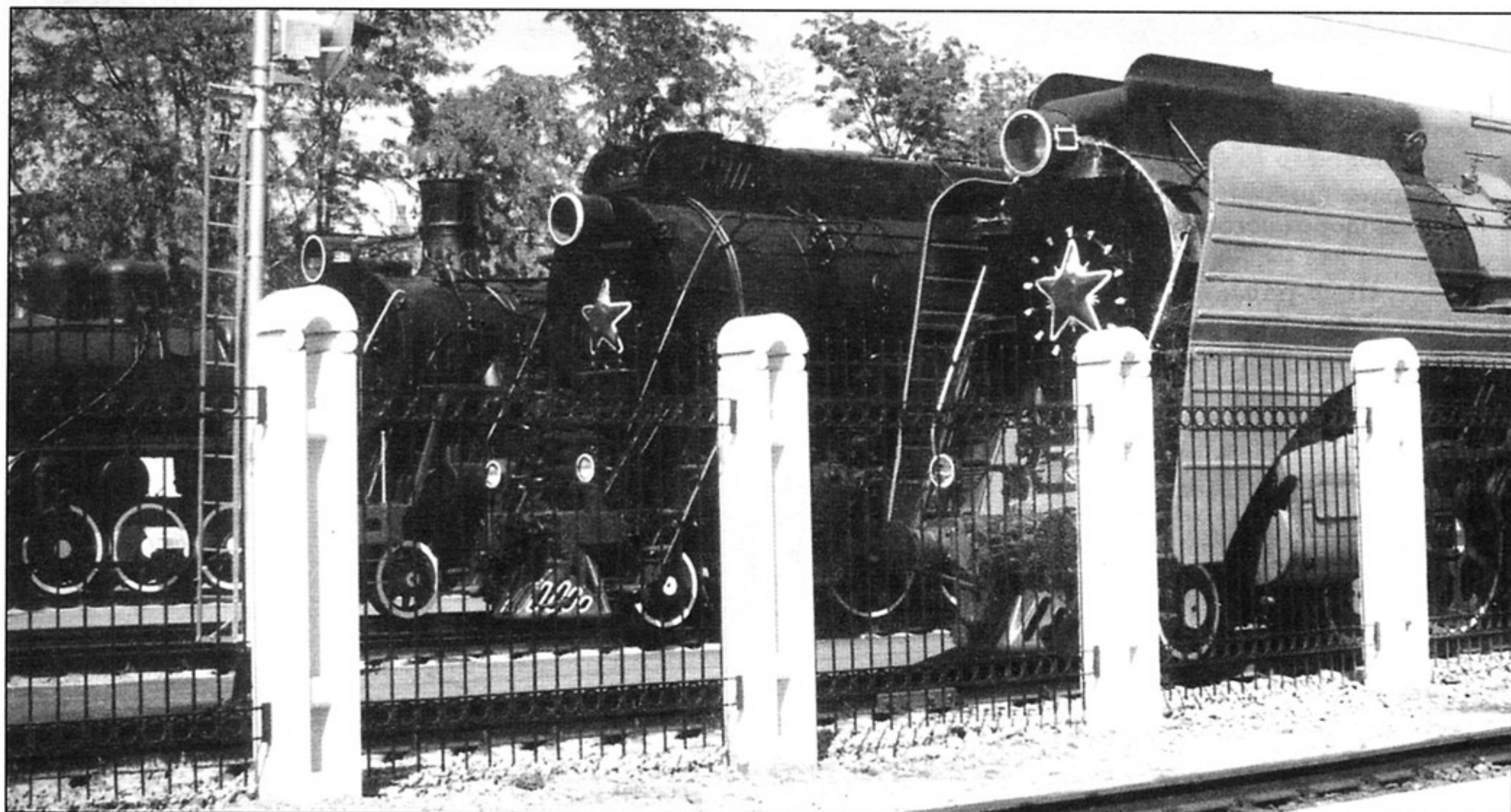
ПРИВЕТ С ДОРОГИ

Из воспоминаний маневрового светофора

Обложка: ВЛ61А-012 из экспонатов Ростовского Музея. Фото О.Сергеева

В кадре: Фрагмент макета НО от "Сантимир"

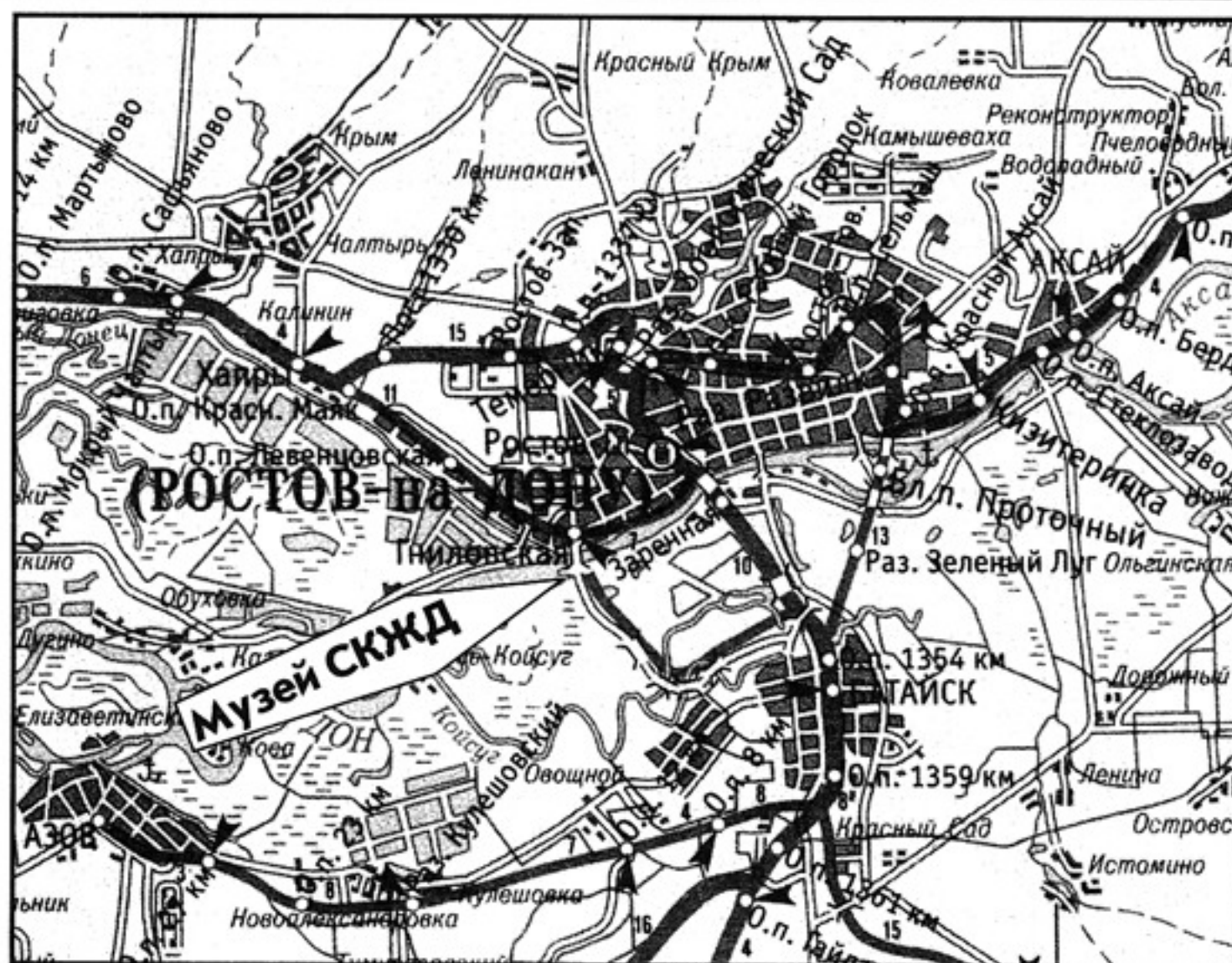
Обложка: Тепловоз ТЭМ21-001 Брянского машиностроительного завода.
Фото Дм.Мамина



Музей железнодорожной техники открыт в Ростове

Все мероприятия начались с отправления ретро-поезда на паровой тяге (любимцы СЧ250-64 и Л-0029 с тендером "вандербильд"), в котором с комфортом и любезностями со стороны начальника поезда и проводников разместились приглашенные на открытие ветераны дороги, заслуженные паровозники СКЖД, делегации от организаций и любители железных дорог.

Прекрасный солнечный день, отличное настроение - все это было как нельзя кстати.



Поездка на ретро-поезде от Ростова-главного заняла всего 30 минут. После прибытия ретро-поезда на станцию Гниловская (это историческое место в Ростове на берегу Дона, связанное с казачьими традициями этого места) торжественные события начались.

Музейная площадка приятно удивила всех прибывших, а выставленные экспонаты свидетельствовали о серьезности проделанной работы.

О программе праздника можно было бы рассказывать еще много, особо стоит только добавить, что руководство Северо-Кавказской дороги в День железнодорожника еще и организовало (2 августа) целых две поездки на ретро-поезде вокруг Ростова с полуторачасовыми остановками для осмотра экспозиции на площадке музея.



Перечень экспонатов Ростовского музея

Паровозы

Э 721-68. Год постройки 1933. Последнее место работы ТЧ Армавир, отреставрирован в ТЧ Тихорецк.

ФД20-1679. Год постройки 1937. Последнее место работы ТЧ Каменск-Уральский Сврд. ж.д. Отреставрирован в ТЧ Краснодар.

Э 709-84. Год постройки 1930. Последнее место работы ТЧ Кировобад. Отреставрирован в ТЧ Краснодар.

Э 739-99. Год постройки 1936. Брянский завод. Последнее место работы ТЧ Петров вал Приволж. Ж.д. Отреставрирован в ТЧ Лихая.

Э 750-11. Год постройки 1944. Последнее место работы ТЧ Аткарск Приволж. Ж.д. Отреставрирован в ТЧ Ростов.

ТЭ-322. Год постройки 1944. Место работы ТЧ Лида. Отреставрирован в ТЧ Кавказская.

Э 762-78. Год постройки 1951. Последнее место работы ТЧ Тимашевская, Отреставрирован в ТЧ Ростов.

СО17-2724. 1947 г. постройки, Улан-Удэ.

ФД20-1562. Год постройки 1937. Последнее место работы ТЧ Каменск-Уральский Сврд. Ж.д. Отреставрирован в ТЧ Каменоломни.

ПЗ6-0218. Год постройки 1956. Последнее место работы ТЧ Улан-Удэ. Отреставрирован в ТЧ Тихорецкая.

ЛВ-0333. Год постройки 1956. Последнее место работы ТЧ Кузино. Отреставрирован в ТЧ Минеральные Воды.

С -250-64. Год постройки 1948. В день открытия работал с ретропоездом.

Л-0029 Год постройки 1946. В день открытия работал с ретропоездом.

Вагоны

Цистерна 3-х осная. Год постройки 1908.

Цистерна 2-х осная №624-001, последнее место работы ПМС-51 ст. Тимашевская.

Крытый 2-х осный вагон (НТВ) №2-028-142. Последнее место приписки ст. Кривенковская. Подготовлен ТЧ Краснодар.

Габаритный 2-х осный вагон №2-164-30. Последнее место приписки ТМО 1 ст. Туапсе. Отреставрирован в ТЧ Каменоломни.

Пассажирский 4-х осный салон ВЛК6. Год постройки 1911 г. Место приписки ТЧ Сальск, Отреставрирован в ТЧ Ростов

Пассажирский 4-х осный салон СКВ7. Построен в 30-х годах. Последнее место приписки ст. Кавказская. Отреставрирован в ТЧ Ростов.

Трофейный 2-х осный крытый. №2-340-266. Последнее место приписки ЭЧ Ростов. Отреставрирован в ТЧ Батайск.

Трофейная 2-х осная цистерна №1-843-487. Последнее место приписки ТЧ Батайск. Отреставрирован в ТЧ Батайск.

Кран 45-и тонный "Январец". Находился в составе восстановительного поезда ст. Армавир.

Цистерна 2-х осная №6-021-147. Последнее место приписки ст. Армавир. Отреставрирована в ТЧ Батайск.

Платформа 2-х осная №4-044-797. Последнее место приписки ст. Комсомольская. Отреставрирована в ТЧ Батайск.

Крытый 4-х осный вагон №946 8879. Последнее место приписки ст. Армавир. Отреставрирован в ТЧ Батайск.

Тепловозы

ТЭ3-6938. Год постройки 1968. Последнее место работы ТЧ Краснодар. Подготовлен в ТЧ Тимашевская

ТЭП60-0845 (зав. №2070). Год постройки 1982. Место работы ТЧ Сальск. Подготовлен ТЧ Сальск.

ТЭМ1М-0078. Год постройки 1959. Место работы ТЧ Батайск. Подготовлен в ТЧ Сальск.

ТГК2-6970. Год постройки 1984. Место работы ПЧ Сочи. Подготовлен в ПЧ Сочи.

М /2 15-3400. Год постройки 1954. Подготовлен в ТМО Туапсе.

Электровозы

ВЛ8-713. Год постройки 1963, ТЭВЗ. Место работы ТЧ Туапсе. Подготовлен в ТЧ Лихая.

ВЛ41-073, год постройки 1964. Место работы ТЧ Тихорецкая. Подготовлен в ТЧ Тихорецкая.

ВЛ61-012, г.постройки 1957, место работы ТЧ21 Мин-Воды. Подготовлен в ТЧ Туапсе.

ВЛ80-015, год постройки 1963, место работы ТЧ Батайск. Подготовлен ТЧ Батайск.

ВЛ84-002, год постройки 1979, место работы ТЧ Батайск. Подготовлен в ТЧ Батайск.

Электропоезд

ЭР22-29 (ЭР22-29-08 + ЭР22-29-03 + ЭР22-29-04) Место работы ТЧ ЭПС Мин-Воды. Подготовлен в ТЧ Тимашевская.

Специальный подвижной состав

Щебнеочистительная машина ЩОМ-Д 125/39. Год постройки 1959.

Автодрезина АГМС-345. Место работы ПЧ Туапсе.

Автодрезина ДМС-277. Год постройки 1976. Место работы ЭЧ Ростов.

Паровозные тендера

Тендер паровоза Л -138, последнее место работы Армавир. Отреставрирован в ТЧ Ростов.

Тендер от паровоза ИС20-286. Приписка ТЧ Армавир, Отреставрирован в ПЧМ1 Новочеркасск.

Тендер от паровоза ИС20-320. Год постройки 1939, приписка ТЧ Армавир. Отреставрирован в ПЧМ1 Новочеркасск.

В музее установлены сигналы - однокрылый семафор, мачтовый прожекторный светофор, водоразборная колонка (демонтирована из ТЧ Каменоломни).

Благодарим В.Наумова за помощь в подготовке материала.

ТЭЗ-6938 (вверху слева)

ТГК2-6970 (внизу)

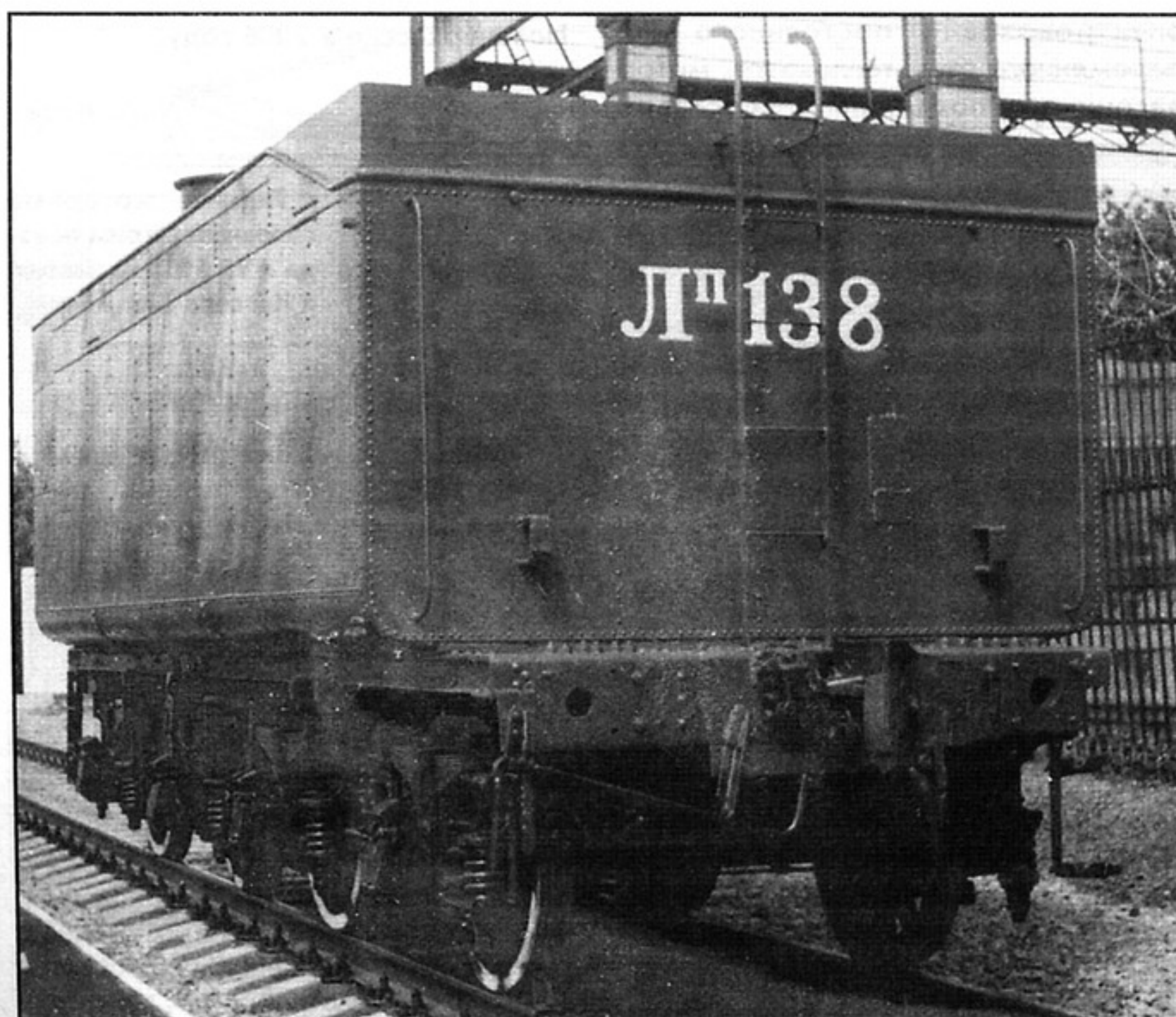
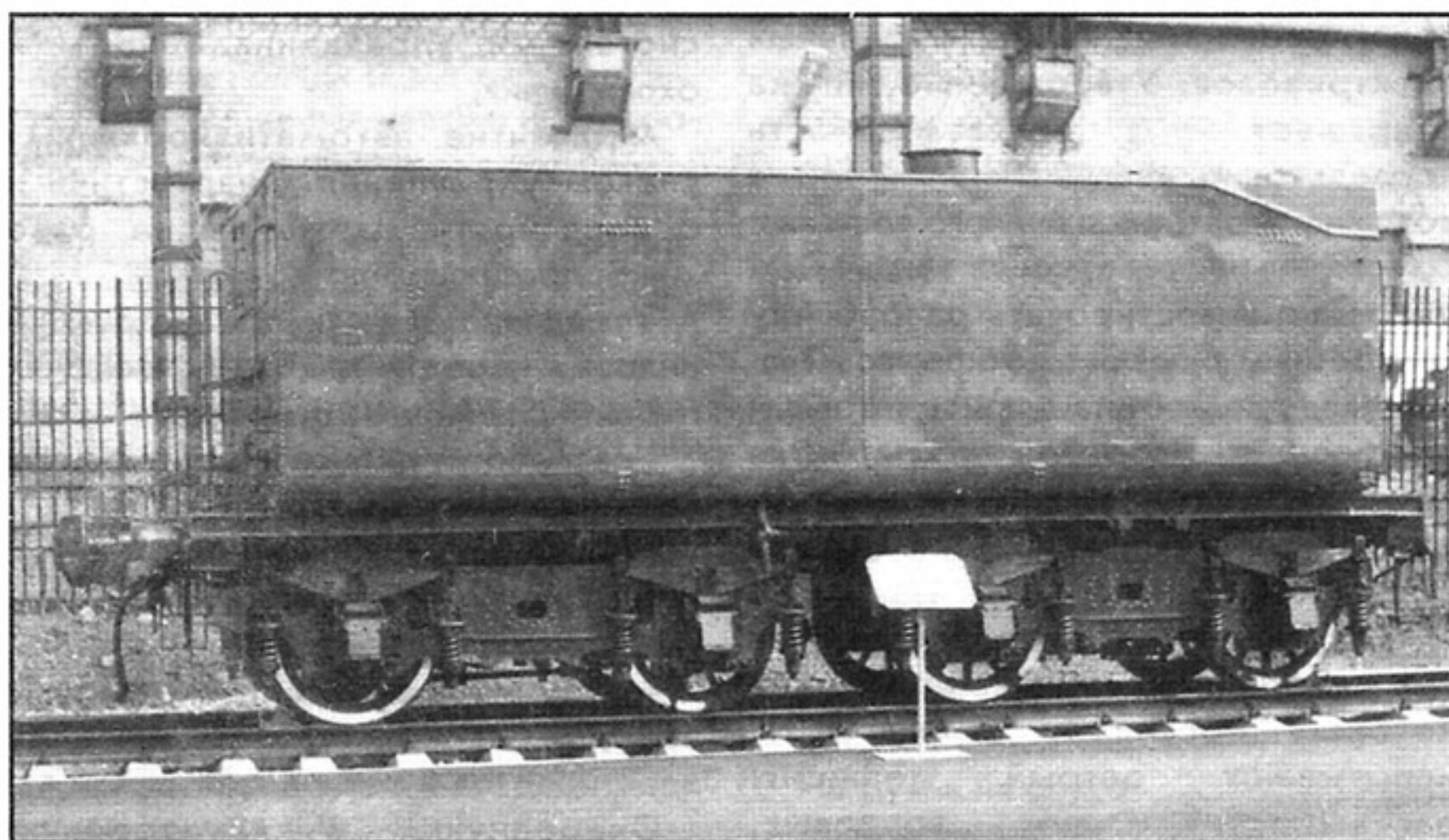
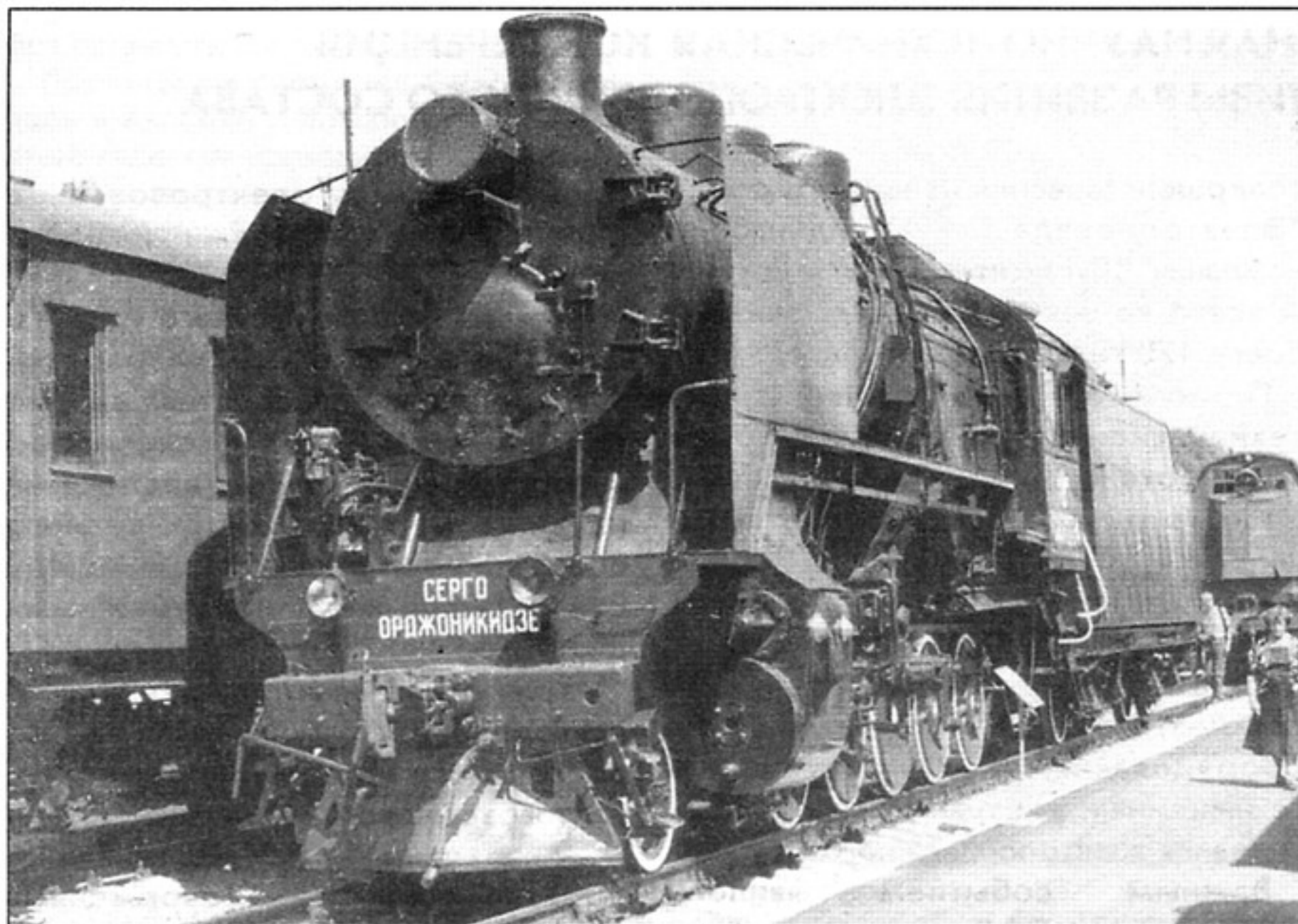


В Ростове такие ретро-поездки стали уже доброй хорошей традицией.

Любители железных дорог, которые смогли в эти дни подъехать на праздник в Ростов, поздравляли "виновников" этого торжества - ростовских любителей В.Буракова и В.Власенко (теперь они сотрудники этого музея), стоявших у истоков создания музея, путь к которому

составил свыше 10 лет (вспомните первые публикации "Локотранс" в 1993-94 гг. о ретродвижении на Северо-Кавказской дороге). Конечно, без усилий многих ростовских энтузиастов, перечислить фамилии которых, мы не можем за отсутствием места, этот праздник не состоялся бы. В пылу торжественных речей на открытии музея обращений к любителям почему-то не прозвучало, словно любительского движения и не существует. Даже в этот день отношение к железнодорожному любительству со стороны официоза осталось, мало сказать, прохладным. И, к сожалению, это повсеместно. А ведь





только благодаря людям неравнодушным к собственной истории и в которых есть еще гордость за историю страны (это и есть любители железных дорог России вне зависимости от их должностной причастности), этот праздник и состоялся. Если энтузиазм любителей помогает сохранять историческое наследие, то вполне разумно относится к этому движению с пониманием и использовать во благо державы.

Но можно отметить и такой факт, что в самый напряженный момент работы по подготовке экспонатов и открытия музея в Ростов на месяц (во время своего отпуска) приехал А.С.Никольский (1 зам. ВОЛЖД), чтобы просто поработать в качестве специалиста по реставрации. Побольше бы таких фактов!

Делегация клуба "Локотранс" имела в своем составе даже исполнителя барда Алексея Кононова, который специально к этому дню записал кассету с песнями в своем исполнении, посвященными железной дороге и железнодорожникам. Одна такая кассета осталась в радиоузле состава, который катал всех желающих в эти праздничные дни. (Возможно, что вы эти песни услышите, когда будете ехать в "Атамане Платове", т.к. вагоны были предоставлены из этого состава.)

Список экспонатов отражает отремонтированные и восстановленные экспонаты на день открытия. Но в коллекции музея есть еще немало удивительных позиций, даже просто уникальных. Например, вагон английской постройки каретного типа "Глостер" конца 19 века, или паровозный тендер от серии Лп и т.д.

Все это впереди, и у музея хорошее будущее. Отметим, что паровозные экспонаты являются действующими паровозами (более подробно о парке ретро ЛТ писал в 11/2002), и могут участвовать в поездках с ретро-поездами.

На общественном транспорте в музей можно проехать (автобустроллейбус) примерно за минут 40. (Можно сразу сказать, что туда от центрального рынка добраться можно автобусом 4, троллейбусом 12, маршрутными такси). Но лучше отправиться туда по железной дороге, если не на ретро-поезде, то на пригородном до остановочной площадки "Гниловская".

IV МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОПОДВИЖНОГО СОСТАВА"

Международная научно-техническая конференция состоялась в г. Новочеркасске 17 - 18 июня 2003 года. Организаторы конференции: ОАО "ВЭЛНИИ". ОАО "Промышленно-финансовая группа Росвагонмаш", ОАО "НПО НЭВЗ".

В конференции принимали участие ученые и инженеры России, Украины, Грузии, Германии, Франции, Швейцарии и Японии.

Работа проводилась в пяти секциях: электрическая тяга и преобразователи, механическая часть, электрические машины, электрические аппараты и электронные системы управления, аэродинамика, теплопередачи и пневматика.

На пленарном заседании конференции были сделаны доклады: "Пути повышения эксплуатационных показателей Российских железных дорог при использовании электровозов с асинхронными тяговыми двигателями", "Железнодорожному транспорту нужен новый подвижной состав", "НЭВЗ и современный рынок железнодорожного подвижного состава", "Программа работ ВЭЛНИИ по созданию перспективных электровозов", "Технологии фирмы Хитачи (Япония) для железных дорог", "Состояние и перспективы развития электровозостроения на Украине", "Состояние и перспективы развития электровозостроения на Тбилисском АО "Электровозостроитель", "Опыт эксплуатации тяговых агрегатов на Качканарском ГОК и пути

совершенствования их конструкций", "Электropоезда холдинговой компании "Лугансктепловоз" и другие. А всего на секциях было прочитано более 170 технических докладов.

По итогам IV Международной научно-технической конференции была разработана рекомендация. Отмечено, что целью конференции являлись обмен сведениями между специалистами о конкретных достижениях в разработке, производстве и эксплуатации локомотивов, электropоездов и их оборудования, обсуждение технических и экономических проблем создания электropодвижного состава.

Важным событием явилось утверждение МПС России в конце 2002 года нового типажа магистральных электровозов. Утверждение типажа открывает возможность сосредоточить усилия специалистов на создании электropодвижного состава с асинхронным приводом, а заказчикам уверенно инвестировать разработку конкретным типом подвижного состава.

Конференция считает приоритетными следующие направления развития научных исследований и проектно-конструкторских разработок в области рельсового транспорта:

- создание и освоение производства тех типов подвижного состава, в которых Россия и страны СНГ испытывают острый дефицит: пассажирских, грузовых, универсальных магистральных электровозов постоянного и переменного тока, тепловозов, мотор-вагонных подвижных составов,

промышленных электровозов с перспективными типами тягового привода;

- повышение технического уровня и сокращения сроков разработки электropодвижного состава за счет применения новых технологий, внедрения современных достижений науки и техники, тесного сотрудничества между отечественными и зарубежными фирмами;

- применение асинхронного тягового привода на электropодвижном составе постоянного и переменного тока и тепловозах нового поколения;

- создание и организацию производства современных полупроводниковых приборов с системами управления защиты и охлаждения;

- развитие автоматизированных систем управления, диагностики и безопасности движения на базе микропроцессоров;

- создание надежных конструкций силовых передач для магистральных пассажирских электровозов;

- разработку экономических систем вентиляции;

- расширение области применения новых систем электрической изоляции и обмоточных проводов;

- улучшение экологических и эргономических показателей электровозов и тепловозов.

Очередную Международную конференцию решено провести в гор. Новочеркасске в 2006 году.

М.А. Кацер



Первые моторные головные вагоны поезда AVE S102 на заводе в Касселе (Германия)

Испанский скоростной AVE S102

32 высокоскоростных поезда нового поколения вступят в эксплуатацию на линиях Государственного общества испанских ж.д. (RENFE). Первые 16 поступят в 2004 году, являющимися модификациями ICE 3 от Siemens обозначенные как VELARO E или также AVE S103. Первые

два поезда ICE3 проходят пробные поездки в Испании. Заказ на постройку размещен в немецкой корпорации Bombardier Transportation на 2 типа поездов по 16 шт. каждого, в том числе на новый тип поездов TALGO, исходящим от прототипа TALGO-TAV S102.

Это высокоскоростные составы AVE S102 для системы высокоскоростных поездов AVE (Alta Velocidad).

Поезда предназначены для новой линии Мадрид-Барселона протяженностью 627 км с установленной скоростью 330 км в час. Таким образом, вся дорога

без остановок составит 2 часа 30 мин.

Презентация прототипа S102 состоялась в Касселе (Германия) 10 апреля этого года, где проходил окончательный монтаж головного моторного вагона. Производство было осуществлено на заводе Мюнхен-Аллах (быв. Краусс-Маффей). Таким же образом будут собраны 4 установочных экземпляра, а далее сборка будет производиться на испанском заводе Las Matas. Вся партия будет построена к 2004г. Поезд 8-и вагонный с двумя моторными вагонами суммарной мощностью 8000 кВт.

Моторы применены асинхронные, по 1000 квт каждый производства Бомбардир. Головной моторный вагон имеет две двухосных тележки с гибкой подвеской.

Вагоны для пассажиров спроектированы с выравнителями колебаний и давлений от высокой скорости в движении до поездок в тоннелях. Расчётная скорость тележек вагонов достигает 660 км в час. Вагоны имеют низкий центр тяжести 815 мм над уровнем головки рельса.

В составе поезда будут работать вагоны разных типов суммарно на 318 посадочных мест в поезде.

Тормоза 3-х типов:

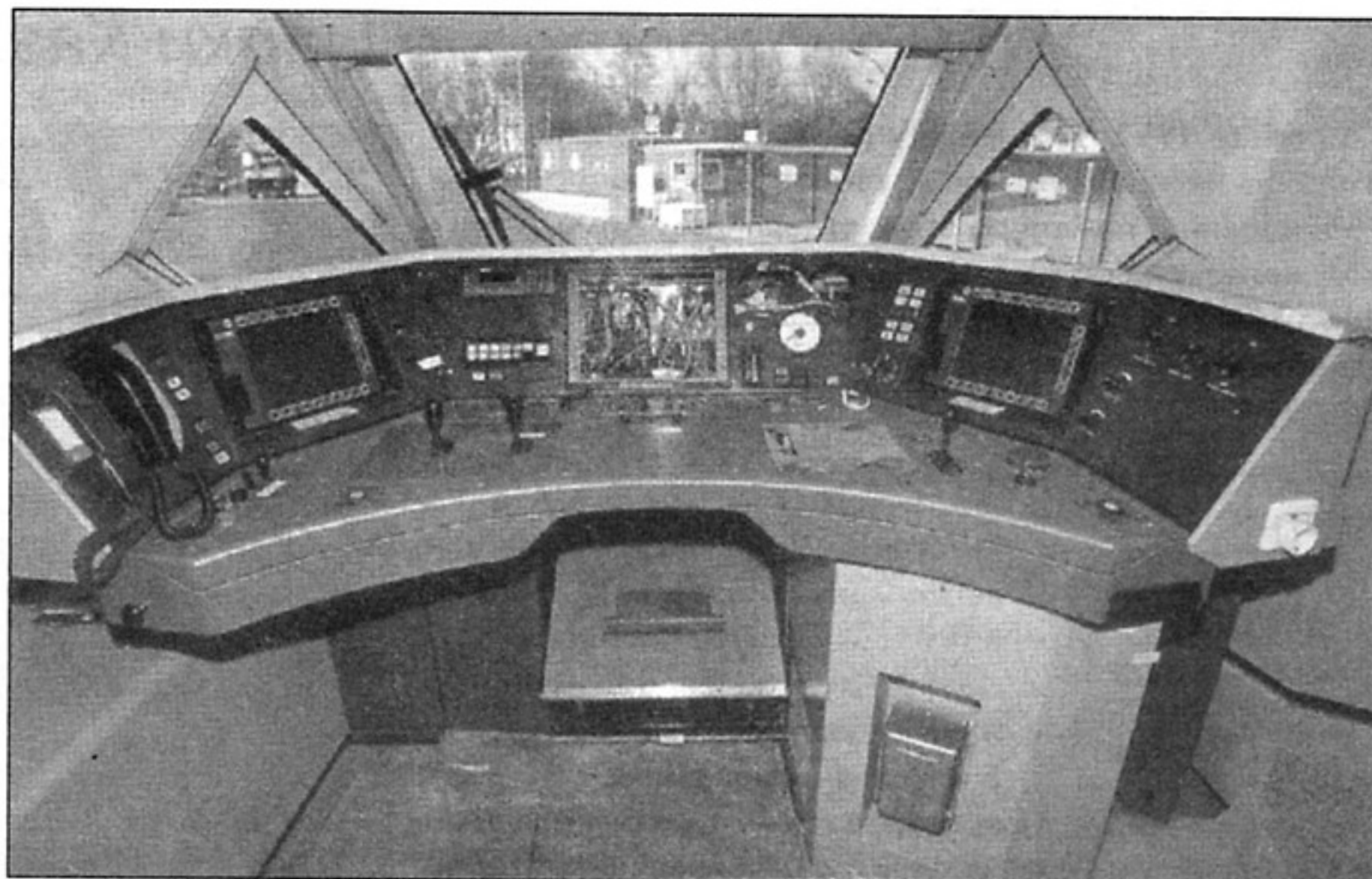
- электродинамические рекуперативные мощностью 4200 kW,

- электрические мощностью 3000 kW,

- дисковые с 3-мя дисками на каждой колёсной паре (1 диск на каждом колесе, и 1 на оси).

Поезд оборудован системой ремонтной диагностики (RDS), аналогичной системе поездов ICE.

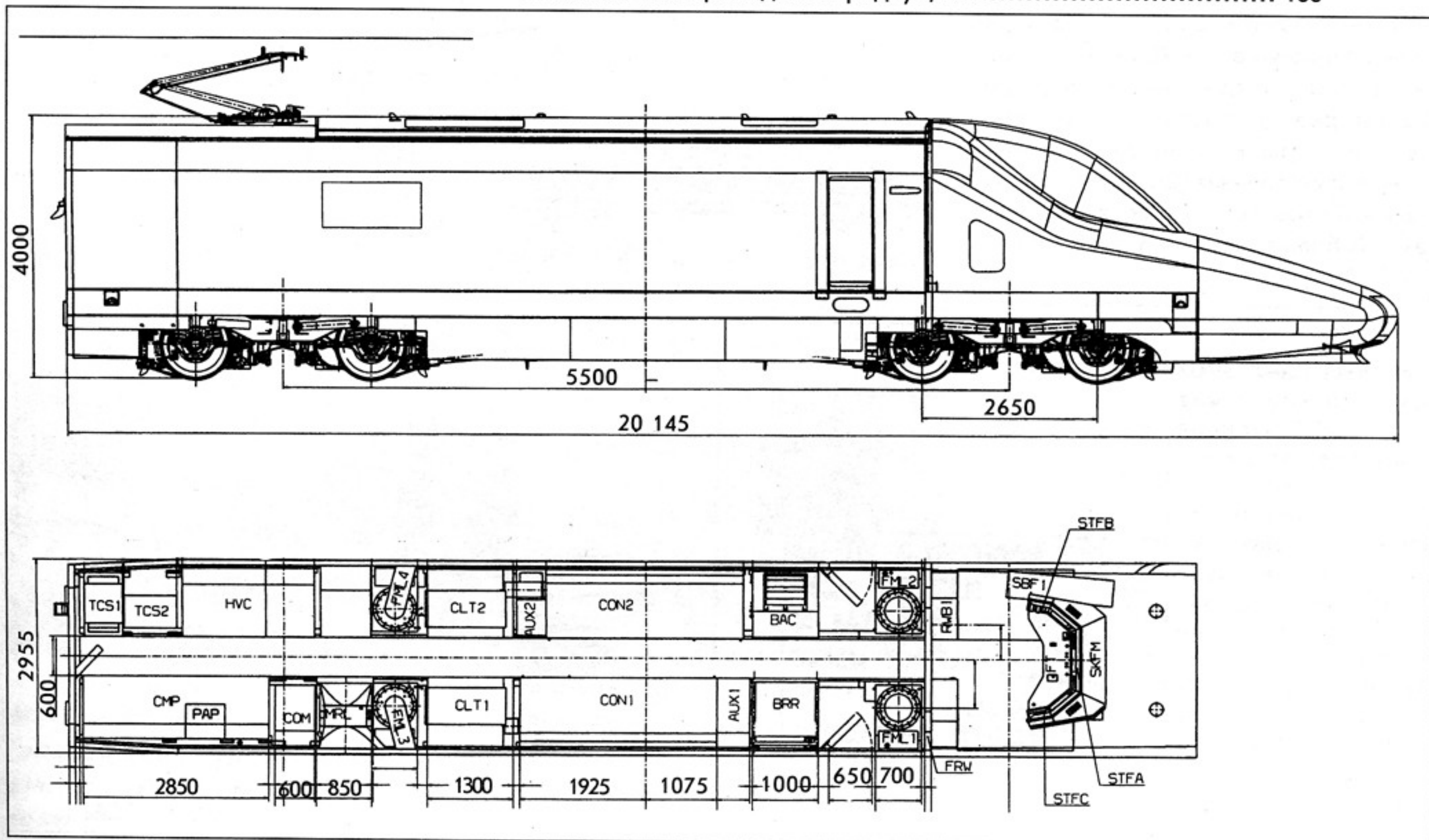
Использованы материалы печати, журнал *Zelevnice Magazin*, материалы *Bombardier Transportation*, благодарим за помощь Ярослава Дорошенко и Вольфганга Кноке



Кабина управления

Технические характеристики S102:

Колея, мм	1435
Осевая формула,	Bo'Bo'
Напряжение контактной сети, кВ/Гц	25/50Гц
Максимальная скорость, км/ч	330
Максимальное ускорение, м/сек.кв	1,2
Среднее ускорение для скорости 0-330 км/ч, м/сек.кв	0,52
Мощность, кВт	4000
Тяговое усилие, кН	100
Передаточное значение редуктора	2,31:1
Длина моторного головного вагона, мм	20 145
Длина прицепного вагона, мм	20 870
Высота с опущенным токоприемником, мм	4000
Ширина, мм	2 955
База тележки, мм	2650
Диаметр ведущих колес, мм	1040
Вес, т	68
Нагрузка на ось, т	17
Минимальный проходимый радиус, м	100



Железнодорожные марки Казахстана

В конце 1992 года между Казахстаном и КНР было открыто международное грузовое железнодорожное сообщение. В память об этом отделением Алма-Атинской железной дороги и Серове-Сяньцзянской железнодорожной компании КНР издан памятный конверт (Рис. 1). На его рисунке - железнодорожная платформа, гру-



ная углем и текст на русском и китайских языках, в том числе, и наименования станций Алма-Ата (Казахстан) и Урумчи (КНР). На конверте марки: Казахстана, изданная в 1992 году к 60-летию Турксиба по картине художника Е.К. Кастеева, и КНР, погашенные почтовыми штемпелями этих стран 01.12.92. На конверте также памятная надпечатка КНР с символическим изобра-

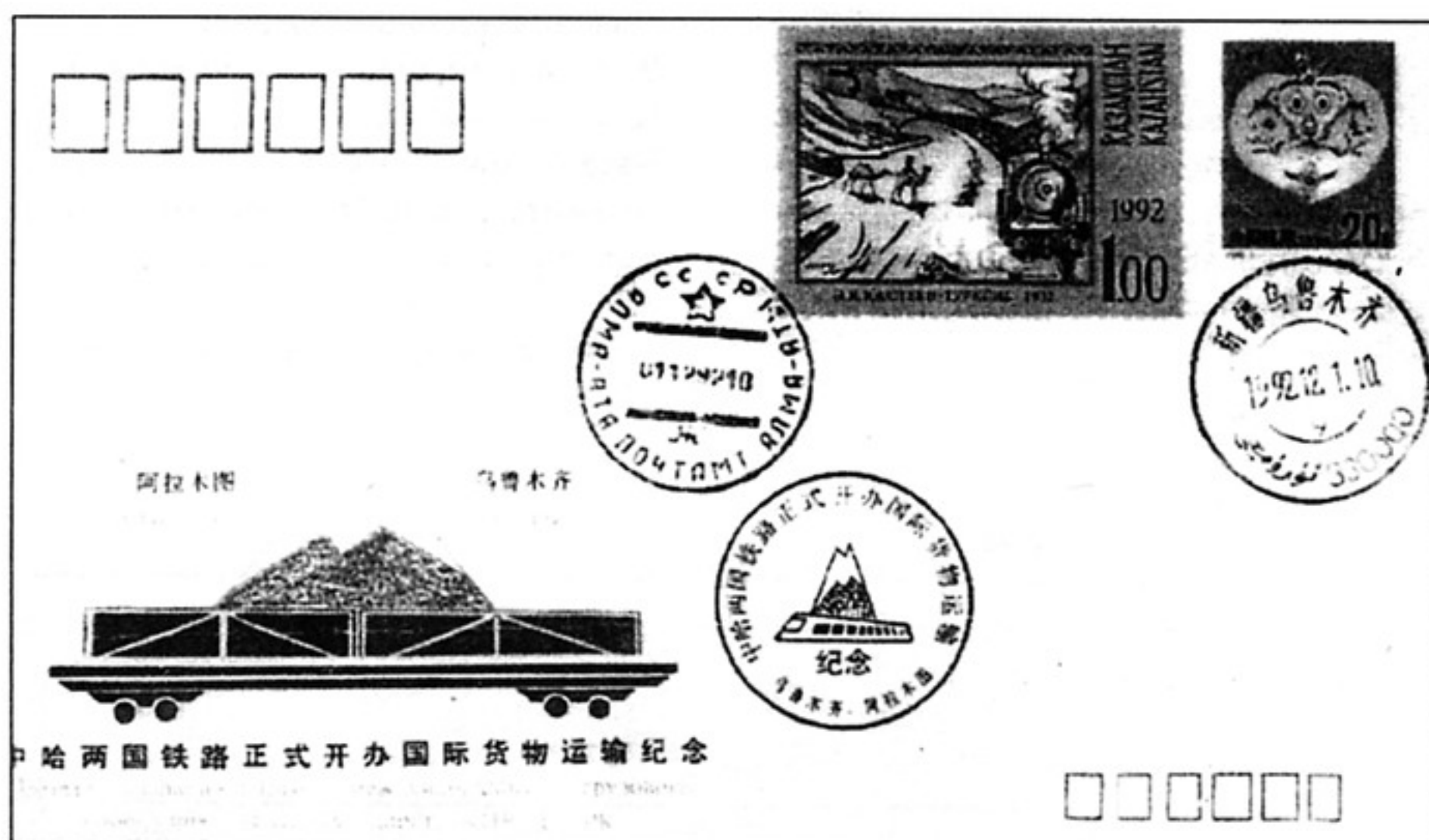


жением поезда. В апреле 1999 года почтой Казахстана была издана четырех марочная многоцветная серия, посвященная 100-летию строительства железной дороги Оренбург-Ташкент на территории Казахстана (Рис. 2). На почтовой марке номиналом 40 тенге - паровоз конца XIX века, предположительно серии "О", на следующей (50 тенге) - маневровый тепловоз, по очертаниям похож на тепловоз Людиновского тепловозостроительного завода серии ТЭМ-7А, на марке 60 тенге - скоростной электропоезд будущего. И завершает серию марка 80 тенге, на которой представлен магистральный восьмиосный электропоезд переменного тока серии ВЛ80С, изготовленный Новочеркасским электровагоностроительным заводом и эксплуатируемый на железных дорогах Казахстана.

В августе 2001 года в Казахстане поступил в обращение многоцветный почтовый блок под наименованием "История железных дорог". На нем - три марки на фоне карты железнодорожных путей

Казахстана. На почтовой марке 15 тенге, посвященной 10-летию международного грузового сообщения Казахстана и КНР, железно-

дорожная станция "Дружба". На марке 20 тенге, посвященной 70-летию Турксиба, паровоз, предположительно серии ФД. На третьей марке (50 тенге), посвященной открытию железнодорожной линии Аксу-Конечная (Дегелен) - путеукладчик и строители. На всех трех марках - эмблема железных дорог Казахстана.



В "Локотранс" 6/02 была опубликована статья Н.Семенова "Королевство двухэтажного трамвая". Следует заметить, что и почтовые ведомства Англии отметили двухэтажные трамваи специальным гашением почтовых марок. На иллюстрации памятные штемпеля гг.Блэкпула, Крин Мэтлок Дербишайр и Манчестера 1976, 1985 и 2001 гг.



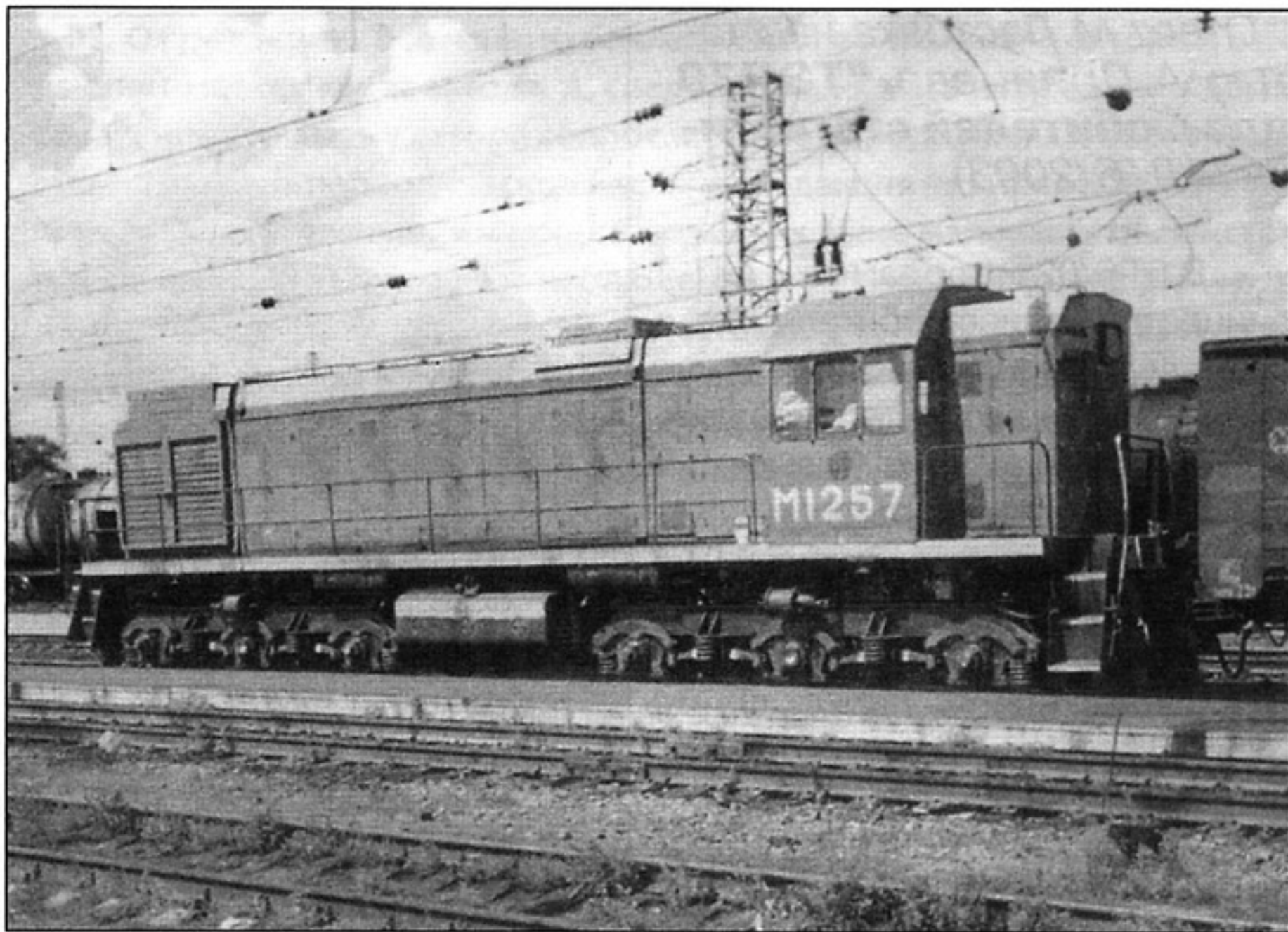


ТЭМ2 из Монголии

В июле 2003 года по ст.Сызрань проследовал в составе поезда необычный тепловоз. Необычным был, точнее, не ТЭМ2, а надпись на его борту - М1257. Обойдя машину со всех сторон, я выяснил, что на заднем буферном бруске имеется все-таки надпись - ТЭМ2-1257, а когда обратился с вопросом к сопровождающей бригаде, то все разъяснилось. Два человека, явно азиатской наружности, по-русски говорили с акцентом, мне пояснили, что следуют из Монголии с тепловозом на ремонт в Астрахань на тепловозоремонтный завод. Один, постарше, был машинистом, второй - мастером электроаппаратного цеха из депо Улан-Батор. Едут они уже месяц....

Буква "М" на борту кабины тепловоза присваивается в Монголии всем маневровым тепловозам. А тепловозы серии 2М62М, которые есть у них в депо, ремонтируют в Полтаве на Украине. Напомним, что в Монголии железнодорожная сеть имеет протяженность 1585 км и колею 1520 мм.

Но в последнее время связи с Россией все слабее - в депо Улан-Батор поступили американские тепловозы серии Dash7. Их эксплуатируют сплотками по два тепловоза. На мой



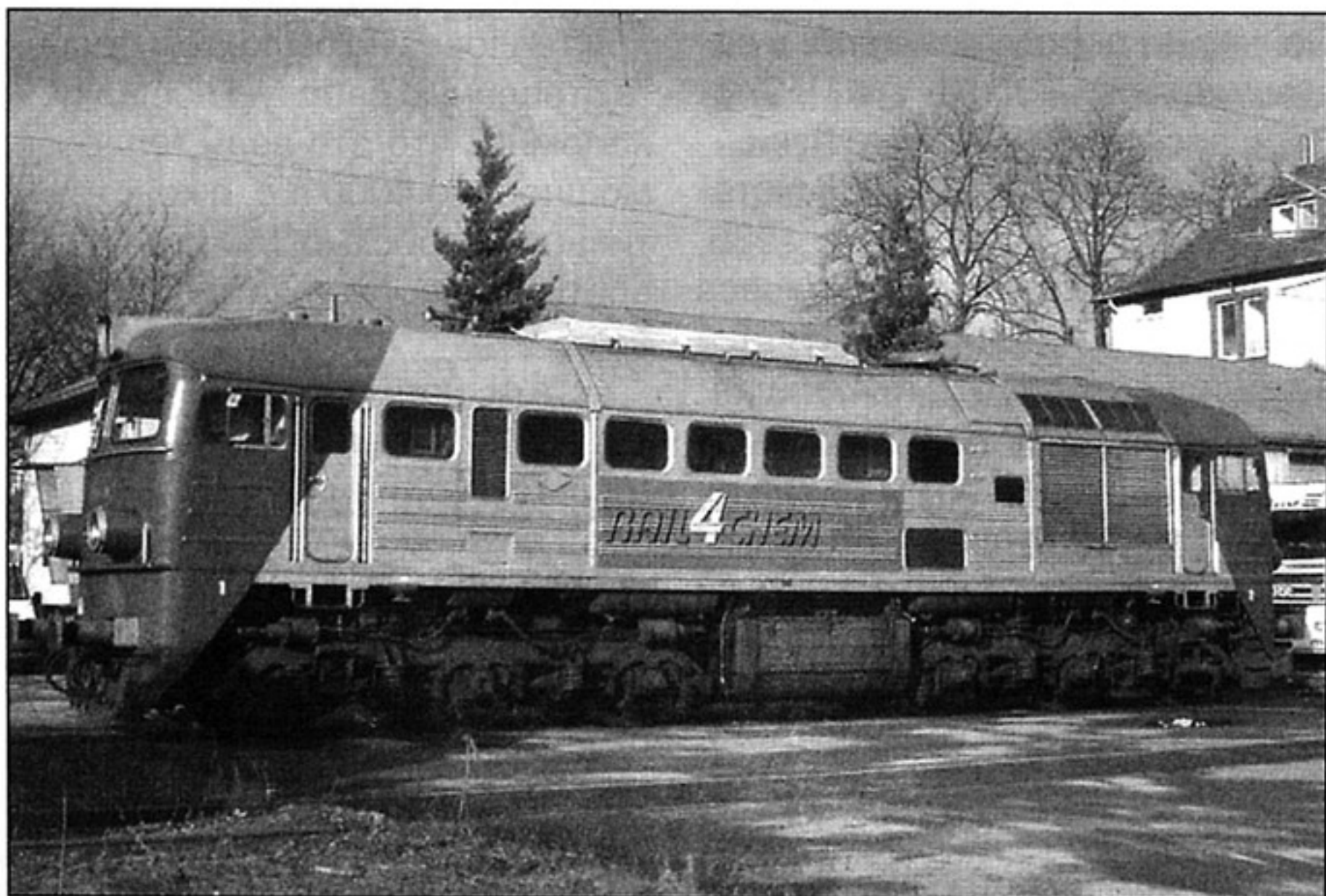
Маневровый тепловоз ТЭМ2-1257 (обозначен как М1257) Монгольских ж.д., приписки депо Улан-Батор, следует в Астрахань на ТРЗ. Машина идет в холодном состоянии. Июль, 2003 г. Фото автора

вопрос, есть ли у них китайские машины, ответили отрицательно.

После такой встречи в пути, у меня возникли некоторые вопросы - например, почему у тепловоза ТЭМ2-1257 кузов измененного типа, но ведь этот номер был построен Брянским заводом в 1972 г. (см. книгу В.А.Ракова, 1956-75 гг., гл.11, разд.11.3). В этой книге под таблицей стоит сноска, что в Монголию был отправлен один тепловоз в 1972

г. №1095. Может быть БМЗ строил экспортные машины в отдельном номерном ряду? Или Улан-Батор просто переписали другой номер на тепловозе? Ведь БМЗ стал строить тепловозы с новым кузовом только с №7244, а номер 1257 должен быть еще со старым кузовом. Вот опять новости и загадки....

О.Гириял



.... К вопросу об эксплуатации М62 "за бугром", в частности, в Германии. Как сообщил нам Валерий Лотц, машинист из Германии, то век М62 завершается. Осталось

только небольшое количество машин на частных дорогах. Например, у них в депо работает один экземпляр, прибывший из Польши (обратите внимание на иные

фары). Этот тепловоз работает на границе с Польшей. (фото слева)

По общему мнению машинистов бывшей ГДР эти машины (М62) были хороши в эксплуатации и машинисты были довольны. Но прожорливыми они все-таки были по сравнению с немецкими машинами. По мере старения парка, тепловозы были заменены на луганские машины 232(ТЭ 109). Постепенно тепловозы оказались почти все в восточной части Германии.

А вот еще интересная информация из города Айзенах (Eisenach) (Германия), где с недавних пор на запасных путях стоит три машины. Одна из них ТЭ 129 — 001. Вторая BR 231-070, а третья похожа на ТЭ125-001. И все они в непригодном состоянии.

Ответ М.Ластовка на статью А.Принцева "ТЭП70 для любителей статистики" (ЛТ6/2003)

.... В ЛТ 6/02 автор заметки А.Принцев преподнес любителям железнодорожной статистики ложную информацию по тепловозам ТЭП70 в своей заметке. Пользуясь случаем, хочу изложить свои данные, а заодно, прошу читателей ЛТ откликнуться на данную публикацию.

В локомотивном парке депо Санкт-Петербург Варшавского насчитывает 81 тепловоз серии ТЭП70: №№ 0035, 0038, 0039, 0041, 0042, 0044, 0045, 0048, 0049, 0050, 0051, 0052, 0053, 0063, 0064, 0065, 0070, 0083, 0084, 0086, 0090, 0097, 0118, 0120, 0122, 0126, 0127, 0128, 0129, 0131, 0132, 0133, 0134, 0135, 0136, 0138, 0139, 0140, 0157, 0158, 0173, 0181, 0184, 0185, 0186, 0195, 0217, 0220, 0241, 0242, 0243, 0245, 0254, 0255, 0256, 0262, 0263, 0264, 0272, 0273, 0274, 0275, 0293, 0295, 0298, 0304, 0305, 0316, 0355, 0356, 0362, 0364, 0365, 0366, 0373, 0376, 0398, 0399, 0401, 0402, 0403.

Изменение "красных" буферных фонарей произошло на №№ 185-186 (трудно не заметить, когда обе машины в работе), но ведь кроме этого есть много отличий, например, появившаяся ступенька в кузове (2-я) на тепловозе с №140, хотя серийно их стали делать позже. Есть тепловозы и с СКРЗД (вернее эти системы были, т.к. системы в н.в. уже разобраны), перестали устанавливать розетки СМЕТ (управление по системе многих единиц), в конце-концов перестали после №0324 вешать герб СССР, с номера 0381 изменилась форма окон в дверях тепловоза, как впрочем и сами двери с замками с №0385. С №0385 заводская табличка перекочевала в верхнюю часть кузова. Где все это в статье, а также многое другое?

ТЭП70-0198 (г.п. 1989,



ТЭП70-0399 (Коломзавод, 1999 г.п., зав.№2743) приписки Окт. ТЧ Волховстрой, с марта 2002 г. приписан Окт. ТЧ Спб-Варшавск.) Станция Лоухи Окт. ж.д. Фото М.Ластовка.

зав.№2539) с Коломзавода был приписан Окт.ТЧ Бологое, в ТЧ В.Луки передан после упразднения вышеобозначенного депо. Но недо забывать, что в последние 3 года 80% локомотивов Окт.ж.д. меняли депо приписки. ТЭП70 ранее имели депо Бологое, Спб-Варшавский, Волховстрой, Петрозаводск, Великие Луки, да свой парк был у филиала Новоскольникови (до проезда по ст.Власье). Сейчас на дороге два депо, в составе которых ТЭП70 - это ТЧ Спб-Варшавское и ТЧ Великие Луки.

Что касается ТЭП70-0033 (кстати постройки 1985 г., а не 1986, зав.№2282), то данный тепловоз уже давно не работает. Машина находилась в депо Спб-Варшавский, но до 1998 г., потом находилась в запасе, затем списана, доставлена на разделку в лом в ТЧ Дно, где в период с февраля по октябрь 2000 г. была разобрана и разрезана. Та же участь постигла и ТЭП70-0036 (г.п. 1986, зав. №2316). В 1999 г. списан ТЭП70-0037 (г.п. 1986, зав. №2317), разрезан в лом в 2000 г. неподалеку от ст.Лигово на промпутьях к новым цехам Кировского завода.

Фраза в заметке А.Принцева "именно с №0033 ТЭП70 вышел в крупную серию" под собой ничего

не имеет, т.к. всем известно, что первые опытные тепловозы (№№0001-0007) существенно отличались от серийных, но установочная партия была все-таки до номера №0049, после чего тепловоз, действительно стали строить серийно.

Хочу отметить, что ТЭП70 **всегда** использовался в узловой и хозяйственной работе, поэтому никакого "превращения в грузовой тепловоз не было, тем более, "в степенную рабочую лошадку" - напомним, что это ведь тепловоз мощностью 4000 л.с. с конструктивной скоростью 160 км/ч превратить довольно затруднительно.

Кстати, норма в грузовой работе данному тепловозу 160 осей (все-таки один мотор-компрессор), а по весу 2100 т (ведь это пассажирский тепловоз и мягкая эластичная передача). Но возят, и на много больше, на свой страх и риск и те, не понимая, что делают... Такие тоже встречаются.

Отдельно промолчу про ТЭП70-0316, т.к. А.Принцев, по-видимому, не знает, что эта машина уникальная и тоже была узловая, но уже как третий год отставлена от работы. Надо заметить, что на узле и в грузовой работе исполь-



зуются те ТЭП70-е, которые по ряду причин не годны к пассажирском движении, вот и докатывают километры до подъемочного или капитального ремонта.

Из номеров, "уважаемого" автора остался непонятным ТЭП70-0336 (г.п. 1993, зав.№2678), т.к. машина с завода поступила сразу на Приволжскую дорогу (депо Волгоград), где по сей день и работает.

Да и в ЛТ №8/2001 в статье "Тепловозная эпоха в Ташкенте", но уже другим автором, кое-что напутано: ТашиИТУ передан был ТЭП70-0024 (г.п.1984, зав.№2209) а не ТЭП70-0027, как написано. ТЭП70-0027 (г.п.1985, зав.№2245) со Среднеазиатской дороги благополучно попал на Октябрьскую ж.д., да и разрежали его всего 5 лет назад.

Об особенностях отдельных машин говорить можно очень много, в силу большого объема информации. Но можно добавить, что и как в других сериях, есть машины с перебитыми номерами, но автору следует сначала основательно разобраться с "обычными"...

"Круглые" номера в заметке А.П.ринцева - многое совсем не так, как написано. ТЭМ18-001, и ТЭМ17-001 благополучно работают в депо Дно - съездите и сами убедитесь. А что до 2ТЭ116, то до №183 в ТЧ СПб-Сорт.-Витебск. Благополучно работают №№ 152, 079, 075, 047. Самый старый 2ТЭ116 приписки ТЧ В.Луки, он же самый старый в стране - 2ТЭ116-038.

Итогом моей статьи может стать обращение ко всем любителям - следует осторожнее относиться к информации малоизвестных людей, и поменьше списывать "достоверной" информации с музейных табличек перед экспонатами. Следует больше общаться с теми, кто действительно целеустремленно занимается делом, ездит по стране, ищет уникальную технику и делится такой информацией со всеми любителями железных дорог!

PS. От редакции. Все наши публикации имеют фамилию автора и в редакции имеется адрес автора. А, следовательно, мы всегда можем согласовать или уточнить у автора вопрос... Но по определенным обстоятельствам (мы ведь периодическое издание) редакция не может **ФАКТИЧЕСКИ** проверять данные, имеющие специфические малоизвестные источники, а именно ваши личные наблюдения и размышления. Например, то же категоричное утверждение М.Ластовки о том, что ТЭП70 всегда использовался в узловой и хозяйственной работе и никакого "превращения" в грузовой тепловоз не было", основано на реальных фактах эксплуатации. А если взять заводскую документацию (см. "Номенклатурный каталог" 19-91-04 "Тепловозы" 1991 г.) то там можно прочитать об изначальном назначении ТЭП70 - "предназначен для вождения пассажирских поездов". Так, все-таки, было превращение или нет? Кому задавать этот вопрос?

Могу сообщить, что даже вполне известных авторов (например, в статье-заметке А.Иоффе, в ЛТ 6/2003, об аккумуляторном тепловозе ЛАМ-01) мы получаем некую неточность.... Дело в том, что никель-кадмиевые аккумуляторы не имеют пробок, которые надо откручивать во время зарядки, это очень хорошие и удобные аккумуляторы, используемые в подводном флоте... А в статье этот недостаток весьма критикуется...

Ну, что делать, редактору, который теперь вынужден будет проверять буквально любые сведения от любого автора?

Не публиковать сообщения любителей мы, как любительский журнал, не можем. Да и сама идея журнала становится тогда бессмысленной....

Поэтому, я, как редактор журнала, принимая полностью замечания, могу только предоставить страницы максимальному числу оппонентов и мнений.

Пишите! Присылайте! Пусть это будут не монографии на 400 страниц, для журнала они и не нужны.

Или, дорогие читатели, если вас больше греют просто сообщения, о том, что тот или иной уважаемый коллега пишет уже многие годы громадный труд или собрал у себя колоссальный архив (о каких-то сериях тепловозов или паровозов и т.д. ...) и, поэтому, публиковать другие материалы, да еще неизвестных авторов, вроде и не к чему... Подождем.... Сколько лет ждать вас устроит? И много мы увидели монографий? Реально в России появилась только книга А.Никольского об "эсках". Но зато, благодаря "ЛТ", наши читатели получили прекрасное полотно о трофейных ТЭ (благодаря Васильеву А.А. - огромное ему спасибо!), серию статей по ТЭЗ, закрыты для любителей многие "белые пятна" в нумерологии и истории НЭВЗА и т.д..

Я, как редактор, могу только предложить один из вариантов смягчения ударов о подобные "подводные камни" любительской прессы, связанных с неточностью подачи материала. В журнале можно ввести на постоянном месте рубрику, которая будет называться "Мой экземпляр". В эту рубрику мы будем помещать исправления или изменения в опубликованные материалы. Ведь бывает, что и автор совершает ошибку или желает дополнить или исправить свой материал.

Для людей ведущих подшивки, достаточно будет раскрыть именно "свой экземпляр" и внести изменения.

По крайней мере, будет соблюдена, точность, в вашем персональном экземпляре...

Олег Сергеев, шеф-редактор "Локотранс"

Пришлите свои соображения по этому вопросу.
(144012 Московская обл., Электросталь, а/я 104, Сергееву О.А., ///
e-mail: lokotrans@elsite.ru)



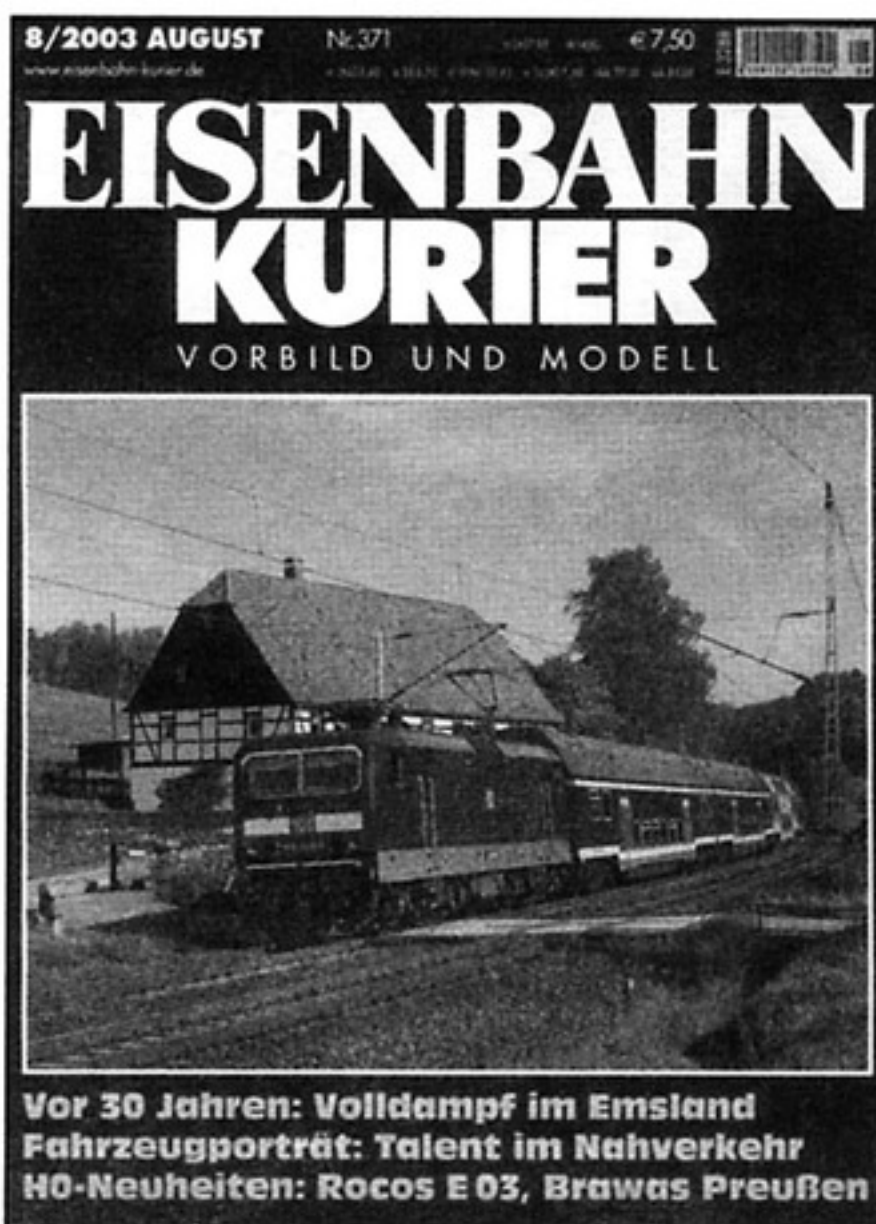
"Автомобильный моделизм" в 3/2003 радует читателей и любителей автотемы в моделизме рассказом о "Студебеккере" US-6, поставленного в СССР в годы войны в модификации седельного тягача... Как всегда, в журнале полностью представлена палитра грузовиков с рассказом о прототипах и моделях (МАЗы, Кразы, ЗиЛ-131), а приятным появлением в журнале можно назвать статью о историческом автопробеге 1907 г. Пекин-Париж.

(Подписной индекс по каталогу агентства "Роспечать" 79742)



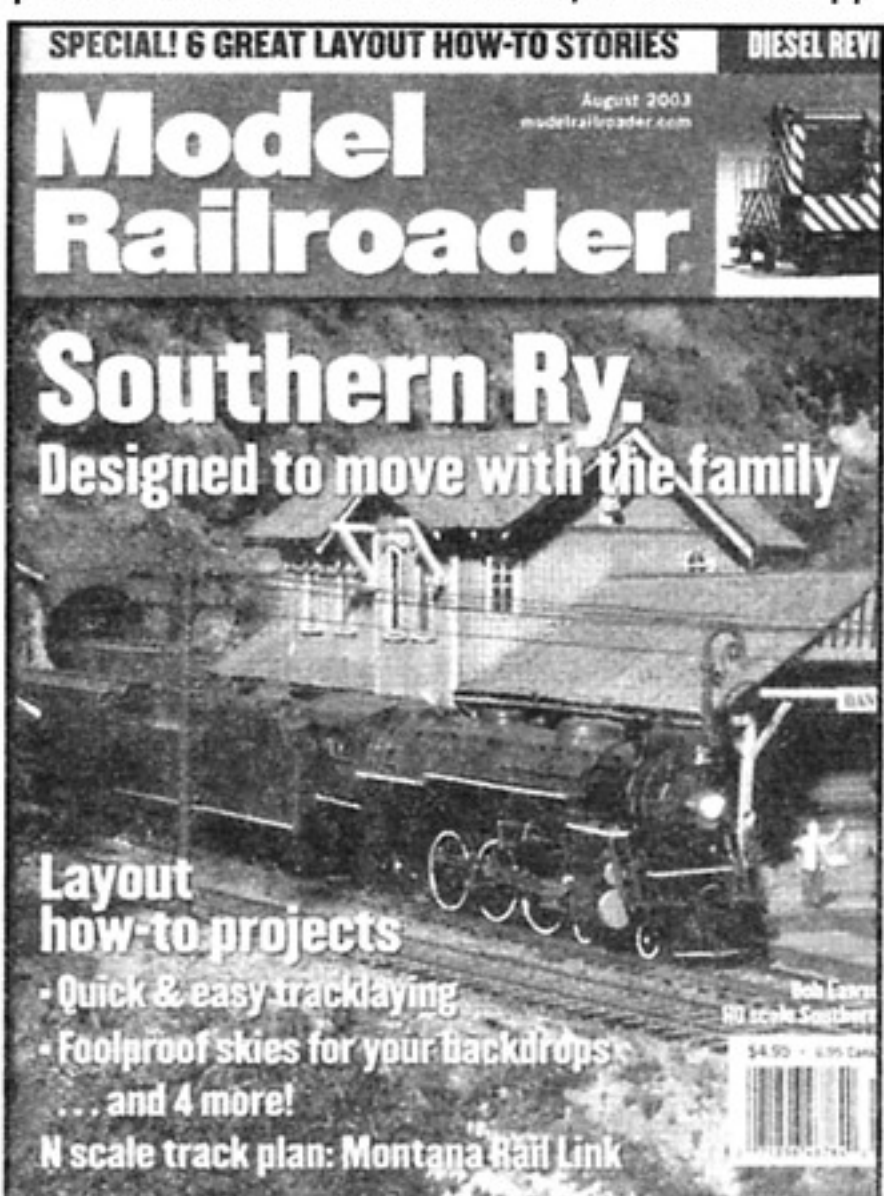
VOIES FERREES. Журнал из Франции. В номере за март-апрель 2003 года на французском языке можно ознакомиться с железнодорожными темами и железнодорожными моделями, о которых читает любительская аудитория во Франции. Журнал полноцветный, свыше 100 страниц. В этом выпуске большой рассказ о электровозе CC7100,

который еще до сих пор работает на линиях SNCF; хорошая иллюстрированная статья о кранах на жд ходу (тип Cockerill, грузоподъемностью 130 т), много обзорного материала о моделях из металла (сборка фототравленки), статья о выставке в Нюрнберге 2003 г. с французской точки зрения.



EISENBAHN KURIER. Журнал из Германии на 146 страницах в августовском номере сообщает о новинках железных дорог Германии, Швейцарии и др. европейских стран, поместил статью об истории паровозной тяги в Эмдене в 1973 г., истории паровозной серии 41, рассказ о развитии современного пригородного скоростного подвижного состава "Талент" и пр.

Для моделлистов очень интересен материал о выставочном макете 1-й эпохи с моделями от BRAWA. Напомним, что именно эта фирма работает в довольно трудном историческом диапазоне первой модельной эпохи. Среди тест-обзоров - статья о электровозе E03 002 от ROCO, а также под-

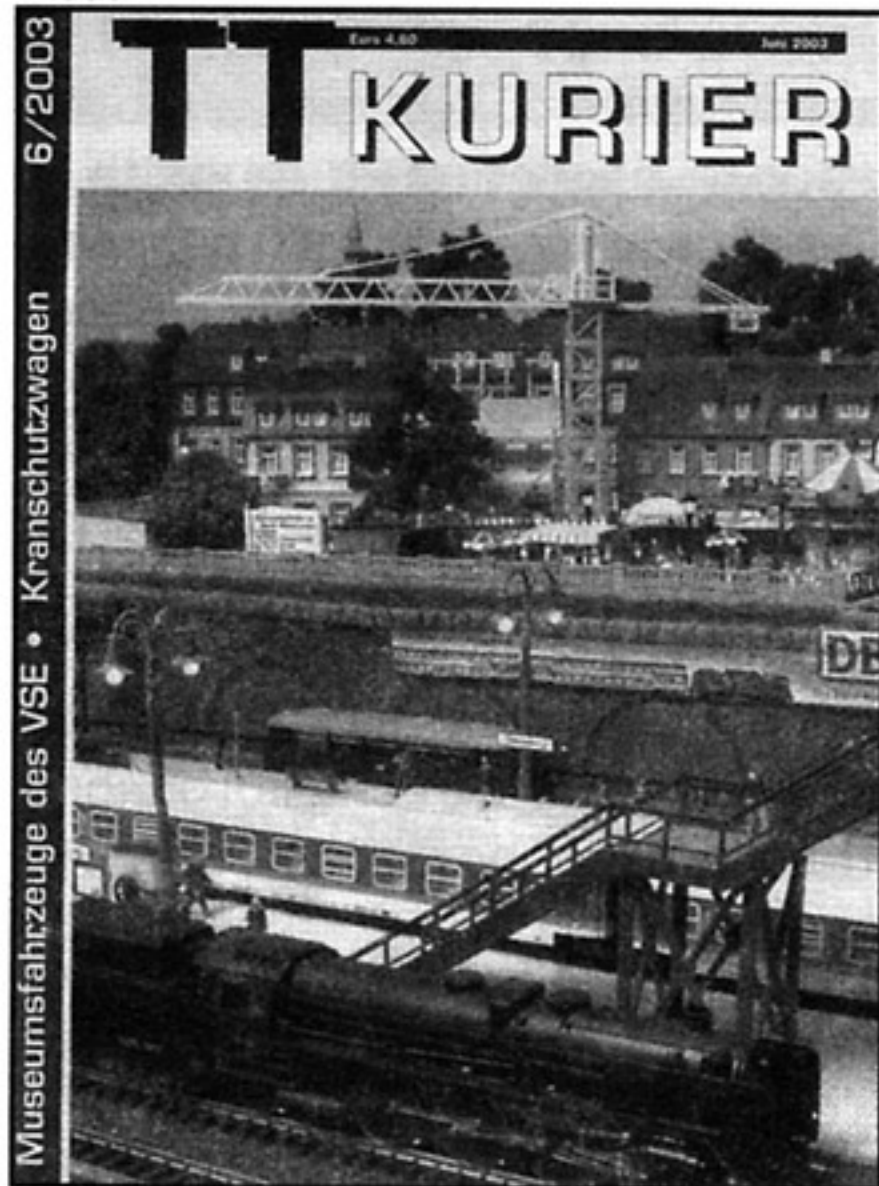


робный обзор материалов для балластной присыпки на макетах.

Подписаться на Eisenbahn Kurier можно напрямую - достаточно оплатить 89,1 евро (с доставкой почтой в Россию) по следующим реквизитам в Германию: Postgirokonto Karlsruhe 2439 33-752 (BLZ 660 100 75).

Model Railroader. Журнал американских любителей железнодорожного моделизма радует большим числом описаний макетов как комнатных, так и модульных, переносных, диорам и пр. Технологические советы посвящены работам по доработке некоторых моделей тепловозов.

Уже открыта подписка на этот журнал, годовая подписка на который стоит \$39,95. Реально в России можно оплатить только через MasterCard или Visa.

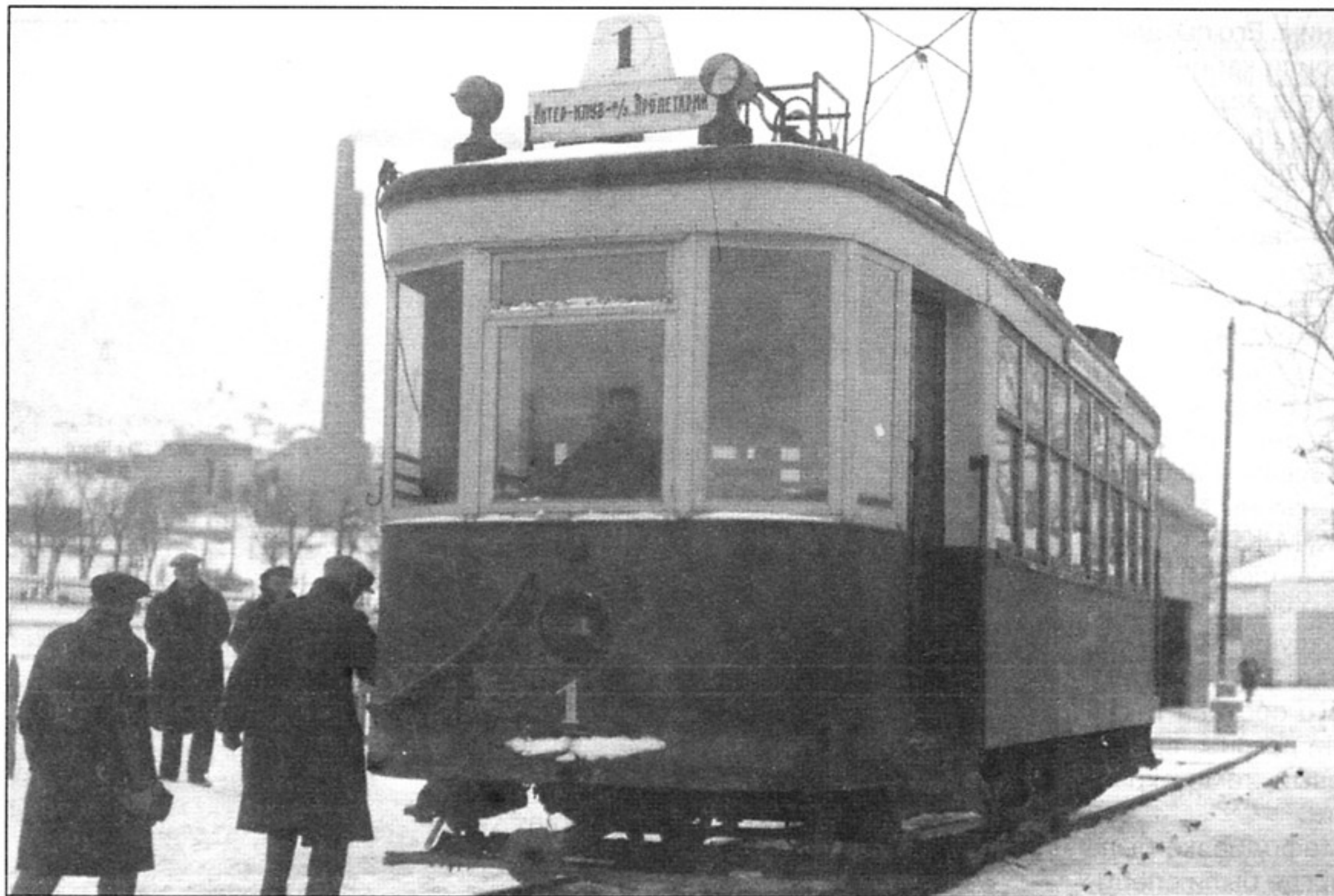


TT-kurier. Журнал для любителей TT моделей. Немецкоязычное издание (цена в розницу 4,6 евро) выходит ежемесячно на 32 страницах (полный цвет) содержит немного материалов о прототипах, а основные темы - новинки TT, макеты, сообщения о TT выставках. Напомним, что этот журнал представляет орган АКТТ (немецкого общества любителей TT моделей). Подписка на 2004 год стоит 61 евро. Оплатить подписку можно при заказе в магазине в Москве на ВВЦ (павильон "Юные натуралисты").



LE Transsiberien.

Это видео из Франции. 120-минутный фильм о поездке на паровозах по 20 000 км пути через Сибирь. Цена 39 евро, французский язык, Voies Ferrees.



Трамвай типа X на конечной станции "Цементный завод "Пролетарий". 1935 год.
Фотография из центрального государственного архива кинофотодокументов СССР.

Виктор Манзюра

ТРАМВАЙ В НОВОРОССИЙСКЕ (1934-1969)

Новороссийск расположен подковой на берегах Цемесской бухты. Центр подковы — порт с большим количеством подъездных путей. В восточной части расположены цементные заводы, завод "Красный двигатель", Новорэс, судоремонтный завод, элеватор, вокзал. Западная сторона представляет собой вполне современный портовый город с морвокзалом, гостиницами, парками, магазинами.

Трамвай в Новороссийске начал работать в 1934 году. Первая линия, открытая 1 июля 1934 года, связала цементный завод "Пролетарий" с рабочей окраиной города Мефодиевкой в восточной части города. Был построен и трамвай в западной части — от рынка до посёлка Станичка. Легенда о том, что эти маршруты были связаны трамвайными путями, — всего лишь легенда. Для этого надо было пересечь большое количество железнодорожных путей, ведущих к порту. Была идея связать две части города с помощью эстакады. Эта идея высказывалась ещё до войны. По эстакаде предполагалось пустить трамвай, что позволило бы не только связать имеющиеся маршруты, но и развивать маршрутную систему. Эстакада

была построена, однако через много лет после войны, и по ней пошёл троллейбус, потому что в городе оставалась только одна линия трамвая, которая не могла стать ростовой верхушкой для создания разветвлённой сети маршрутов. Трамвай в Станичку был разрушен войной. Поэтому мой дальнейший рассказ о трамвае в восточной части города.

Его восстановили, хотя был он до конца своих дней однопутным с небольшим двухпутным участком в середине, который незначительно рос в хорошие для трамвая дни и таял в плохие. До 1954 года вагоны на конечных остановках не разворачивались. Водитель менял пост управления, при этом тащил за собой через весь вагон свою скамейку без спинки. Кондуктор давал отправление... свистком — таким же, как у милиционера или железнодорожного кондуктора — и трамвай трогался в обратный путь. Всё казалось устроенным не для серьёзного движения, а для забавы.

На линии работало четыре моторных вагона серии X и два прицепных серии М.

В 1954 году линию продлили до цементного завода "Октябрь", сделали развороты и получили два но-

вых односторонних трамвая КТМ/КТП-1. На двусторонних вагонах стали делать кабину для водителя, оставляя при этом двери на левой стороне и пост управления на задней площадке.

Через год-другой вагоны КТМ/КТП перекрасили в голубой цвет и повесили в них занавески от солнца. Получили из Ленинграда 3 старых вагона МС и 2 прицепа ПМ (М). К этому времени часть старых вагонов списали. Всего моторных вагонов стало восемь. Вагон МС №1 я ещё застал с ленинградским номером — 2016. У него слева осталась передняя дверь. Вагон №2 — довольно аккуратный односторонний X с защитными левыми дверьми, без поста управления на задней площадке. Когда я впервые увидел будущий вагон МС №3, я подумал, что с него сняли стальную обшивку. Вагон был сильно вылинявший, но с видимыми ленинградскими номерами. Впоследствии этот вагон был одним из лучших и работал почти до закрытия трамвая. В его салоне висела привинченная шурупами ленинградская табличка "За курение в вагоне — штраф". Этот вагон имел классический односторонний вид. Зато вагон

№4 был двусторонним. Его пытались переделать, построили кабину, сняли пост управления с задней площадки, но с дверьми на левую сторону ничего сделать не смогли. Вагоны №5 и №6 — это исконные новороссийские вагоны серии Х, не до конца переделанные в односторонние. Прицепные вагоны №01 и №03 — двусторонние серии М. В них были продольные лавки, вагон №01 был в середине покрашен в чёрный цвет. Ленинградские вагоны ПМ также имели продольные лавки и всё время меняли номера. вагоны №№7-07 и №№8-08 — это КТМ/КТП-1. Внутри они сохраняли заводскую окраску. Все вагоны, в том числе и ленинградские, имели воздушный тормоз, что вообще нетипично для серии МС. Окраска подвижного состава также была пестрой. Были вагоны, покрашенные в коричневый, темно-красный и голубой цвета.

В 1957 году на Мефодиевке была построена станция, где были специальные пути для прицепов, оставляемых в часы неинтенсивного движения. Депо получило с Усть-катавского завода три новых поезда КТМ/КТП-1: №№9-09 ... 11-011. Путь от завода "Октябрь" до станции Мефодиевка занимал 24 минуты. Восемь минут давалось бригаде для отдыха и маневровой работы на станции (надо было развернуться на треугольнике и иногда оставить или взять прицеп). На линии работало 7 вагонов с интервалом в 8 минут. Случалось, что обходились шестью вагонами с тем же интервалом (без отдыха на станции).

Интересен еще один момент из истории новороссийского трамвая. Чтобы повысить выручку кондуктора продавали билет на обратный путь. Талоны ничем не отличались от



Трамваи КТМ-1, КТП-1 и МС, заброшенные после закрытия новороссийского трамвая. Начало 1970-х годов, Анатолий Вилькович.

обычных и отрывались с общего мотка, только кондуктор их не надрывал. Купив такой билет, пассажир, разумеется, предпочитал возвращаться в обратный путь на трамвае, а не на автобусе. Таким образом, удавалось выполнять план по сбору выручки.

Вскоре в новороссийск поступили б/у вагоны МС-1/ПС из Ленинграда — настоящие, без воздушного тормоза. Они заменили пришедшие в негодность вагоны №№1, 5, 6, (?) и получили их номера. Впрочем, эти трамваи работали недолго, их вскоре заменили ленинградскими же МС-2/ПС с номерами 23**, которые за ними сохранились, исключая поезд

№1-01. Это были вагоны, усовершенствованные в Ленинграде. Они имели пневматические тормоза ленинградского типа и двери с пневмоприводом. Их предшественники толпились во дворе депо в ожидании разборки. А на улицах уже появилась троллейбусная сеть.

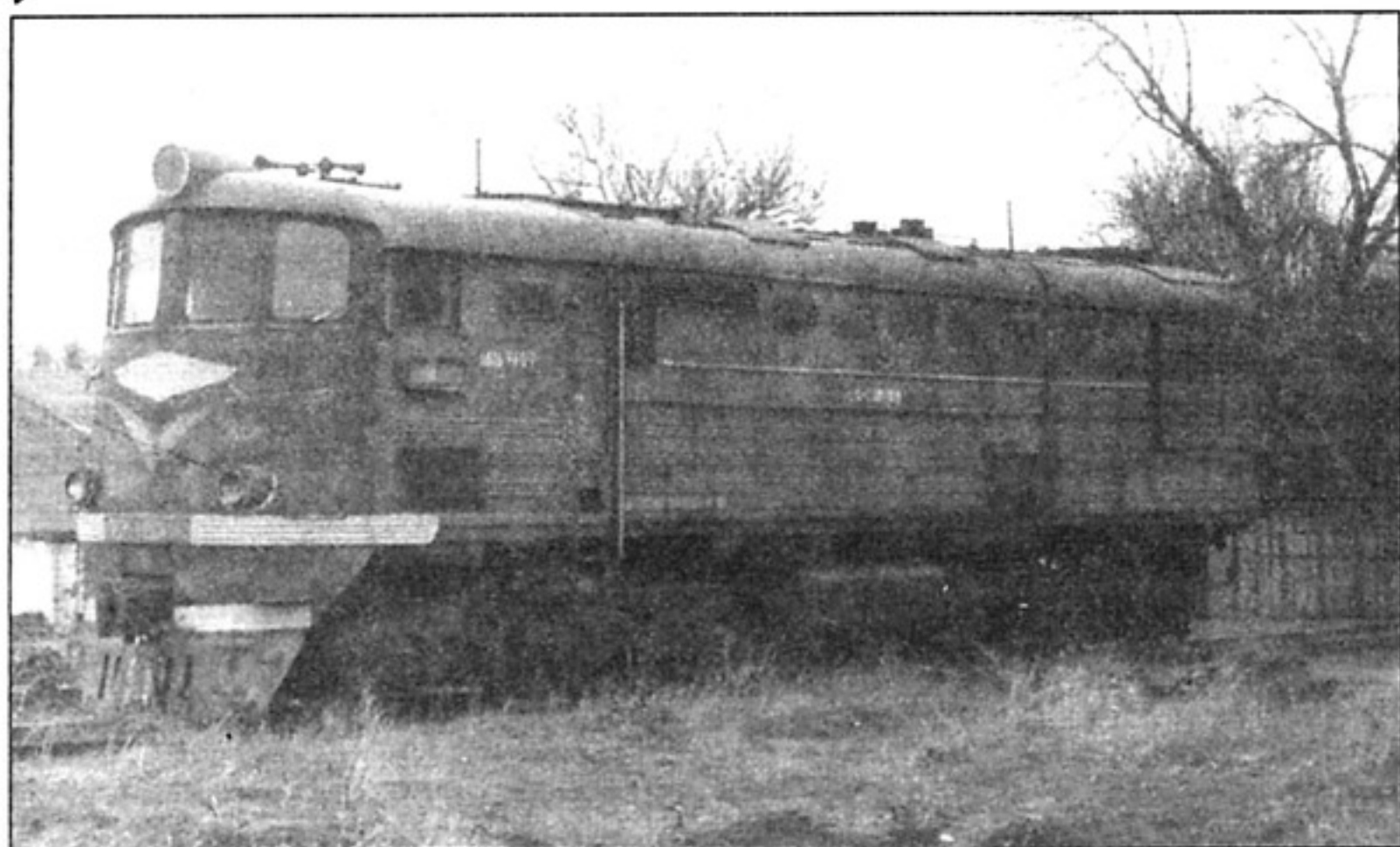
Летом 1969 года трамвай в Новороссийск остановился навсегда. А через несколько месяцев по его маршруту пошёл троллейбус №2.

Благодарим Дениса Денисова (редактора журнала "Пантгораф", Ааре Оландера и краснодарского любителя трамваев Виктора Манзюру за помощь в подготовке материалов.



...Тепловозы ТЭЗ становятся уже стали музейной редкостью, и каждая информация о сохранившихся этих машинах, безусловно, представляет интерес для любителей истории железных дорог. На январь 2003 года на Красноярской дороге в депо Аскиз, Абаканского отделения в работе используются двухсекционные тепловозы ТЭ-3 (секции А и Б "родные"): №№ 4718, 5062, 5241, 5426, 5486, 5894, 5908, 6403, 6425, 6451, 6538, 6826, 7122, 4257, 4534, 4751, 4807, 5149, 5168, 5172, 5442, 5524, 5531, 5719, 5906, 6225, 6575, 6740, 7424, 7558. Кроме того, на станции Кильчуг работает под погрузкой угля ТЭ-3 № 5442.

На фото П.Останущенко: тепловоз ТЭ3-6225 на перегоне Саянская Унерчик, Красноярской ж.д., 6.2002



...Как бы ни говорили об исчезновении ТЭЗ, эти локомотивы еще встречаются в работе на различных промзонах, в ПМС, ППЖТ.

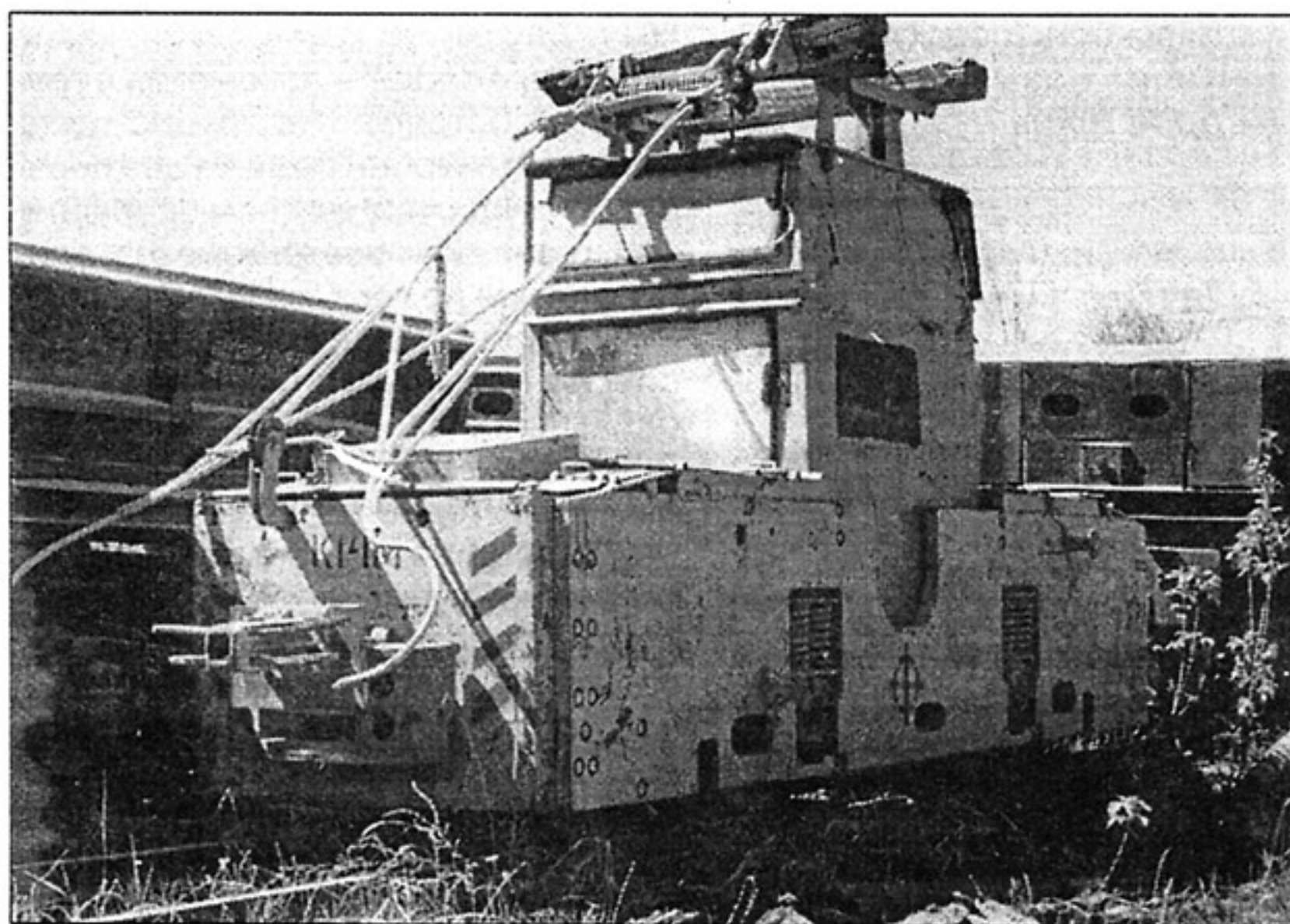
Один из таких тепловозов удалось обнаружить на ст.Спицевка С-Кав. Ж.д. во время поездки в Светлоград. Им оказалась секция "Б" тепловоза ТЭЗ-3333. Тепловоз находится в рабочем состоянии и используется для вывода составов-хопперов с элеватора на станцию. На элеваторе есть еще один тепловоз ТГК2-7061, используемый для тех же

целей при небольших количествах вагонов.

ТЭЗ уже давно не окрашивался: местами краска облупилась, проступает ржавчина, но крыша без следов копоти, экипаж и топливный бак не имеют подтеков масла и топлива и выглядят очень ухоженными. Над межсекционным переходом установлен явно не работающий прожектор, а сам переход заварен металлическим листом, внизу установлены приемные катушки АЛСН.

За столь интересный номер тепловоз называют "четыре тройки". История тепловоза, впрочем, тоже интересная. Тепловоз был построен в 1961 году на ЛТЗ и был первым поступившим вместе с ТЭЗ-3336 в бывшее еще паровозным депо Ставрополь. Это относится к периоду 1962-64 гг. Машина проработала до конца 70-х годов, до закрытия локомотивного депо. После этого он передавался в различные организации, последней из которой оказался Спицевский элеватор. Судьба секции "А" неизвестна. Но увидеть в работе секцию ТЭЗ еще можно...

А.Стефанов, В.Наумов., фото В.Наумова



ТУ8П-001 (на фото В.Филиппова).

Упадок в хозяйстве и в содержании путевого хозяйства привели к ограничению скорости движения до 3-5 км/ч. Но даже при этом, наблюдались сходы с рельсов и опрокидывания думпкаров. Только в 1999 г. начался капитальный ремонт пути. Рельсы Р17 и Р24 заменялись на Р43 и Р50, шпальное гнилье заменялось. Как понимаете, такие ремонты на современных российских предприятиях приводят к обезображиванию внешнего вида. Сегодня узкоколейка работает в дневное время. Задействованы ТУ7А-3215, 3125, ТУ8П. Дрезина ТУ6Д в нерабочем состоянии. Маневры на территории завода осуществляет электровоз К14м (там все-таки осталась контактная сеть).

Старенький вагончик ПВ-40 в карьере используется как бытовка для рабочих (представьте его состояние).

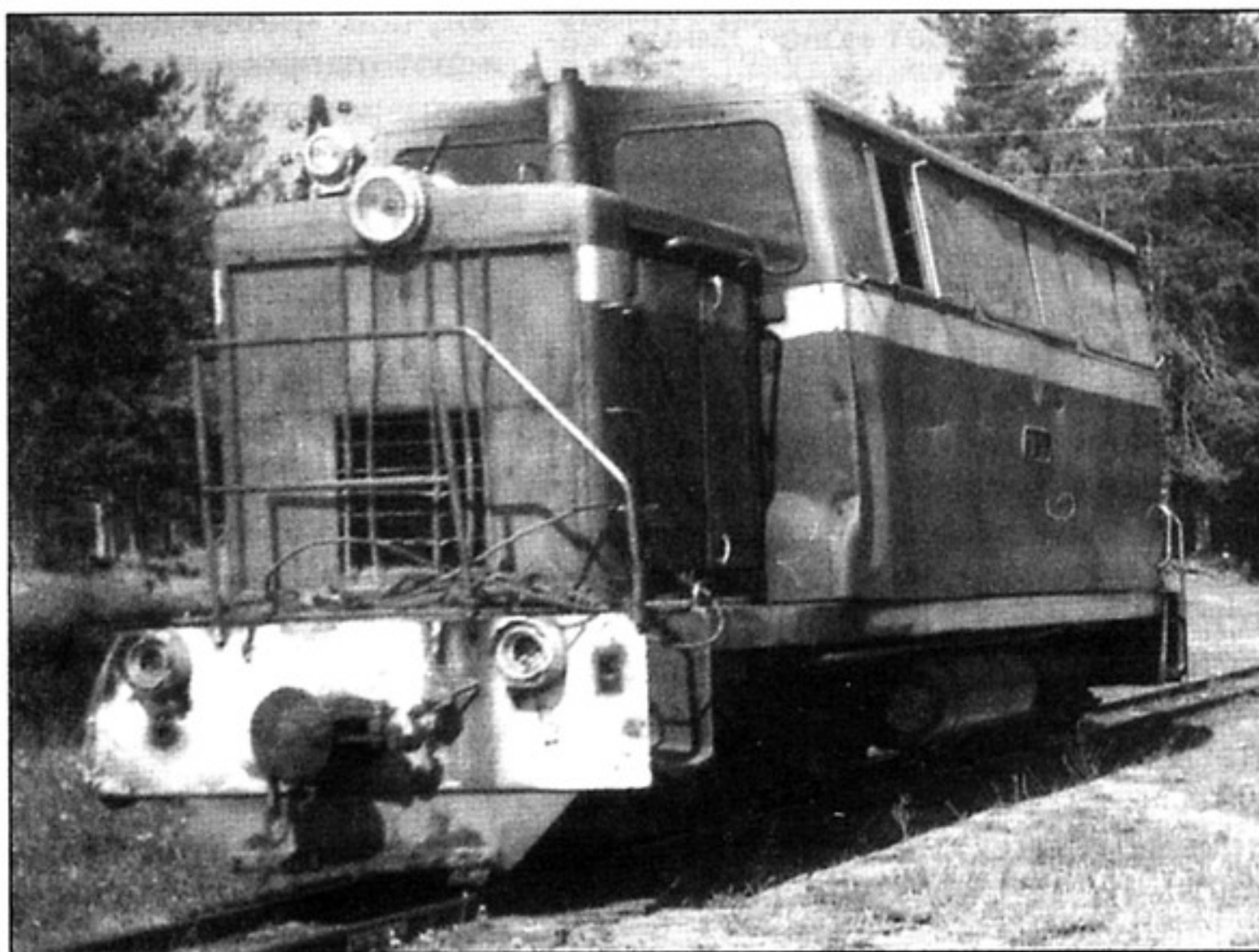
В.Филиппов

Тверская электрическая узкоколейка

Строительный комбинат №2 в Твери (быв.Калинин) появился в 1951 году. Производил он силикатный кирпич, и для подвоза сырья (глины) требовались серьезные мощности. Поэтому построили узкоколейную дорогу протяженностью 2 км с применением мотовозов. Позднее всю дорогу электрифицировали для работы промышленных электровозов К-14м. (На фото В.Боченкова рудничный электровоз К14м №91). Контактная сеть трамвайного типа, а на электровозах вместо пантографов используются бугели. В первой половине 80-х годов можно было наблюдать, как электровоз ведет состав из 8-10 вагонеток.

Но во второй половине 80-х, все чаще на смену электротяги приходит тепловоз. А в конце 80-х карьер оказался полностью выработанным, и новый карьер расположился на значительном удалении (10 км) от завода.

Узкоколейку продлили по просеке вдоль ЛЭП. Вместо вагонов появились думпкары и тепловоз ТУ7А. Доставляет рабочих на карьер автотрасса



БЕСЕДА ТРЕТЬЯ

П.В.Кашин

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПУТИ

3.1. Строительство железных дорог, план и профиль пути.

В течение двух первых тем мы разобрались с основными понятиями и познакомились с историей возникновения и развития железнодорожного транспорта. Самое время теперь начать разбирать железные дороги, что называется, “по косточкам”. Нет, я не призываю вас разрушать пути и коверкать вагоны! Просто в последующих темах мы познакомимся с некоторыми составляющими частями железнодорожного транспорта. Начнем, разумеется, с **железнодорожного пути**.

Непосвященному человеку может показаться, что ничего сложного в строительстве железнодорожного пути вовсе нет: на ровную площадку уложили шпалы, а сверху на них - рельсы. Путь готов, и можно ехать! На практике все гораздо сложнее.

Не зависимо от предполагаемого назначения и протяженно-

екта трассы будущей железной дороги.

Вообще, **трассой** железнодорожной линии называется расположенная в пространстве условная полоска земли, на которую будет или уже уложен рельсовый путь. Проект вычерчивается на плоской бумаге. Для того, что бы изобразить на ней пространственный или как говорят “трехмерный” предмет, необходимо построить проекции на выбранные условные плоскости. Получается как бы тень реального предмета, которую он бы отбрасывал на тот же бумажный лист под действием прямых (под углом в 90° к листу) солнечных лучей.

Проекция трассы на горизонтальную плоскость (т.е. на абсолютно ровную земную поверхность) называется **планом** железнодорожного пути. Проекция трассы на вертикальную плоскость (под углом в 90° к горизонтали) называется **продольным профилем** пути.

ются радиусом. Чем больше радиус кривой, тем она более пологая и наоборот. Пологая кривая допускает движение по ней с более высокими скоростями. Поэтому при изыскании и последующем проектировании стремятся максимально увеличить радиус кривых. Прямые участки пути сопрягают с кривыми при помощи переходных кривых, радиус которых постепенно уменьшают от бесконечно большого до радиуса данной кривой. Все прямые и кривые участки пути, а так же путевое развитие станций указываются на плане линии.

Другая проблема заключается в том, что железную дорогу нельзя сделать горизонтальной на всем ее протяжении. При проектировании стараются выровнять трассу на столько, что бы она имела кроме горизонтальных участков, подъемы и спуски не круче таких, какие может преодолеть локомотив с грузным составом. Не трудно догадаться, что любой подъем для поезда, движущегося в одном направлении, будет спуском для поезда, движущегося по тому же пути в обратную сторону. Поэтому и подъемы, и спуски называются, как правило, одним словом – **уклон**. Уклоны измеряются в **тысячных** (обозначается - ‰). Подъем в 2 ‰ означает, что на 1 километре своей длины трасса железной дороги поднимается на высоту 2 метра. Подъем выражается положительной величиной уклона, а спуск – отрицательной. Величина уклона часто называется его **крутизной**. Все уклоны данной железнодорожной линии можно увидеть на её продольном профиле.

Существует целая наука, которая называется “Тяговые расчеты”. Она позволяет определить для каждой железнодорожной линии величину наибольшего допустимого уклона. Такой уклон называется **руководящим**. Он рассчитывается на основании предполагаемого максимального веса поезда и типа эксплуатируемых локомотивов по специальной методике.



сти будущей линии процесс ее проектирования и строительства проходит одинаковые этапы. Прежде всего, проводится большой объем работ по изысканию и проектированию дороги. Изыскания делятся на экономические и технические. Сначала определяется размер и характер предстоящих перевозок. От этого зависит, какой будет новая линия, какое количество поездов она должна пропускать в сутки, какие районы связать. На основании экономических изысканий составляется техническое задание на проектирование железной дороги.

Техническое изыскание железной дороги проводят группы специалистов, называемые **изыскательскими партиями**. Они оснащаются специальным оборудованием и инструментами. Их задача очень непростая: найти наиболее удобный путь для будущей железной дороги между заданными точками А и Б. Это называется провести **трассирование** линии на местности. Результатом их кропотливой работы будет составление сметы (расчета денежных затрат на строительство) и про-

При трассировании приходится решать множество проблем. Необходимо, что бы будущая линия была как можно более прямой и имела как можно меньше подъемов и спусков. Но на земной поверхности могут встречаться холмы, горы, реки, озера, населенные пункты. В этих случаях трассу дороги либо отклоняют от прямого направления либо устраивают так называемые “искусственные сооружения”: мосты, трубы, тоннели и т.д. О них мы поговорим немного позднее. В итоге путь будет состоять из прямых участков пути и закруглений. Последние, по железнодорожной терминологии называются **кривыми** и характеризу-





Проектирование Кавказской перевальной дороги

С конца XIX века проблема кратчайшего соединения железной дорогой России и Закавказья занимает инженерную общественность. Еще в 1869 г. инж. Б.И. Статковский провел обследования и предложил проложить железную дорогу от Тифлиса до Владикавказа через Крестовый перевал с тоннелем длиной 6,4 км. Продолжая изыскания, Б.И. Статковский в 1871-1872 гг. разработал проект Кавказской перевальной железной дороги (КПЖД) через Квенамтский перевал, а по результатам изысканий 1875-1876 гг. предложил проект КПЖД с пересечением Главного Кавказского хребта в Магском перевале. Пояснительная записка к этому проекту была издана в Тифлисе в 1878 г. Проект направили в Министерство путей сообщения в Петербург.

В начале XX столетия работы по проектированию КПЖД продолжались. По инициативе Кавказского наместничества в 1903 г. инж. Е.Д. Вурцель разработал проект дороги через Архотский перевал с тоннелем длиной 23,5 км и максимальным уклоном трассы 23 ‰. Кавказское отделение Русского технического общества рассматривало и другие варианты КПЖД. Так, А.А. Кучинский предлагал вариант КПЖД по направлению Военно-Грузинской дороги. Д.Г. Гноев выполнил подробный технико-экономический анализ сравнения различных вариантов КПЖД. Эта изданная работа явилась ценной для науки о горных дорогах.

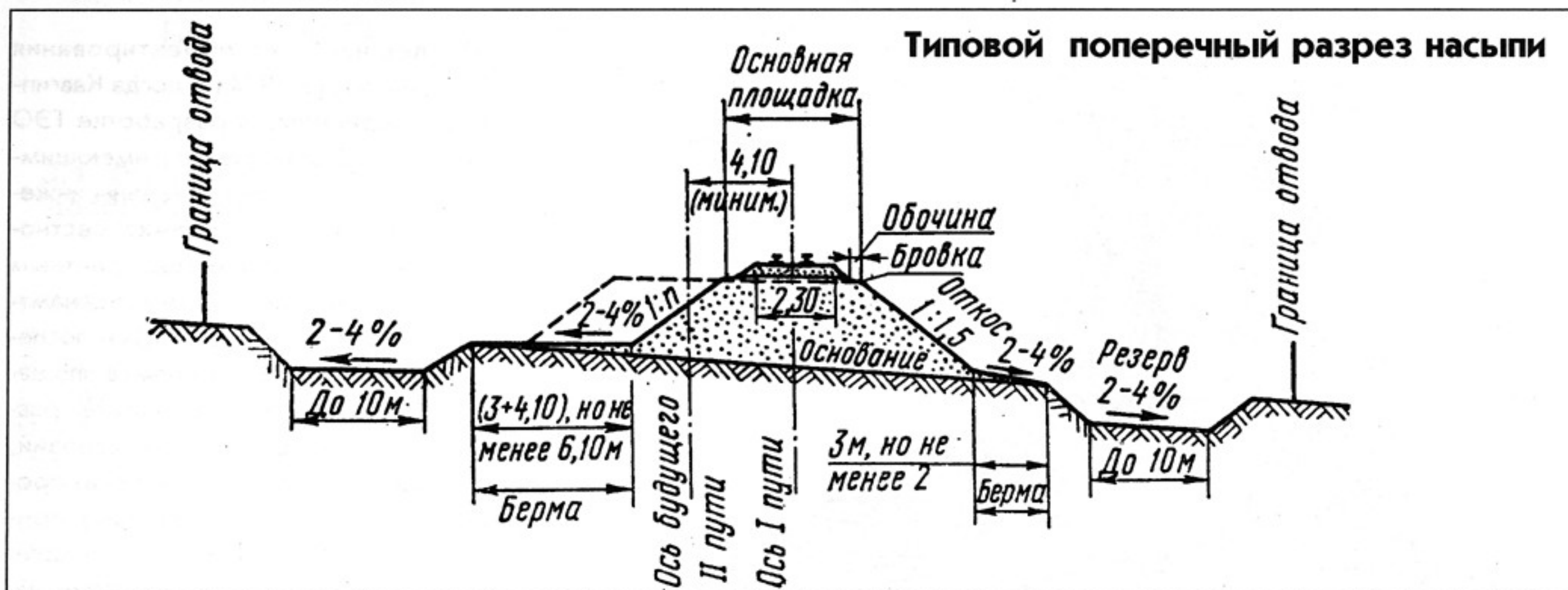
В 1926 г. по инициативе Закавказской Федерации составляется эскизный проект КПЖД через Мамисонский перевал с максимальным уклоном 40 ‰. Подробное и основательное исследование КПЖД провела в 1931-1935 гг. Северо-Кавказская экспедиция технических изысканий железных дорог. К решению проблемы привлекли научно-исследовательские организации. В результате был признан целесообразным Рокский вариант.

Великая Отечественная война вновь отодвинула вопрос о сооружении КПЖД. Лишь в 1945 г. в ленинградском отделении Желдорпроекта был организован титул КПЖД (главный инженер А. В. Федоров). Используя материалы проектов прежних лет и проведя рекогносцировочные обследования по основным вариантам направления дороги, в 1945-1947 гг. протрассировали около 50 вариантов и подвариантов трасс общей протяженностью примерно 9 тыс. км, коэффициент обследования достиг 69. Наибольший интерес представляли 9 следующих направлений: Лабинское, Сухумское, Ингурское, Рионское, Горийское, Квенамтское, Архотское и Дагестанское. В результате технико-экономического сравнения наиболее целесообразным было признано Горийское направление. Изданная в 1947 г. Ленгипротрансом книга "Кавказская перевальная железная дорога" подытожила 70-летний труд российских инженеров по проектированию сложнейшей горной магистрали.

Последний этап проектирования КПЖД начался в 1974 г., когда Кавгипротранс приступил к разработке ТЭО магистрали. В дополнение к имеющимся материалам были проведены инженерно-геологическая съемка местности по трем наиболее конкурентным направлениям - Горийскому, Квенамтскому и Архотскому, а по двум последним фототеодолитная съемка площадью около 2000 га. В результате сравнения вариантов с учетом условий, изменившихся за четверть века, прошедших со времени последних проектных работ, Кавгипротранс в качестве наилучшего принял Архотский вариант. Длина трассы составляет около 180 км, из них 42 км проходят в 22 тоннелях, в том числе Архотский длиной более 23 км и Тарский - протяженностью 7,6 км. На трассе 72 больших и средних моста и виадука, 26 автодорожных и железнодорожных путепроводов, 26 галерей общей протяженностью около 3 км, 11 тыс. м подпорных стен. Наибольшая крутизна подъемов продольного профиля составляет 28,2 ‰ в направлении на юг и 30 ‰ в обратном направлении. В проекте предусмотрена электрическая тяга переменного тока (12 осные электровозы ВЛ85).

В 1986 г. начались подготовительные строительные работы на северном и южном участках трассы, однако среди некоторых специалистов и представителей общественности возникли сомнения в экологической чистоте проекта, достаточном обеспечении при строительстве требований охраны памятников истории и культуры. По требованию общественного консультативного совета проект КПЖД был подвергнут дополнительной экспертизе и в январе 1989 г. Совет Министров СССР принял решение о консервации этого строительства, а вопрос о его возобновлении предусматривалось рассмотреть после переработки проекта с учетом требований экологии. С последующим распадом СССР вопрос о строительстве КПЖД больше не поднимался. Проект Кавгипротранса стал еще одной вехой в столетней истории проектирования Кавказской перевальной железной дороги.

(Из книги проф. И.И. Кантора
"Строительно-путейское дело в России
XX века")



Величина руководящего уклона для каждой линии устанавливается исходя из того, чтобы объём земляных работ при строительстве был бы наименьшим. Но в то же время поезда, которые будут проходить по данному участку должны быть по возможности более тяжелыми. На железных дорогах нашей страны наибольшая величина руководящего уклона составляет на главных направлениях 15‰, на второстепенных путях – 20‰ и до 30‰ на подъездных и соединительных путях.

Переход пути с одного уклона на другой называется **переломом профиля**. Его стараются сделать как можно плавней, что бы исключить дополнительный износ рельсового пути. Участки пути, расположенные на абсолютно горизонтальной поверхности (не имеющей ни подъёмов, ни спусков) называются **нулевым профилем** или **площадкой**. Но таких участков, как правило, мало. На них стараются построить станции.

После утверждения проектной документации приступают к строительству. Направление (трассу) железнодорожной линии намечают сначала на картах, а за тем и на

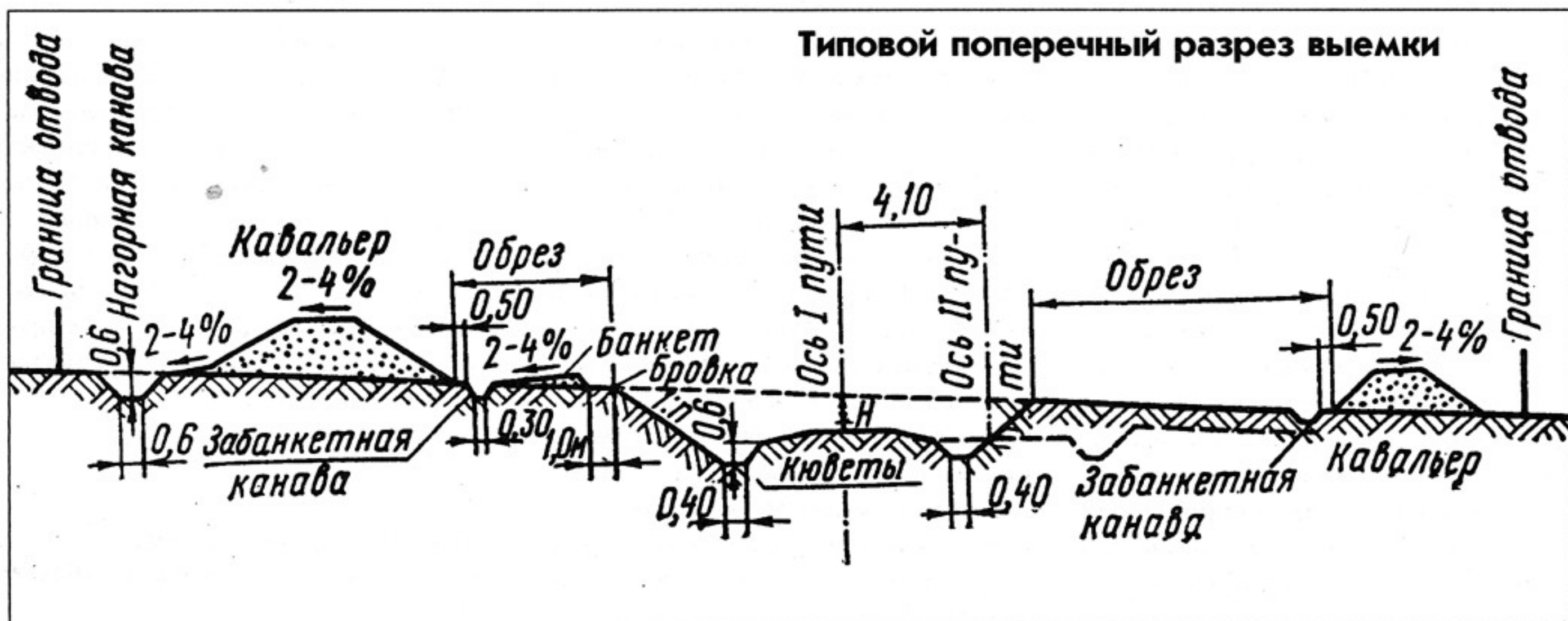
местности. Вся линия железной дороги делится на участки длиной по 100 м. Такая, чисто «железнодорожная» единица длины называется **пикетом**. Не трудно догадаться, что десять пикетов составляют один километр.

Отсчет километров, в отличие от автомобильных дорог, ведется только из одной начальной точки линии. На магистральных направлениях наших железных дорог отсчет километров традиционно ведется от Петербурга и Москвы. На других направлениях километры отсчитываются от крупных железнодорожных станций, а на ответвлениях – от начальной станции ответвления.

Параллельно трассе железной дороги выделяют участки земли, на которых будут размещать все необходимые для работы железной дороги сооружения. Эта полоса земли называется **полосой отвода** или **полосой отчуждения**. На ней при необходимости устраивают защитные лесопосадки. Кроме полосы отвода, при строительстве дороги могут выделяться специальные зоны с особыми условиями землепользования. К таковым относятся полосы леса шириной 500 м с каж-

дой стороны железнодорожной линии, где вырубка разрешается только для очистки леса и ухода за ним. В эти же зоны входят участки земли, необходимые для обеспечения устойчивости сооружений (например, мостов), а так же участки прилегающие к станциям, которые могут потребоваться в будущем для ее развития.

Как мы уже говорили, путь нельзя просто так уложить на землю, даже если она специально для этого подготовлена. Необходимо создать такое сооружение из грунта, которое выдерживало бы нагрузки от поезда и не разрушалось бы с течением времени от дождя, снега и ветра. Такое сооружение называется земляным полотном. О его строении мы поговорим позже. Земляное полотно вместе с искусственными сооружениями составляет **нижнее строение** рельсового пути. На него насыпается слой специального грунта, называемый балластом. И уже на балласт укладывается рельсовый путь, т.е. сами рельсы, шпалы и скрепления. Путь вместе с балластным слоем, а так же стрелки и глухие пересечения, брусья мостов относятся к **верхнему строению** пути.





Отсыпка балласта с помощью хопперов-дозаторов
Фото Ю.Акимова

3.2. Земляное полотно.

Основой нижнего строения пути является земляное полотно. Об этом мы коротко упомянули в конце предыдущего занятия. **Земляным полотном** называется сооружение из грунта, необходимое для принятия нагрузки от поездов и распределения ее по земной поверхности. Верхняя часть земляного полотна называется **основной площадкой**. На неё укладывается рельсовый путь. Очертания основной площадки должны исключать застой воды и обеспечивать возможность укладки пути без повреждения полотна.

Как уже говорилось, путь не должен иметь на всем своем протяжении уклонов, крутизна которых больше допустимых значений для данной железной дороги. Но поверхность земли содержит много неровностей. Для ее выравнивания где-то приходится производить срезание лишнего грунта, а где-то – дополнительно отсыпать его. Если на пути железной дороги встречается возвышенность (холм) его необходимо прорезать насквозь. В толще возвышенности рельсовый путь будет проходить ниже поверхности земли. Такое место называется **выемкой**. Не трудно догадаться, что это название дано такому участку потому, что при ее строительстве грунт вынимается из толщи земли. Но существуют места на трассе, где дорогу необходимо построить выше поверхности земли. В таких местах наоборот производят дополнительную отсыпку грунта. Поэтому такие места называются **насыпями**.

На трассе могут встретиться и места, где железнодорожная линия проходит по склону горы или откосу холма. В этом случае при строительстве может получиться полунасыпь-полувыемка. Места, расположенные в равнинной местности, где при строительстве железной дороги грунт не срезался и не досыпал-

ся, а только выравнивался (говорят: производилась его планировка) называются **нулевыми местами**. Строение и составляющие части и насыпи, и выемки наиболее хорошо можно изучить по поперечному разрезу земляного полотна, называемому **поперечным профилем**.

Если рассмотреть насыпь в поперечном разрезе, можно увидеть, что она имеет форму правильной трапеции. Поверхность грунта, на которую она опирается (т.е. основание трапеции), называется **основанием насыпи**, а её боковые стороны – **откосами насыпи**. Откосы имеет и выемка. Переход от основной площадки к откосу называется **бровкой**. Точно такая же полоска земли внизу откоса, где он соединяется с основанием, называется **подошвой откоса**. Не закрытые верхним строением пути части основной площадки называются **обочинами** земляного полотна.

От прочности верхнего строения зависит надёжность и устойчивость пути, а значит и безопасность едущих по железной дороге поездов. Вот почему надёжности верхнего строения уделяется много внимания.

Больше всего усилий при обустройстве земляного полотна отводится борьбе с его размыванием. Это не удивительно, ведь самую большую опасность таят в себе дождевые, грунтовые (подземные) и талые (образующиеся при таянии снега) воды. Для предотвращения размыва полотна водой, сооружаются водоотводные устройства: кюветы, банкеты, водоотводные каналы и лотки. Откосы земляного полотна укрепляются различными способами: специально высаживается трава, укладываются полосы дерна, поверхность мостится камнем или железобетонными плитами.

При строительстве насыпей может использоваться местный грунт. Тогда для отвода воды от полотна «на дальних позициях», ис-

пользуют спланированные при этом углубления. Они называются **резервами**. Наоборот, часть вынутого при строительстве выемки грунта укладывают для этих же целей за откосом выемки и называют **кавальером**.

Для осушения основания насыпи вдоль и в непосредственной близости от нее на болотистых местах и на равнине строят **водоотводные каналы** с обеих сторон полотна. На горных участках водоотводные каналы строятся только с верхней стороны. В выемках с каждой стороны основной площадки делают продольные каналы, называемые **кюветами**. В верхней части выемки для перехвата и отвода дождевых и талых вод устраиваются **нагорные каналы**. Кроме того, на полосе между кавальерами и бровкой откоса отсыпают **банкет**. Верхняя поверхность его имеет уклон в сторону обратную откосу. Это делается для отвода воды в **заканкетную канаву**, расположенную вдоль линии.

Работы по сооружению земляного полотна очень трудоёмки. Даже для сооружения 1 километра пути на равнине необходимо переместить 10-12 кубических метров грунта. Как уже известно, раньше такие работы выполнялись вручную. В наши дни строители имеют на вооружении мощную технику и механизмы. Землекопков заменили экскаваторы. Емкость его ковша составляет 25 кубических метров. В кузов современного самосвала вмещается до 70 т груза и больше. Своеобразным гибридом экскаватора и автомашины являются скреперы. Они при движении сами зачерпывают кузовом необходимое количество земли и везут ее к месту выгрузки. В работах по постройке пути люди научились применять взрывчатые вещества, заставив их не разрушать, а строить. Мощностью взрыва перемещает огромные массы земли. Необходимо только умело направлять ее.

(продолжение следует)

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КАРЕЛЬСКОГО ПЕРЕШЕЙКА

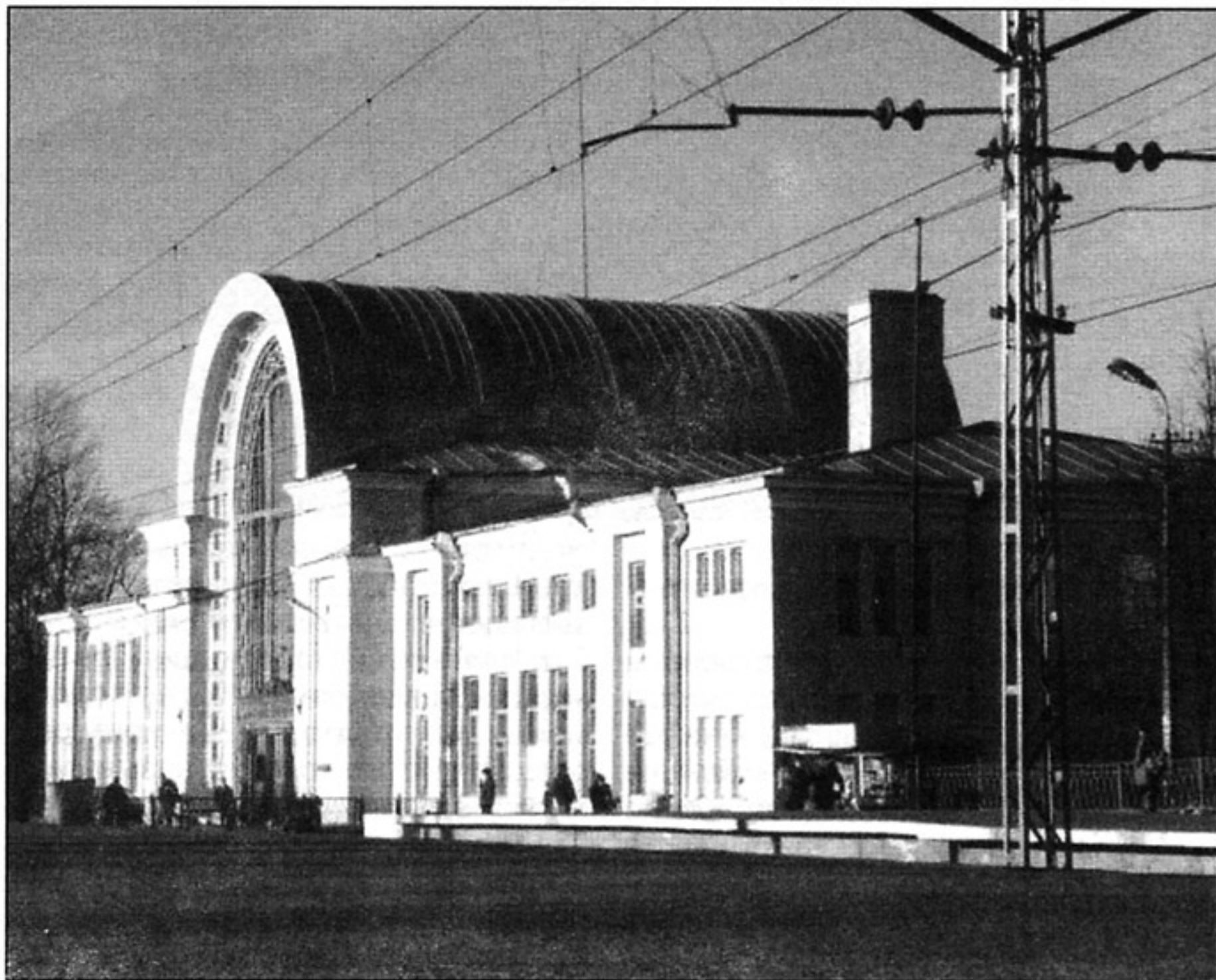
Практически любое увлечение или хобби, так или иначе, неразрывно связано с изучением истории города, местности или страны. В большой степени это можно отнести к увлечениям, связанными с железными дорогами. Изготовление моделей подвижного состава, строительство макетов, изучение локомотиво- и вагоностроения, коллекционирование марок, открыток невозможно без связи с историей развития инженерной мысли, культуры и архитектуры государства. В некоторых случаях изучение истории прямо или косвенно связано с её сохранением. При этом складывается несколько парадоксальная ситуация.

Наиболее "беззащитные" перед течением временем свидетельства истории, такие как старинные документы, карты, книги, открытки или марки доходят до нас в прекрасном состоянии, с учётом их возраста. Это связано с тем, что они хранятся либо в архивах или музеях и, благодаря беззаветному труду их сотрудников, сохраняются для следующих поколений. Либо находятся в частных коллекциях, и трудно предположить, что бы кто-нибудь из коллекционеров уничтожил раритетные материалы.

Фундаментальные же памятники, связанные историей железных дорог, такие как образцы подвижного состава, вокзалы, технические и инженерные сооружения являются наиболее уязвимыми и подверженными уничтожению. Это зависит от различных факторов. В ряде случаев, таких как войны, стихийные бедствия, цена вопроса сохранения исторических сооружений отодвигается на второй план, и их потеря воспринимается как естественное стечение обстоятельств, на которое повлиять практически невозможно. К другим факторам относятся "вандализм" и безразличное отношение к памятникам истории, как со стороны отдельных предприятий, ведомств, так и государства в целом.

Отдельные любители железных дорог с большим трудом могут повлиять на этот процесс. Для нормального процесса по сохранению памятников истории необходима поддержка инициатив любителей железных дорог со стороны государства, так, как это организовано в развитых странах во всём мире. Пока же каждому из нас остаётся только в силу своих возможностей, хотя бы "как-то" и "что-то" сохранить для истории.

Вот так, планируя свой третий макет сделать по мотивам железных дорог, расположенных в Ленинградской области, я пришёл к мысли изучить, что же вообще осталось от старых сооружений. В данном случае целью был не поиск чертежей и схем станций, ведь эту работу с документами в архивах и библиотеках можно провести в любое вре-



Вокзал в Зеленогорске

мя, а сделать фотографии и зарисовки того, что осталось в натуре. При создании макета важно не только точно воспроизвести размеры и пропорции сооружений, но и вписать их в окружающую природу. Для этого и нужно увидеть это всё на местности и вдохнуть воздух истории, побродив по ныне заброшенным территориям, на которых раньше кипела "железнодорожная" жизнь.

Изучение области было решено начать с Карельского перешейка. Причём сначала посетить более крупные станции, как подверженные более быстрым изменениям, т.к. в Ленинградской области в связи с развитием новых портов и экономических взаимоотношений с соседними странами, начинается и реконструкция транспортной системы, при которой вполне возможно уничтожение старых сооружений.

Данная статья это краткий исторический обзор, посвящённый железным дорогам Карельского перешейка.

ИСТОРИЧЕСКИЕ ФАКТЫ

Строительство железных дорог Карельского перешейка неразрывно связано с историей России и Финляндии. Здесь уместно привести краткий обзор взаимоотношений двух государств. Исторически, все финские земли, включая Карельский перешеек, входили в состав Шведского Королевства. В 1710 году в ходе Северной войны, начатой в 1700 году Петром I, был захвачен город Выборг, а в 1721 по Ништадтскому миру новая граница России была установлена северо-западнее Выборга. В 1807 году

Россия и Франция подписали Тильзитское соглашение, следствием которого стало объявление Россией войны Швеции в 1808 году. К 1809 году Финляндия была полностью оккупирована русскими войсками. 17 сентября 1809 года Швеции пришлось пойти на заключение мира с Россией, Финляндия была присоединена к Российской империи, унаследовав при этом полученный ещё в 1581 году особый государственно-правовой статус Великого княжества Финляндского, отвечающий духу и взглядам её населения. В 1811 году указом императора Александра I Выборгская губерния была возвращена в состав автономного Финляндского княжества. После февральской революции 1917 года Финляндия поставила вопрос перед Временным правительством о выходе из состава России. Однако председатель правительства Керенский оттягивал, как мог рассмотрение этого вопроса, поскольку был противником идеи отделения Финляндии. Но после падения Временного правительства был созван финляндский Сейм, который 6 декабря 1917 года объявил Финляндию независимым государством. На основании Декрета о праве наций на самоопределение, провозглашённого Лениным, 31 декабря 1917 года Совет Народных Комиссаров юридически признал независимость Финляндии. По Тартусскому (Юрьевскому) мирному договору 1920 года стороны договорились, что советско-финляндская граница будет соответствовать прежней границе Великого княжества Финляндского. В 1939 году пакт Молотова-

Риббентропа предоставил Сталину право распоряжаться судьбой всей Прибалтики. В течение полутора лет Советский Союз настойчиво пытался решить проблему безопасности Ленинграда путем серии переговоров, предлагая Финляндии уступить Советскому Союзу часть Карельского перешейка в обмен на свои северные территории. Финны были готовы идти на разумные уступки, но не в той мере, как это представляло себе советское руководство.

Не сумев найти мирного решения проблемы, утром 30 ноября 1939 года советские войска перешли границу, началась необъявленная «Зимняя» война. Военные действия закончились 13 марта 1940 года. Финляндии пришлось пойти на тяжелые условия мира, в результате которых она потеряла десятую часть своих территорий. Потеряв старых союзников, Финляндия пошла на сближение с Гитлером и 26 июня 1941 года, спустя 4 дня после нападения Германии на Советский Союз, Финляндия также объявила Советскому Союзу войну.

Внезапное наступление советских войск в июне 1944 года вынудило финские части начать отступление. Потерпев поражение в Карелии и Заполярье, Финляндия вышла из войны, подписав 19 сентября 1944 года с Советским Союзом Соглашение о перемирии. 10 февраля 1947 года Советский Союз и Финляндия заключили мирный договор, а 6 апреля 1947 года - Договор о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи. После этого Финляндия официально лишилась права ставить в дальнейшем вопрос перед Советским Союзом о возврате утраченных в ходе «Зимней» войны земель. Из этой краткой исторической справки видно, что начало строительства, и дальнейшее развитие железных дорог Карельского перешейка происходило в период, когда Финские территории входили в состав России.

НАПРАВЛЕНИЕ ПЕТЕРБУРГ - ЗЕЛЕНОГОРСК - ВЫБОРГ

Намерения связать столицы Российской Империи и Великого княжества Финляндского железнодорожным сообщением высказывались неоднократно еще до завершения прокладки первой магистрали Петербург - Москва. Тем не менее, вопрос о строительстве железной дороге постоянно откладывался. Самая первая финская железная дорога начала строиться весной 1858 года из Гельсингфорса (ныне Хельсинки) в северном направлении на Тавастгуст (ныне Хяменлинна). Строительство этого небольшого участка завершилось в 1862 году. Немногим раньше начались изыскательские работы для проекта дороги С.-Петербург - Выборг с последующим продлением ее до примыкания к Гельсингфорско-Тавастгустской линии на станции Риихимяки в 66 км от Хельсинки. Окончательное решение о строительстве дороги было принято благодаря энтузиазму генерал-губернатора Финляндии графа Адгерберга. По его инициа-

тиве сейм Великого княжества решил выделить средства на сооружение железной дороги в самые отдаленные уголки России и в Западную Европу через Петербург. На это Александр II подписал императорский рескрипт, в котором выразил «высочайшее согласие» с доводами о значении дороги для экономики страны и края. Царь «всемиловейше повелел, чтобы означенное железнодорожное сооружение было предпринято и начато, как только будут добыты для того потребные средства». И уже на следующий год приступили к исполнению указа. Железная дорога, связавшая финский городок Риихимяки с Санкт-Петербургом, значительно повлияла на дальнейшую судьбу Карельского перешейка. Российское правительство было весьма заинтересовано в строительстве этой магистрали, поскольку предполагалось, что эта дорога еще более привяжет Финляндию к Российской империи. Строительные и эксплуатационные работы на Финляндской железной дороге, включая и участок, расположенный на российской стороне от Санкт-Петербурга до Белоострова, осуществляло финляндское государство. Россия также предложила значительные денежные субсидии на строительство этой железной дороги. Финны, строившие эту железную дорогу, в большинстве своем впоследствии обосновались здесь же в деревнях, возникших вблизи новых станций. С 1868 по 1870 год на возведении магистрали было занято 11900 финских рабочих. На эксплуатации железной дороги было занято около 1500 финнов, которые составляли основной процент работающих вплоть до паровозных бригад. Вся железнодорожная инфраструктура, в том числе и здания вокзалов, строилась по проектам финских инженеров и архитекторов.

Одновременно с прокладкой дороги возводились станционные пассажирские здания. Автором проектов многих вокзалов был финский архитектор Вольмар Вестлинг. На русском отрезке большинство построек было деревянными, в так называемом «русском стиле», похожими на загородные дачи Карельского перешейка (станции Ланская, Удельная, Шувалово, Парголово, Левашово, Терийоки, Куоккала, позднее Озерки и др.). На финской стороне постройки выдержаны в духе, напоминающем ренессанс и готику. Большую известность получил финский архитектор Бруно Гранхольм, построивший вокзалы в Терийоки (ныне Зеленогорск) и в Раяйоки (во время войны эта станция подверглась полному уничтожению и более не восстанавливалась). В этих великолепных зданиях запечатлелся стиль национального романтизма в сочетании с карельскими мотивами.

Главная строительная контора, а затем и Управление Финляндской железной дорогой располагались в Гельсингфорсе. Это связано было с тем, что почти вся дорога пролегла по финской территории. Лишь небольшой (около 32



Водонапорная башня в Зеленогорске

вест) отрезок пути приходился на Петербургскую губернию. Общее руководство работами коллективно осуществлял Железнодорожный комитет во главе с выборным обер-инженером. Одним из них был генерал-майор в отставке Курт Штернваль. Как инженеры, так и рядовые рабочие, набирались из числа финнов.

Избранная проектантом трасса будущей магистрали имела общую протяженность 413 верст. Пролегала она от Выборгской стороны Петербурга через Выборг до станции Риихимяки, отдаленной от Гельсингфорса на 66 верст. По смете верста железнодорожного пути в среднем обошлась в 22000 металлических рублей. Общая стоимость строительства по смете ориентировочно определилась суммой 7 миллионов 518 тысяч 750 рублей. Проект дороги, выполненный финскими инженерами, был сделан на высоком техническом уровне. Стоимость версты обошлась почти вдвое дешевле, чем при строительстве на территории России и это несмотря на тяжелые природные условия – скалы и болота. Небезынтересно отметить, что еще перед началом проектирования возникло некоторое достаточно принципиальное разногласие по поводу выбора ширины будущей железной дороги. Одни предлагали взять принятую в Западной Европе 1435-миллиметровую колею, другие отстаивали широкую русскую в 1524 мм. Победа осталась за вторым вариантом. Он обеспечивал бесперебойную транспортировку грузов из Финляндии и финских портов товарными составами, а также перевозку пассажиров вагонами прямого сообщения по

всей России.

Большую часть денег вкладывало правительство Великого княжества с условием возместить впоследствии российской казне ее субсидии участием в чистой прибыли в объеме одной трети. По своему правовому положению новая магистраль, в отличие от казенных железных дорог России, сохраняла отношения с Министерством путей сообщения как частная компания вплоть до получения Финляндией государственной независимости 31 декабря 1917 года.

Плата за проезд по ценам того времени была не слишком дешевой, но вполне доступной: проезд одной версты стоил в I классе три копейки, во II - две и в III - одну копейку. Нетрудно подсчитать, что поездка из Петербурга, скажем, до Выборга, до которого 120 верст, обходилась от 1 рубля 20 копеек до 3 рублей 60 копеек.

Хотя великокняжеская Финляндия до революции входила в состав Российской Империи, ее автономия при царизме была столь велика, что обе остановки - Белоостров и Терийоки считались и являлись пограничными, даже имели собственные таможи. В 1870 году открылись также таможи в С.-Петербурге и Гельсингфорсе.

Строительство было завершено на высоком техническом уровне и очень быстро, за какие-нибудь два с половиной года. Дорога вступала в строй по мере готовности отдельных участков. Первый пробный поезд до Парголово прошел из Петербурга в июне 1869 года. В ноябре того же года введен в эксплуатацию встречный участок Риихимяки-Лахти (ныне на территории Финляндии), 1-го февраля 1870 г. - Петербург-Выборг.

Движение на дороге было интенсивным сразу после его открытия, так участок Петербург - Терийоки (Зеленогорск) обслуживали 20 пар поездов. Впоследствии на этом участке было самое интенсивное движение во всей Финляндии, и к началу века его обслуживали 40 пар поездов.

Впоследствии, с развитием дорог на Карельском перешейке, Выборг стал железнодорожным узлом пяти направлений, а депо было самым большим во всей Скандинавии. Завершающие работы на этой линии продолжались до 1874 года. Сквозное движение на всем протяжении линии между двумя столицами открыл лично Александр II 30 августа 1870 года, в день тезоименитства российского императора. Это число (12 сентября по новому стилю в XX столетии) отмечается как день рождения Финляндской железной дороги.

Строительство железной дороги Риихимяки - Санкт-Петербург, протянувшейся через весь Карельский перешеек, явилось мощным фактором, превратившим эти земли в дачную зону, для обеспеченных слоев петербургского общества.

В дальнейшем эта основная железнодорожная линия Карельского перешейка получила логическое развитие под

влиянием политических и экономических факторов. Были построены еще две дополнительные линии. Их история будет приведена чуть позже.

ЗЕЛЕНОГОРСК - TERIJOKI

За историю этого города на станции было два вокзала. Первый - деревянный, был построен в 1870 году, и введен в строй одновременно с окончанием строительства железной дороги. В те годы в Зеленогорске и его окрестностях начался дачный бум, что со временем привело к резкому увеличению пассажиропотока. Поэтому, одновременно со строительством новой пограничной станции на финской стороне - Раяйоки на берегу реки Сестры, по которой проходила граница с Россией, до начала финской компании в 1939 году, было начато строительство нового каменного здания вокзала в Зеленогорске. Окончание строительства - 1 декабря 1917 года. Здание сильно пострадало во время военных действий в 1939-1944 гг. Восстановление и реконструкцию вокзала произвели в 1950 году, и именно в таком виде оно и сохранилось до наших дней. Архитектором здания вокзала был Бруно Гранхольм, восстановление вокзала производилось по проекту А.Н.Гречанинова. По своему стилю здание очень похоже на вокзалы в Выборге и Хельсинки, а его архитектура относится к стилям "национального романтизма" и модерна.

Около перрона вокзала сохранилось две водонапорные колонки, в разных концах станции. Ни год выпуска, ни завод изготовитель выяснить не удалось. Судя по внешнему виду, это уже послевоенные сооружения.

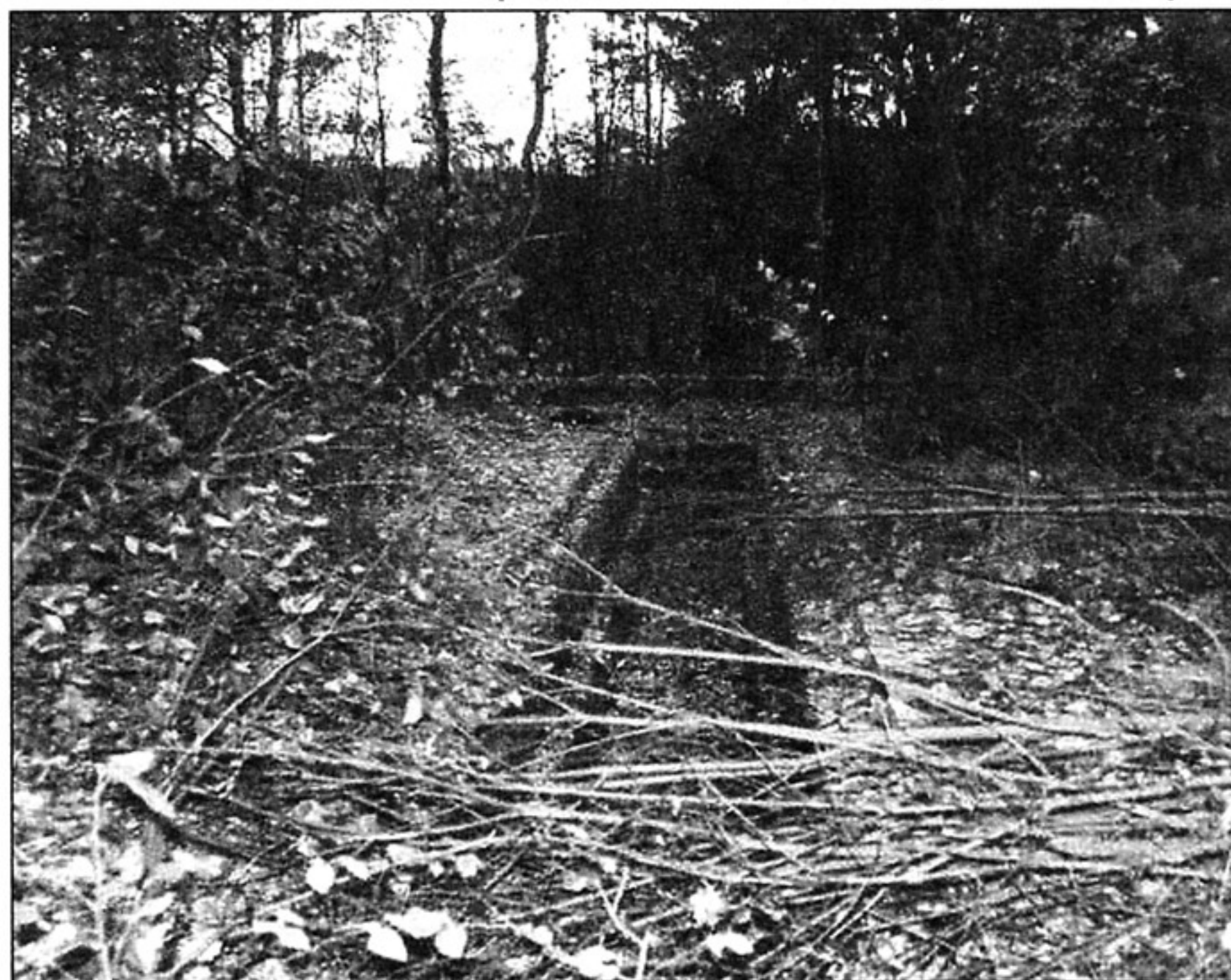
Но были найдены старое депо и другие сооружения начала века. Ранее, раз-



Гидроколонка около быв. депо в Зеленогорске

говаривая со служителем базы запаса под Зеленогорском, который до пенсии работал машинистом, удалось выяснить, что эти сооружения были в целости до недавнего времени. Точно сказать год, когда он их видел в последний раз не смог, но утверждал, что они должны

Смотровая канава локомотивного депо в Зеленогорске





были сохраниться. Кстати на этой базе в настоящее время представлены паровозы: СО, ТЭ, ЭР, ЭМ, тепловозы: М62, 2М62, ТЭМ1, ТЭМ2, 2ТЭ10М, электропоезда: ЭР2 и Ср3.

Место расположение старого депо при подготовке к поездке, ни на старых финских картах ни советских или российских современных, даже топографических, обнаружить не удалось. Даже на самой подробной финской карте начала века, где изображены практически все пути станции, включая погрузо-разгрузочные, местоположение депо отмечено не было. Было так же непонятно, располагается оно поблизости от нового вокзала, или около места, где раньше было старое деревянное здание. Новый вокзал строился примерно на расстоянии 1 км к западу от старого.

В качестве отправной точки для поиска была выбрана водонапорная башня, которая хорошо видна от задания вокзала и находится примерно на расстоянии 1 км. Подъехать на машине к башне оказалось невозможно, так как рядом расположена нефтебаза и автобусный парк. Поэтому было решено пройти через территорию автобусного парка, тем более что проход был свободными, а в заборе отсутствовало много секций. Водонапорная башня внешне прекрасно сохранилась, хотя внутри всё оборудование демонтировано и устроена обычная помойка, а на лестнице не хватает большого количества ступеней и даже целых пролётов. Обойдя башню, выяснилось, что подъехать к ней всё-таки можно, но не на легковом автомобиле.

Вокруг башни признаков депо или иных сооружений обнаружить не удалось, и было решено двинуться в сторону вокзала, по железнодорожному полотну. На расстоянии примерно 500 метров от водонапорной башни среди молодых сосен мы натолкнулись на заросшие травой сгнившие шпалы и погнутые рельсы. От главного хода они находились примерно в 150-200 метрах.

Воспользовавшись старой финской картой, удалось определить, что это бывшее место расположения погрузо-разгрузочных путей. Пройдя ещё немного в сторону вокзала, увидели остатки пандуса для разгрузки и следы от некогда параллельно расположенных путей. Дальше была дорога, по которой мы подъезжали к водонапорной башне, поэтому идти в эту сторону дальше было бесполезно. Повернув назад, пошли по остаткам бывшего пути в противоположную сторону (направление на Выборг). Скоро следы остатков железнодорожного полотна пропали окончательно, вокруг всё поросло молодым лесом. Мы уже почти отчаялись найти что-нибудь интересное, когда дочка спросила "А почему водонапорная колонка находится в лесу?".

И действительно, впереди справа, практически в лесу мы увидели колонку. На которой, так же как и на тех, что находятся на станции, не сохранилось ни одной таблички, по которой можно было

**Вокзал в Выборге**

бы определить её год выпуска или завод изготовитель. Хотя сохранилась она практически полностью, включая и верхний фонарь. К колонке вело некое подобие "просеки", на которой растительность была не такая высокая. Двигаясь дальше по этой просеке, мы вышли к яме, где раньше был поворотный круг.

На том месте, где был поворотный круг, не осталось ничего, что свидетельствовало о его конструкции. Видимо он был полностью разобран и сдан в металлолом. В настоящее время в этой яме начала образовываться обычная свалка.

Судя по количеству хлама, и размеру деревьев, круг был разобран относительно недавно, может быть лет 10-15 назад. Сторож базы запаса говорил, что видел депо до пенсии, судя по его возрасту, это примерно и было столько лет назад.

Сразу за кругом виднелись руины бывшего здания локомотивного депо верного типа. От здания депо остался только фундамент и ямы в стойлах, в которые вели гранитные ступени. Фундамент так же из гранита. Причём видимо, и само депо было сложено из гранитных блоков, и было очень прочным,

т.к. всё вокруг засыпано кусками гранита различных размеров, как после взрыва. Может быть, его взорвали, так как разобрать было невозможно. Судя по цвету сколов кусков гранита, это действительно произошло не так давно.

Все пути на территории депо демонтированы. На одном из блоков (в центре фотографии) остались петли, на которые навешивались ворота. Внимательно осмотрев все окрестности, обнаружить что-нибудь интересное не удалось. Всё было "убрано" начисто. Вокруг простирался молодой лес, сразу за депо начинался довольно крутой спуск к болотцу. Не было обнаружено так же никаких свидетельств планируемыхстроек в этом районе (брошенных котлованов, вырубленного под дорогу леса, складов материалов и т.д.).

Депо был 4-х стойловым. Хорошо остались видны смотровые канавы. Кому помешало депо непонятно, хотя может быть, что-то и планировалось построить, но этим планам не было суждено сбыться. Остаётся только факт, что безвозвратно уничтожено ещё одно сооружение, имеющее отношение к истории железных дорог.

Вид депо в Выборге, ставшей теперь лесопилкой



Гидроколонка в Выборге

ВЫБОРГ - VIIPURI

Вокзал в Выборге так же не сохранился до наших дней в первозданном виде. Это связано с тем, что этот город в первой трети XX века был эпицентром военных событий на Карельском перешейке. Бывший железнодорожный вокзал, построенный по проекту архитекторов Сааринена и Гизелиуса в 1913 году в стиле модерн, был взорван в 1941 году. Особенностью этого вокзала были две пары гранитных медведей, поднятых на уровень второго этажа. Этот первый вокзал напоминает по своей архитектуре современный вокзал в Хельсинки. Внешний вид современного вокзала в Выборге на фото.

Нынешний вокзал сооружён по проекту ленинградских архитекторов А.В. Васильева, Д.С. Гольдорфа, С.Б. Сперанского в 1953 в стиле сталинского ампира.

Депо и вагонные мастерские расположены примерно на расстоянии 1 км в сторону Петербурга. Однако развитие этого железнодорожного узла и войны привели к тому, что все постройки сильно изменились.

Здание депо было перестроено и в настоящее время в нём расположена лесопилка. Всевозможные постройки, окружившие со временем депо, не дают даже возможности сфотографировать его целиком.

Сохранились так же некоторые здания ремонтных мастерских и подсобных сооружений постройки конца 19-ого, начала 20-ого веков. Недалеко от депо сохранилась одна гидроколонка, но все таблички с неё давно сняты, поэтому определить её происхождение невозможно.

На территории бывшего депо расположены две водонапорные башни, похожие по своей архитектуре. В настоящее время используются как склады.

НАПРАВЛЕНИЕ ЗЕЛЕНОГОРСК – ПРИМОРСК - ВЫБОРГ

В начале 20 века международное положение стало обнаруживать признаки обострения и Россия, ввиду явной необходимости, приступила к защите столицы от нападения со стороны моря и через территорию Карельского перешейка. Дополнительно к укреплениям Кронштадта, Россия укрепляла своё положение строительством на северном берегу Финского залива артиллерийских батарей в Ино. Аналогичные батареи были ранее построены в Уусикиркко и на южном берегу залива в Юхинмяки. В Койвисто, ныне Приморск, планировался зимний порт для Петербурга. Потребовалась ведущая туда железная дорога для перевозки солдат и снаряжения. Это стало причиной строительства дороги Терийоки (Зеленогорск) – Койвисто (Приморск). В июле 1914 начаты строительные работы, которые выполнялись с очень быстрыми темпами, ввиду явной угрозы первой мировой войны, которая и разразилась 1-го августа. Уже 10.08.1915 первый поезд пришёл в Койвисто. Этот 75-километровый путь начинался в Терийоки (Зеленогорск) и шёл сначала по основной колее,

ответвляясь в Тюрисевя (ныне район станции Ушково) и далее по северному берегу Финского залива через Приморск на Выборг. У местечка Ваммельйоки (ныне Молодёжной) она выходила к берегу моря. От форта Ино она строилась так, чтобы её не было видно с моря. Мост через Ваммельйоки (ныне река Чёрная) был изготовлен в Швеции, камни для строительства доставлялись из центральной части Карельского перешейка. Линия была окончательно открыта для движения 1 ноября 1916.

В настоящее время район Приморска получает второе рождение, именно там, сооружается крупнейший нефтеналивной терминал, строительство которого привело к необходимости реконструкции имеющихся железнодорожных линий.

ПРИМОРСК - KOIVISTO

По истории сооружений, расположенных на этой станции мне в литературе ничего обнаружить не удалось. В принципе это объяснимо тем, что если до революции, когда Финляндия входила в состав Российской империи, для русских путешественников издавались книги с описанием и историей Карельского перешейка, в этих книгах была информация и по истории железных дорог. Железную дорогу до Приморска достроили в 1916 году. В это время по политическим соображениям было уже не до путешествий и аренды дач. Другой причиной является то, что как уже было сказано выше, все проекты сооружений создавались финскими инженерами и архитекторами, управление строительством так же находилось в Хельсинки и большинство документов, очевидно, хранится в финских архивах. В отечественные книги эта информация видимо практически не попадала. По крайней мере, мне её обнаружить не удалось. Что касается сооружения железной дороги на Выборг через Зеленогорск, то тут ситуация намного проще, так как сооружение

Паровозное депо на станции Приморск



железнодорожной дороги завершилось в 1870 году, и до 1917 года было издано много литературы, в которой так или иначе встречаются факты, касающиеся истории железных дорог Карельского перешейка. Книжки эти можно ещё найти в букинистических магазинах. В современной литературе так же не удалось найти конкретных фактов. Поэтому, по Приморску я только констатирую факты.

Паровозное депо сохранилось, несмотря на попытку приспособить его под другие цели. Поворотный круг разобран и его место засыпано. Привлекает внимание конструкция водонапорной башни. Во-первых, она квадратная и, во-вторых, является частью здания депо. Я такое расположение водонапорной башни вижу впервые.

Так же квадратная башня расположена около станции Приветнинское. Видимо такая форма была типовой для этой линии. Все железнодорожные пути, ведущие в сторону депо от главного хода, давно разобраны. Около того места, где раньше было ответвление в сторону депо, сохранилась гидроколонка.

По заводской табличке удалось определить, что колонка изготовлена в 1944 году в Ленинграде, на заводе №1 Н.К.П.С., № изделия 296. Такая же по конструкции колонка установлена на противоположном конце станции, но только без опознавательной таблички.

Внешний вид здания вокзала представлен на фото. Но, похоже, что это не первоначальное здание вокзала. Меня навели на эту мысль некоторые факты. Во-первых, здание вокзала расположено перпендикулярно путям, что несколько странно. Находится оно около выходных стрелок, а не у платформы, а по архитектуре напоминает скорее жилой



**Гидроколонка на ст.Приморск (слева)
 Здание вокзала в Приморске**

дом, чем вокзал.

Во-вторых, около платформы, прямо напротив её центра, среди деревьев, очень хорошо виден контур фундамента бывшего здания.

Вся территория вокруг фундамента вымощена булыжником. С двух сторон от фундамента вымощены проходы к прилегающей улице. Это видимо и было место, на котором находился раньше вокзал. Сбоку от фундамента, ближе к краю платформы сохранилось здание, похоже на багажное отделение, но его архитектурный стиль полностью не совпадает со зданием вокзала.

В те годы, когда строилась эта линия, на сочетание архитектурных стилей построек на одной станции обращали особое внимание и такого бы не допустили. Так что, скорее всего, старый вокзал действительно не восстанавливали, а

просто перенесли в близлежащее здание. Тем более что к моменту окончания войны эта станция стала малодейственной и потеряла своё стратегическое значение.

В настоящее время на станции царит полное запустение. Низкая платформа практически полностью сравнялась с землёй. Второстепенные пути полностью заросли травой и мелкими деревьями. Линия до сих пор не электрифицирована и в качестве подвижного состава используются секции электропоездов ЭР₂ с тепловозами М62, такие составы ходят в сторону Зеленогорска. В сторону Выборга ходят составы с М62 в качестве локомотива и с двумя средними вагонами от дизель-поездов Д₁, венгерского производства.

“Багажное отделение” на ст.Приморск



НАПРАВЛЕНИЕ ПЕТЕРБУРГ - ПРИОЗЕРСК

Следующее направление, в котором развивалась железнодорожная сеть Карельского перешейка это Кексгольмское (ныне Приозерское). Одним из первых поднял вопрос о необходимости для Кексгольма (ныне Приозерск) иметь железнодорожную связь знаменитый археолог Теодор Швиндт, избранный в Финляндский парламент от буржуазного сословия Кексгольма. Но в 19 веке сочли, что затраты на строительство Кексгольмской железнодорожной ветки будут слишком велики и проект Теодора Швиндта был отклонен. К этому вопросу возвращались еще несколько раз, но дело с "мертвой точки" не сдвигалось. Пока император Николай II не высказал пожелание иметь железнодорожную связь не только с западной, Выборгской частью Карельского перешейка, но и с восточной, Кексгольмской.

Финляндский Сенат оттягивал принятие окончательного решения. Финны опасались, что новая железная дорога станет дополнительной цепью, приковывающей Финляндию к России. Но Петербург занял жесткую позицию, и в 1913 году работы все же начались. Сразу же возникли новые предложения - по поводу того, где выгоднее навести мост через Вуоксинскую систему. Сенат предложил построить его не над бурной стремниной в районе нынешних Лосевских порогов, а восточнее - через озеро Сувантоярви (Суходольское). Парламент этот проект не одобрил. Более длинный мост оказался бы дорогим и не вписался бы в бюджет.

Одновременно тянули линию и с севера. В 1915 году закончили сооружение боковых веток, кульвертов (водопускных труб, проложенных через насыпь) и мостов на участке между Хийтолой и Кексгольмом. 7 октября 1916 года уложили рельсы на территории Кексгольма. На всей своей протяженности линия была готова к 1919 году.

Правда, жизнь тут же внесла свои коррективы. В феврале-апреле 1918 года новую железную дорогу использовала Красная Армия, стремившая отодвинуть государственную границу подальше от Петрограда. После кровопролитных боев в окрестностях Рауту (Сосново) красногвардейцев оттеснили назад. Поэтому финские власти впоследствии приняли решение разобрать пути южнее станции Раасули - Орехово. Связь с Советской Россией по железной дороге здесь на два десятилетия была прервана. Впоследствии, по окончании Северной войны эта линия была восстановлена. Однако на участке от Приозерска до станции Сосново до сих пор все та же однопутка.

ПРИОЗЕРСК - КЕКСГОЛЬМ - KAKISALMI

Вокзалу на станции Приозерск уже исполнилось 85 лет, и он является досто-



Здание вокзала в Приозерске

римечательностью города. Этот вокзал, не смотря на то, что он был полностью деревянным, сохранился до наших дней в первоначальном виде. Сохранился он действительно чудом, так как Советские войска, покидая Кексгольм (Приозерск), подожгли город. В городе сгорели все деревянные строения, кроме здания вокзала и дачи одного из финских купцов.

Архитектором этого здания был упомянутый выше Бруно Лоренц Гренхольм. Однако при восстановлении здания вокзала были допущены неточности, касающиеся его окраски. Ранее в Финляндии вокзальные здания красили в серовато-желтый цвет, а прочие сооружения, такие как домики станционных смотрителей и прочие в красный. Проведенный косметический ремонт формально понизил статус здания и превратил его в полустанок-разъезд. Данная традиция красить вокзальные здания в свой цвет сохранилась в Финляндии до сих пор.

Во время ремонта, на чердаке, был най-

ден уникальный исторический экспонат. Сохранившаяся жестяная табличка с надписью "Kakisalmi" с 1916 года украшала фронтоны вокзального здания. Когда в марте 1940 года город был передан Советскому Союзу, эту вывеску сняли и на обратной стороне сходным образом начертали по-русски: "Кексгольм". В таком виде она провисела до октября 1948 года. Город в очередной раз переименовали, и его новое название "Приозерск" писать уже было некуда. Отслужив верой и правдой 32 года многочисленным пассажирам - местным жителям и гостям города, - табличка была брошена на чердак вокзала. Где и была найдена работниками вокзала во время проведения ремонта. После реставрации она займет место в основной экспозиции Государственного музея "Крепость Корела".

Осмотрев здание вокзала, мы отправились на поиски инженерно-техни-

Пакгауз на ст.Приозерск



ческих сооружений. Поиски облегчались тем, что станция располагается прямо на берегу Ладожского озера, и исследовать нужно было только территорию с одной стороны от путей. Причём идти нужно было только в сторону, противоположную Петербургу, так как в эту сторону всё хорошо просматривалось и ничего интересного не наблюдалось. Сразу за вокзалом, в сторону Элисенвары, начиналась территория ТЧ-16, окружённая забором. За ней в сторону отходили подъездные пути промышленного предприятия, судя по всему – деревообрабатывающего. В месте ответвления сохранился старый пакгауз, причём в очень приличном состоянии.

Далее, на пути идущем вдоль пакгауза стояли две старые 4-х осные платформы, постройки 40-х годов со всяким хламом и рядом старый покосившийся сарай. На этом путь зрительно заканчивался. Главный путь плавно искривлялся вдоль берега озера, расположенного слева от него, а справа начинался гранитный склон, заросший соснами. Места для депо и прочих сооружений визуально не оставалось. Решив, что на месте депо в настоящее время расположена территория ТЧ-16, хотели повернуть назад. Но неожиданно обнаружили за старым сараем продолжение пути, который сворачивал резко вправо от главного хода и упирался в поворотный круг, который сохранился!

Депо вместе с поворотным кругом было расположено в естественной нише, образовавшейся в гранитном холме, что придавало особую неповторимость этому заброшенному железнодорожному уголку. Эти оставшиеся сооружения были настолько естественно вписаны в окружающую природу, что составляли с ней одно целое, совершенно не выделяясь из её окружения. Даже водонапорную башню практически не видно из-за деревьев. Депо, к сожалению, оказалось разрушено, и от него остался только периметр фундамента и смотровые каналы. Вместе с депо этот уголок смотрелся бы просто превосходно. Хотя кому оно помешало так же непонятно. Судя по размеру деревьев, в таком состоянии здесь всё находится очень много лет, безо всяких попыток создать что-нибудь новое, взамен уничтоженного старого.

На одной из смотровых канав стоял НТВ в довольно неплохом состоянии для своего возраста. Вагонной таблички не было, на раме краской нанесён номер 137-3-9?. Очевидно, он принадлежал какой-то ПМС. Тормозное оборудование 1956 г (по датам, выбитым на стоп-кранах), как раз того времени, когда эти вагоны подвергались массовой модификации. Рама имеет изменённую конструкцию, установлена автосцепка.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вот, пожалуй, и всё, что удалось обнаружить на четырёх крупных станциях бывшего Великого княжества Финляндского, ныне территории Карельского перешейка, входящего в состав России.



Поворотный круг перед депо на ст. Приозерск



От автора. Благодарю читателей, обративших внимание на эту статью, и приношу извинения за возможные исторические неточности. Эта статья является не академическим трудом, а кратким обзором, цель которого познакомить читателя с историей железных дорог одного из красивейших районов нашей страны – Карельского перешейка. В дальнейшем планирую продолжить эти исследования, и, при наличии достаточного количества материала, опубликовать продолжение, касающееся небольших станций, разбросанных по всей территории Карельского перешейка и вокруг Ладожского озера.

Буду очень признателен коллегам по увлечению за дополнительную информацию и отзывы о статье.

БЛАГОДАРНОСТИ

В конце статьи хочу выразить благодарность членам своей семьи: супруге Анне, за помощь в подготовке статьи, участие в "экспедициях" и переводе с финского языка различных материалов, а так же дочери Марине, за активное участие в "экспедициях" и помощь в сборе материалов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

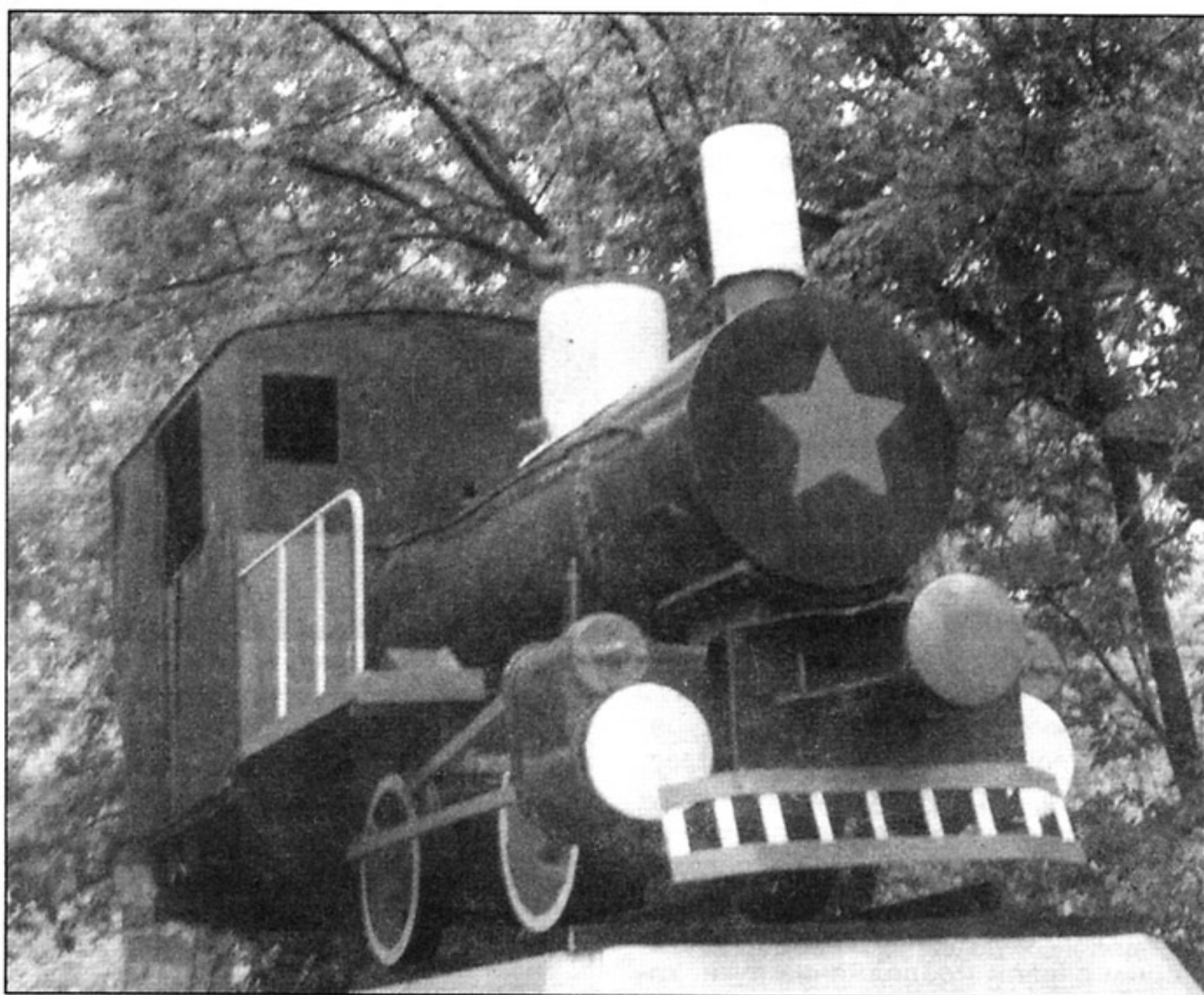
1. Э. Кяхенен. "Прежние Терийоки". Куйвола, 1982 г.
2. Е.А. Балашов. "Карельский перешеек. Земля неизведанная" Краеведческое издание. 1996 год.
3. В.И. Громов, Л.П. Потёмкин, И.П. Шаскольский. "Приозерск. Исторический очерк. Корела-Кексгольм-Приозерск". Лениздат, 1963 г.
4. "Лидеры" №2, 2002 г.
5. Алексеева О. "Финляндская дорога с русской колеёй", Сегодня – New East, № 5, 2000 г.
6. К.Б. Грэнхаген "Спутник по Финляндии". СПб, 1913 год.
7. А. Дмитриев "На вокзале нашли историческую реликвию" (с официального сайта город Приозерска в Интернете)
8. Я. Ильинский "Финляндия", ОГИЗ-СОЦЭКГИЗ, Москва, 1940 г.

Узкоколейка села Верхний Ломов Пензенской области

Слухи о существовании узкоколейки в селе Верхний Ломов ходили давно. Особый интерес к этой УЖД пробудила информация о том, что на ней имеется памятник - финский танк-паровоз Фпб. И вот, наконец-то, уйдя в очередной отпуск, было решено съездить в село Верхний Ломов и прояснить ситуацию на месте. До райцентра Нижний Ломов добираться быстро, также не составило труда найти и железнодорожную станцию Нижний Ломов широкой колеи. УЖД в райцентре нигде не было, но на станции на постаменте стоял узкоколейный танк-паровоз, надписей на нем никаких не было и, так как я не разбираюсь в конструкции узкоколейных паровозов, то не смог определить принадлежность этого танка-паровоза к какой-либо серии.

После опроса местных жителей удалось узнать, что УЖД находится в селе Верхний Ломов и является собственностью спичечной фабрики "Победа". Отыскать дорогу в село Верхний Ломов оказалось гораздо сложнее, но несмотря на трудности, все же удалось попасть к проходной спичечной фабрики "Победа". УЖД выходила из ворот фабрики и проходила прямо по улице села. Немного осмотревшись и поняв, что на территорию фабрики попасть не удастся, было решено проехать на автомобиле вдоль колеи. По сельской улице УЖД проходила прямо по автомобильной дороге, пересекаясь в нескольких местах с ней, но нигде не было ни одного железнодорожного переезда. Перед мостом висел автодорожный знак "направление главной дороги" и на первый взгляд становилось непонятно, для какой дороги он установлен: узкоколейной или автомобильной?

Примерно через 1,5 километра показалась ж.д. станция Верхний Ломов Куйбышевской ж.д. широкой колеи и на одном из заросших тра-



"Узкоколейный" паровоз-памятник в райцентре Нижний Ломов. (сухопарник и труба, рабочие цилиндры белого цвета; на дымовой коробке алая звезда)

вой путей виднелся разграбленный тепловоз ТУ7А. Здесь заканчивалась узкая колея. Спрашиваем разрешения у работников станции на фотосъемку, на что получаем положительный ответ, только вот фотогра-

фировать нечего, кроме разграбленного ТУ7А и стоящей в тупике платформы. Удалось поговорить с работниками станции, с их слов удалось узнать, что раньше УЖД была торфозвозной и довольно протяжен-

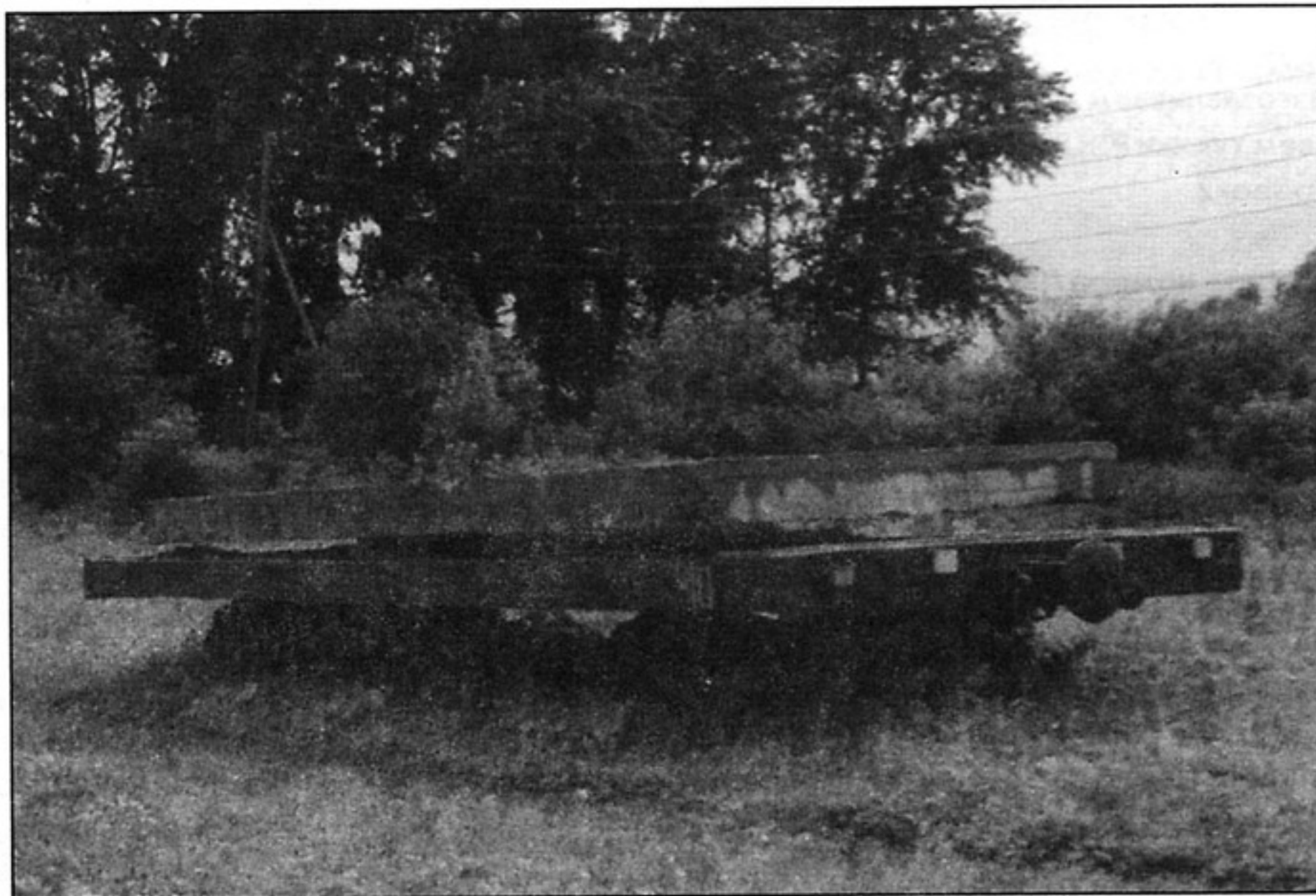
Знак "Главная дорога" на узкоколейке



ной, но с прекращением добычи торфа стала собственностью спичечной фабрики "Победа" и по ней перевозят древесину со станции Верхний Ломов на фабрику, длина дороги составляет всего около 1,5 км, имеются два рабочих тепловоза ТУ7А и один разграбленный на станции, который в шутку называют "резервным". Разговор прервал шум дизеля узкоколейного тепловоза, вдали показались лесовозные вагонетки, которые толкал тепловоз ТУ7А, и меня, как работника ж.д. транспорта, поразило, что при движении по сельской улице "вперед вагонами" на хвосте состава никого не было, т.е. составитель поездов отсутствовал. После прибытия этого состава вагонетки поставили под погрузку лесом, а тепловоз постоял некоторое время и уехал назад на завод. На тепловозе не было номерных табличек и номер его узнать не удалось, работники станции нас убедили, что это был ТУ7А. На тепловозе был номер 420, но это, скорее всего, инвентарный номер фабрики, а не заводской номер тепловоза, т.к. на стоящей в тупике платформе, был написан номер 410. Информация о наличии на УЖД паровоза-памятника Фпб оказалась немного неточной, памятника не было ни на станции, ни



"Резервный" тепловоз Ломовской узкоколейки
У/к платформа с инвентарным номером 410



ТУ7А-!!! на станции Верхний Ломов

на территории фабрики. Настоящим памятником оказался установленный на постаменте узкоколейный танк-паровоз на станции Нижний Ломов Куйбышевской ж.д. широкой колеи. Про материальное положение фабрики узнать ничего не удалось. На первый взгляд может показаться, что без этой УЖД вполне можно обойтись, т.е. возить древесину на автомобилях. Но на протяжении полутора километров пути было уложено много новых деревянных шпал и тепловоз ТУ7А был в довольно ухоженном состоянии. Это факты, говорящие о том, что дорога живет в настоящем и, будем надеяться, будет жить и в будущем, XXI веке.

КУПЛЮ

Книги "Пассажирские электровозы ЧС4 и ЧС4Т" (1975 г.), "Электровоз ВЛ80Т. Руководство по эксплуатации." (1977)/ Техническая библиотека ДКЖД, ул.Ленина, 8, Сальск 347630, Ростовской обл.

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

КУПЛЮ МОДЕЛИ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В ЛЮБОМ СОСТОЯНИИ

Т. 8-903-684-62-35 (после 23.00 мск.)

ПРОДАЮ

Фото с МЖТ Варшавский вокзал, Шушары, Щербинка, Московские депо, Петербургские трамваи, узкоколейки./ 107241 Москва, ул.Уральская 15-57, Зайцеву Е.В.

Изготавливаем деревья для НО, ТТ, Н и 1:35, 1:72. Изготавливаем тупики РЖД/ Т. (095) 706-79-86; <http://webcenter.ru/~pillbox2>

Старые номера "Железнодорожное дело", "Новости космонавтики", "Eisenbahn-Amateur" подробности в самоадресованном конверте/ Загребельский Алексей, ул.Матвеевская 10-3-341, Москва 119517. Т(095) 441-19-23

Паровоз BR65 (N) в отл. состоянии, здания Auhagen новые: (НО - вокзал Краков 11381, Отель Бюргхауз 12348, дом 11385, STW 11386, ТТ - пакгауз 13309, дачные домики 13315, Н - пригор. дома 14462, пакгауз 14460, перрон с навесом 14459 / 144012 Моск. обл., Электросталь, а/я 104, Сергеев О.А.

ДЕРЕВЬЯ для макетов железных дорог НО, ТТ из натуральных материалов (высота 80-100 мм). Цена: малое дерево - 25 руб, большое - 35 руб./ 346314 п.Первомайский Ростовской обл., г.Зверево, ул.Ленина 43-2

Книги: ВЛ10, ВЛ80Р, ВЛ80к, ВЛ85, ВЛ80С, ВЛ80см, "Электровоз" В.А.Ракова, 1956 г.и.; "Электровозы переменного тока" В.А.Ракова 1961 г.и.; "Подвижной состав электрифицированных ж.д. Б.И.Тихменев и др. / Козельский Н.П., Новочеркасск, 346405, Свободы 16-11.

Фото тепловозов ТЭЗ, 2ТЭ10М, 2ТЭ10У, 2ТЭ116, ТЭП70, ТЭМ2, электровозов./ Санкт-Петербург, ул.Белышева, 8-1-279, Улиновичу М.В.

Модели жд на 9, 12, 16, 32 и 45 мм, 2-х осные вагоны на 12 мм по 60 руб шт., стрелки, рельсы, семафоры по 70 р.шт/ Т. (095) 321-10-11

Тележки грузовых вагонов НО ЦНИИ-ХЗ в комплекте с накладной дужкой и сцепкой NEM (без колесных пар) / 144012 Моск. обл., Электросталь, а/я 104, Сергеев О.А.

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.

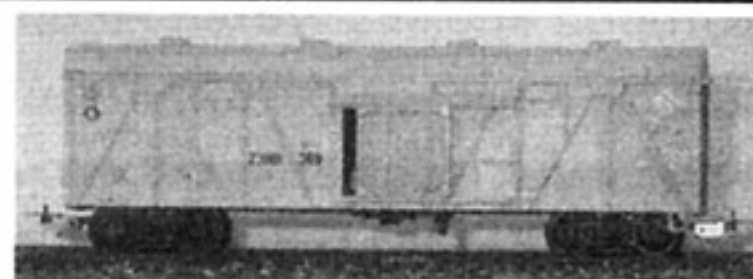
Тел. (0712) 53-01-42.

Каталог можно посмотреть на www.modelena.ru

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



НО 1:87



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

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

Цены на модели приведены по курсу 1 евро = 34 руб

Модели высылаются при 100% предоплате.

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



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ФОТО-и ВИДЕОМАТЕРИАЛЫ

ФОТОГРАФИИ 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.

Филателистический материал жд тематики, сборники научно-технических статей по электровозостроению. Отвечу на все предложения с оплаченным ответом/ Кацера М.А., а/я 10, Новочеркасск 346413, Ростовской обл.

ИЩУ

Ищу фото и чертежи 2ТЭ10М, 3ТЭ10М/ Санкт-Петербург, ул.Белышева, 8-1-279, Улиновичу М.В.

Материалы чертежи, фото по автобусам ЛАЗ695Д, 697Е, 699А, ЗИС127, 129, ЗИС16, ЗИС 155, ЗИЛ158 для обмена автомоделями в масштабе 1:43 или опыта самостоятельного изготовления./ Четвертных Ю.А., Гуково-9, ул.Криничная 159, Ростовской обл., 347879

Ищу партнеров по обмену слайдами (в крайнем случае - фото 10x15). Писать по-немецки./ Tino Kaden, Bergstr.42, 01877 Bischofswerda, Deutschland/ Германия

Ищу и куплю любые материалы о русских крытых вагонах: Петербурго-Московской ж.д. постройки 1847 года с нарощенной крышей и треугольным фонарем; 3-х осных 1906 года Екатеринбургской ж.д.; 4-х осном Юго-Западной ж.д. постройки 1898 года, 4-х осных с двумя и четырьмя дверями постройки 1920-1928 гг (не Фокс-Арбель), А также любую информацию о грузовых вагонах Царскосельской ж.д. до 1901 года //nadyad@volny.cz ; ydoroshenko@mail.ru

МЕНЯЮ

Коллекцию фото локомотивов 10/15 на ходовую BR01(НО), ходовую 130 (НО), Е499, 120 / Хомутов В.Ю., Саратовской обл., Космонавтов 2-3, Балашов 412311/ Т.(845-45) 2-03-05 после 18 часов мск.

Фото ВЛ15, 15с, Д, ДР1, ЭТ2, 2ТЭ116, ТУ2, ТУ6, ЧС6, ТЭП60, ТЭП70, трамваи, троллейбусы др. на фото ЧС4, ЧС1, ТЭП60, ВЛ23, ТЭП10, ТУ2, ТУ3, а также открытки, книги, календари / Макаров Дм., Рижский пр-т 60-62, Санкт-Петербург 190020

Перевозка вагонов "КОНКА" по России

Konka

(НО 1:87)

Серия 280... 4-х осный крытый вагона (прототип 1936-60 гг. Тележки ЦНИИ-ХЗ-0) 630 руб.

Серия 260.... 4-х осный модерн. крытый вагон (объем кузова 106 м. куб. Тележки ЦНИИ-ХЗ-0) 690 руб.

Серия 450. 4-х осная платформа, метал.бортами 570 руб.

Серия 470. 4-х осная платформы для контейнеров 510 руб.

Серия 471. 4-х осная платформы для габар. грузов 510 руб.

Для получения заказа оплатите почтовым переводом по адресу: 144012 Московская обл.. Электросталь, а/я 104, Ивониной И.А. сумму заказа + почту по России (50 руб.).

В разделе "Для письма" сообщите содержание заказа и точный доставочный адрес.



Модели N PIKO, Schicht в отл. состоянии на модели ТТ ЦМВ, ТЭП10 стендовый, ЧМЭ2. Варианты / Хомутов В.Ю., Саратовской обл., Космонавтов 2-3, Балашов 412311/ Т.(845-45) 2-03-05 после 18 часов мск

Оригинальный чертеж 8-осной платформы-транспортера (1:87) + 2 фото прототипа на чертеж другого 8-и осного вагона (кроме цистерны) / Клинов Г.А., ул.Комсомольская 78-64, Ногинск, 142400, Московской обл.

РАЗНОЕ

Понамарев А.В. сообщает об изменении телефона 8-928-933-83-85 и адреса: 346314 п.Первомайский Ростовской обл., г.Зверево, ул.Ленина 43-2

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

Купон объявления в "Локотранс"

ЛОКОТРАНС

Альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

Продаю

Куплю

Ищу

Меняю

Разное

Текст объявления:

Адрес, телефон,

Ф. И.О.

Заполните купон и отправьте по адресу:

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

У нас есть всё

для железнодорожного моделизма



Web: www.modellmix.com

E-mail: modellmix@mtu-net.ru



VIDEO PC CD-ROM

МУЗЕЙ НА "ВАРШАВЕ"

Продолжительность 0:24:23 мин



640x480

16 bit stereo

MPEG4

А также:

Набор кодеков MPEG4.
Анонс фильма об УЖД.

Для получения заказа оплатите почтовым переводом 200 руб (150 руб. CD + почта по России 50 руб.) по адресу: 144012 Московская обл., Электросталь, а/я 104, Ивониной И.А.

В разделе "Для письма" сообщите содержание заказа и точный доставочный адрес.

В МОСКВЕ НА ТУЛЬСКОЙ

**ДЕТСКАЯ
ЯРМАРКА**

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

2 этаж, Зеленая линия, пав 26-67

Модели железных дорог, рельсовый материал, строения и сигналы, автомодели, цифровое управление от ROCO, KIBRI, 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

Т. 8(095)567-70-68 после 22.00

modelizm@mtu-net.ru,



kibri®

**Дорожно-путевые
машины, техника, дрезины,
строения от "КИБРИ"**



Информационный альманах
любителей железных дорог,
транспортной техники
и железнодорожного моделизма

ЛОКОТРАНС

Подписка "ЛОКОТРАНС":

1 полугодие 2004 (1-6) 360 руб.

Оплата почтовым переводом: Россия 144012

Московская обл., Электросталь, а/я 104

Ивониной Ирине Александровне

2004

За последние несколько месяцев в обзор новинок попало несколько интересных моделей. Так, продолжается буквально "нашествие" почтовых вагонов. Так появился от **MARKLIN** почтовый вагон-музей (1) (3 эпоха, артикул 74-60-67; 49,8 евро). Длина модели 191 мм по буферам. Прототип имеет год постройки 1908 и проработал на госдорогах до середины 50-х годов.

Модель отопительного вагона (2) от **HERIS** коллекционеры могут искать под артикулом 11030. Вагон имеет внутреннее оборудование, а также реальный прототип, который работал в депо Лейпциг-Норд.

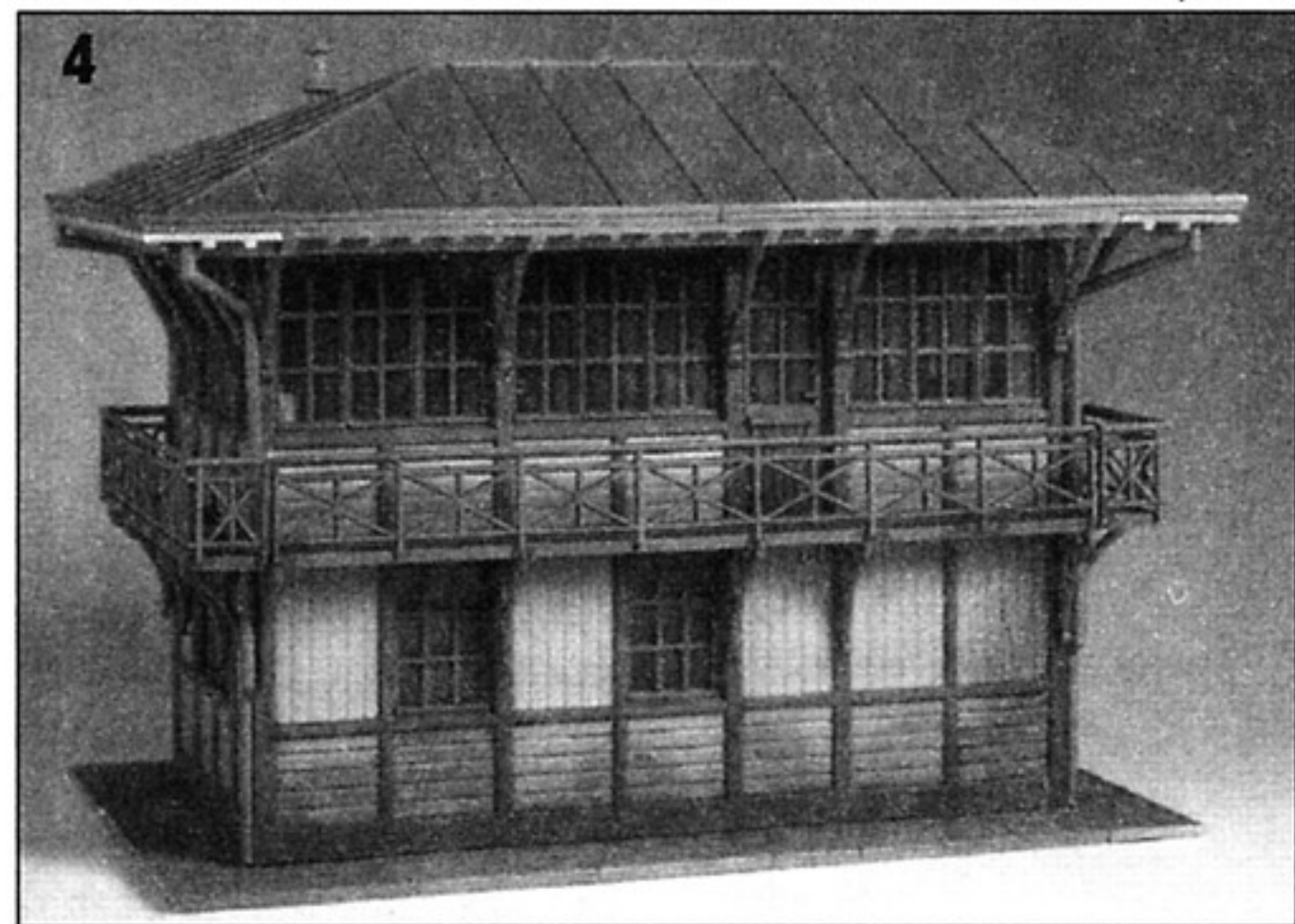
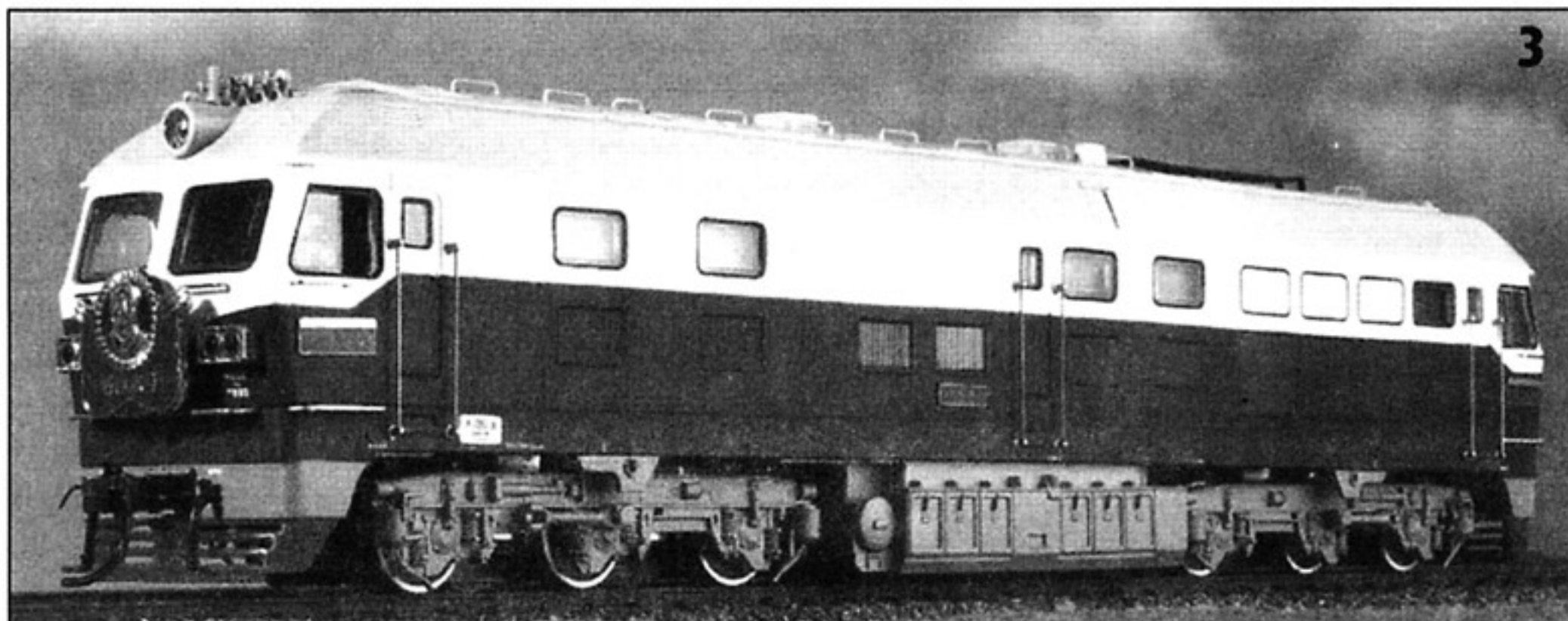
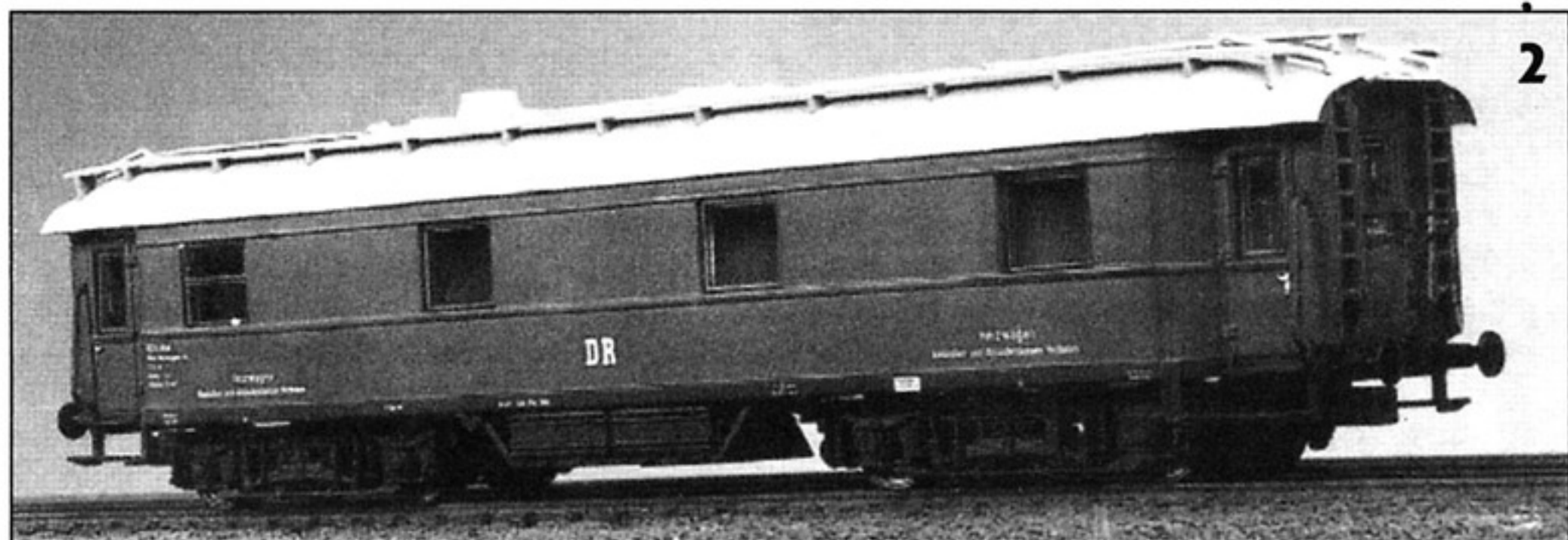
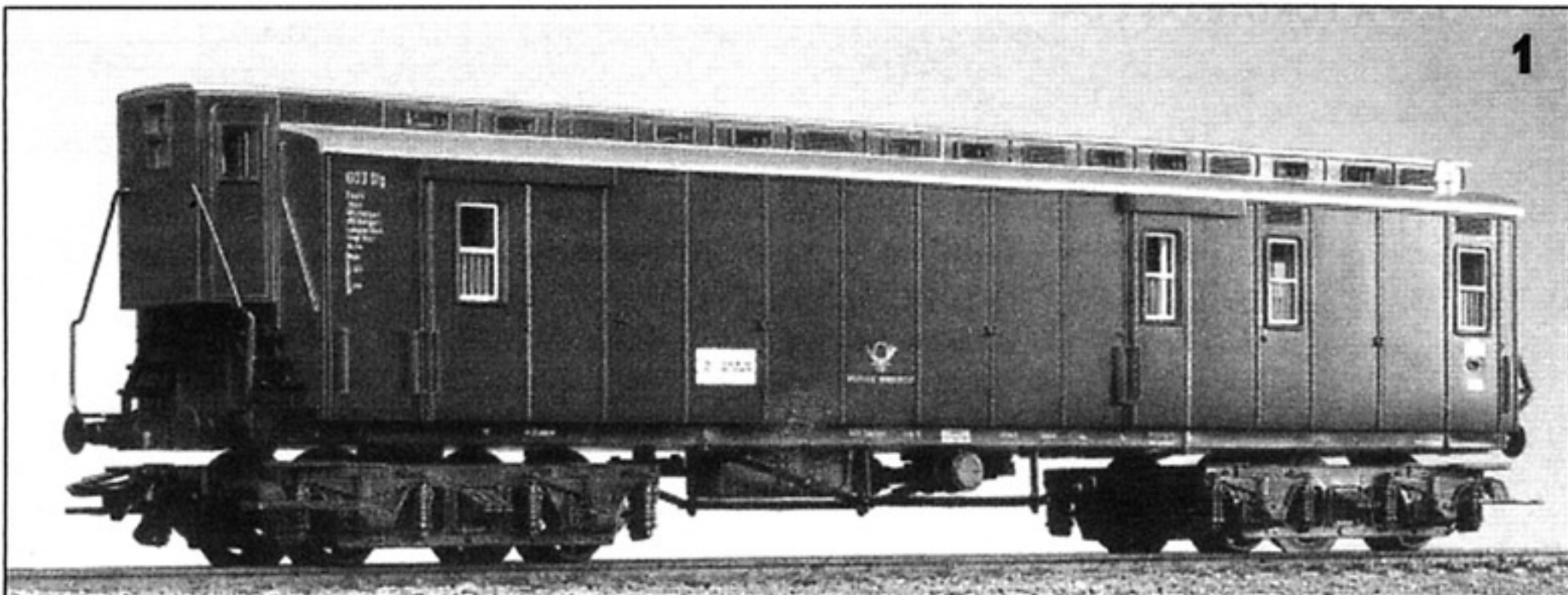
KIBRI выпустила новинку - диспетчерский пост "Allendorf" (4) (голландско-французские прототипы) (артикул В-94830, высота 11,5 см, размеры 7,5х9 см). Здание появилось в продаже ограниченным тиражом. Модель поступает в продажу в качестве "кит", но фахверки отлиты вместе со стенами, причем все отливки имеют оригинальные цвета, что делает сборку достаточно примитивной. Хотя работать с такой моделью при ее конверсии или изменении окраски достаточно затруднительно.

BACHMANN выпустила свою новую новинку - шестиосный тепловоз класса DF4D ("Донг Фенг") (3) в синий-голубой окраске с большим гербом и портретом великого "кормче-

го" китайского народа Мао. Артикул по каталогу CD 00305. Тепловоз длиной 252 мм.

Auhagen

AUHAGEN представила свою новую новинку - фрагмент городской улицы - "Жилые дома 5/7" в



типоразмере НО/ТТ. (арт. 12 272). (5) Сооружение довольно увесистое, с большим количеством накладных деталей. Размеры зданий 75х87х123 и 72х76х95. Эти здания пре-

красно можно использовать для создания улиц города, тем более, что из одного комплекта можно сделать улицу с 4 фасадами домов.

(по материалам ЕК)

Фото Ю.Акимова и О.Сергеева



САНТИМИР и его макеты...

ООО "САНТИМИР" – то есть, мир, уменьшенный в 100 раз (конечно, условно, и зависит от заявленного типоразмера и масштаба). Но условность эта весьма примечательная...

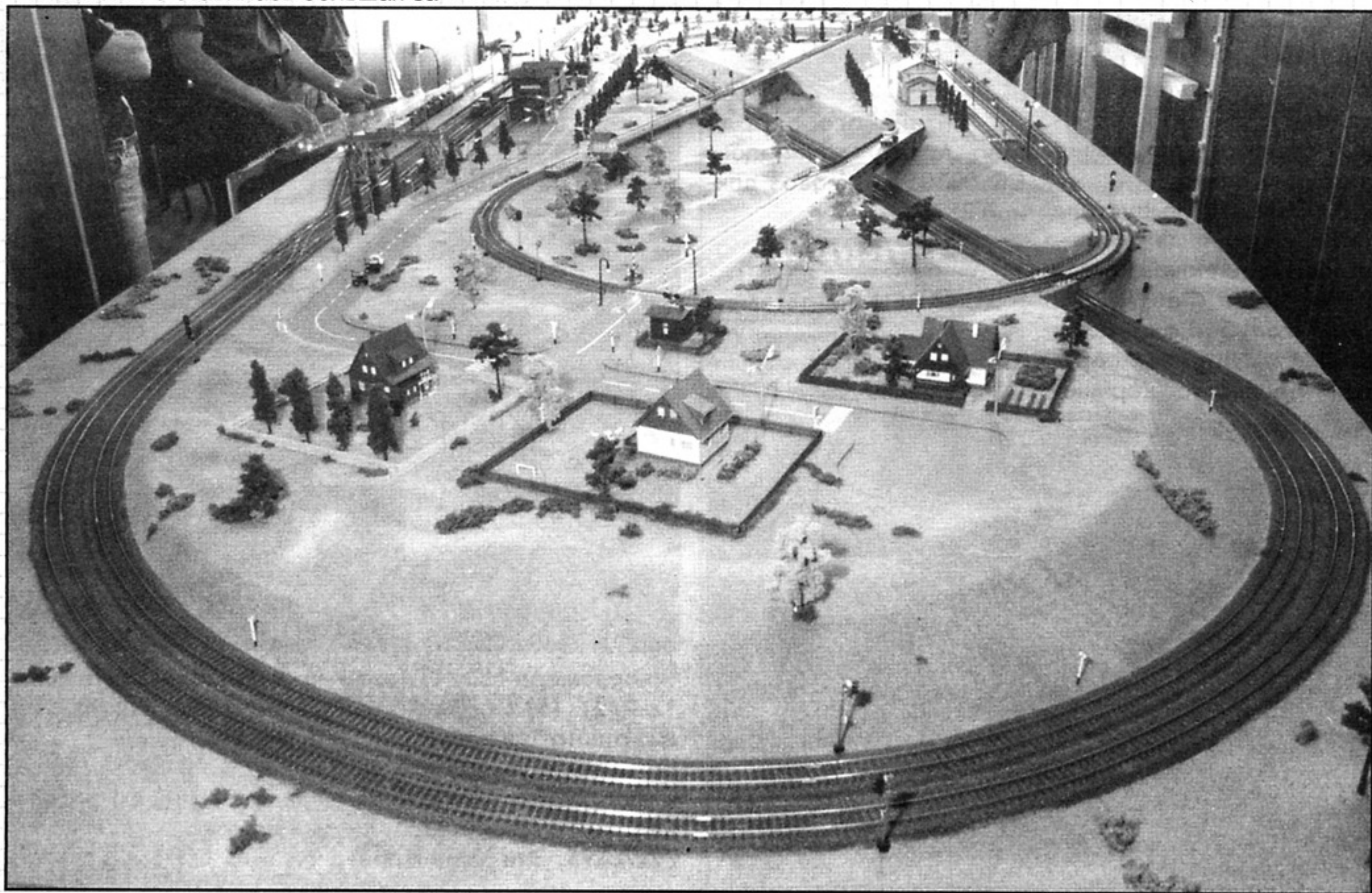
Итак, действующий макет железной дороги в типоразмере НО (1:87), изготовленный по заказу Челябинской локомотивной службы Южно-Уральской железной дороги для обучения и проведения занятий с действующими машинистами. Теперь этот макет работает в Челябинске.

Изначально ставилась большая за-

дача по системе управления – только цифровое с использованием компьютера. Забегая вперед, можно сказать, что это оказалось возможным реализовать на базе цифровой DCC системы от ROCO. Но если для локомотивов и управления движением использовалось Roco-Maus2, то остальная цифровая электроника и программное обеспечение полностью разрабатывались "с нуля". Управление светофорами, стрелками и т.д. осуществляется специальной

компьютерной программой. Макет выполняет функции тренажера. Возможно создание аварийных ситуаций.

Проектирование и изготовление макета заняло около 5 месяцев. Но именно проектирование и изготовление электроники оказались наиболее трудоемкой и сложной. Поскольку проектирование прочно увязывалось с задачами цифрового управления движением, основанного на российских правилах сигнализа-





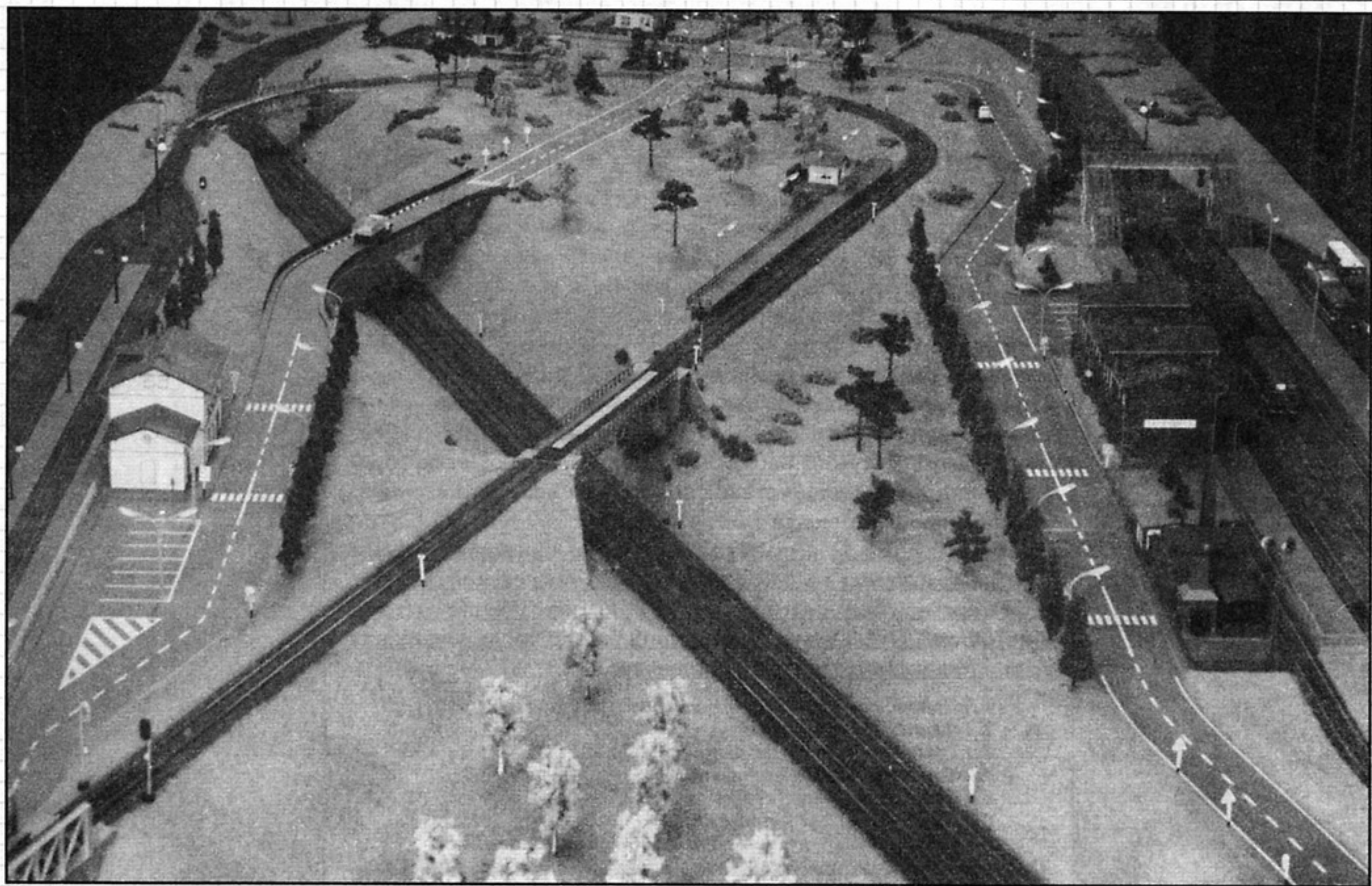
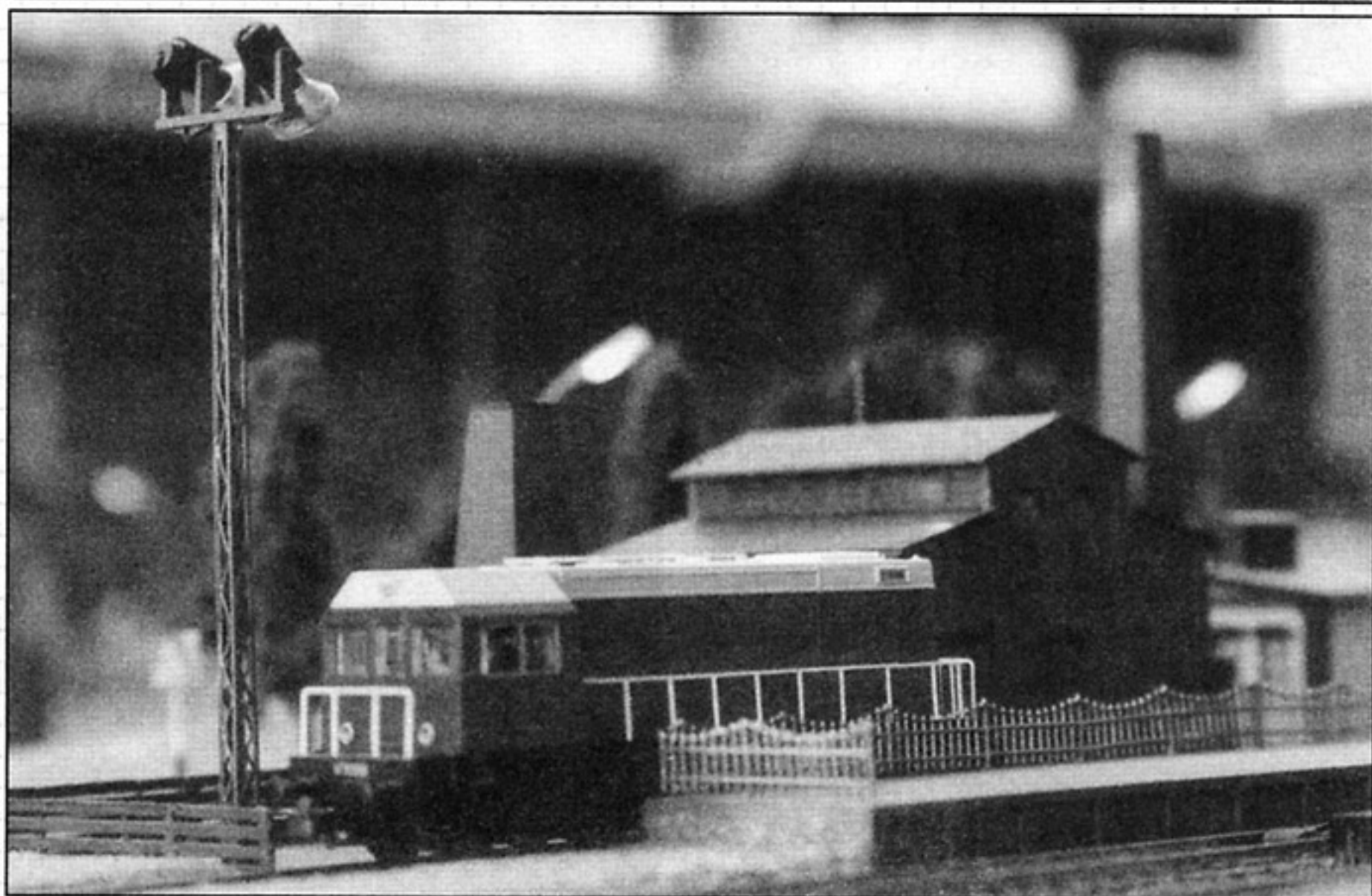
ции и эксплуатации на железных дорогах. В разработке схемы самое активное участие приняла сторона заказчика.

Так появился сначала проект макета общими размерами 2х6,5 м, выполненный из 4 секций. Вся конструкция собственной разработки. Модули легко соединяются между собой, имеют электрические разъемы. Ножки выполнены с регуляторами высоты, что в любом помещении с любым качеством пола позволяет выставить уровень поверхности макета.

Схема макета выполнена с использованием 46 метров рельсов Н0 от производителя Tillig, применено 15 стрелок с электроприводами, причем использовано 2 параллельных перекрестных съезда, что очень правдоподобно для имеющихся рельсовых схем железных дорог России.

Отдельно надо сказать об использовании сигналов - всего 40 светофоров, выполненных под российские прототипы.

Сооружения и станции на макете. Построены две станции: "Зареченск" (из фильма "Зал Ожидания") и "Холмогорск" (придумали сами, как и платформу "Дачная"). Для станции "Зареченск" использовано здание от Auhagen (арт.11380 Neupruessen). На макете установлено новое здание ЭЦ также от Auhagen



в НО. Котельная также использована от этой фирмы.

Пульт управления имеет полное отражение на мнемосхеме состояния участков, занятость путей и положение стрелок и будет "дублировать" макет.

Макет и материалы. Балластная призма Tillig. На станциях засыпка балласта.

Свет в домах переключается автоматически по комнатам. Переезды работают, светофоры на переездах включаются в зависимости от режима пропуска поездов.

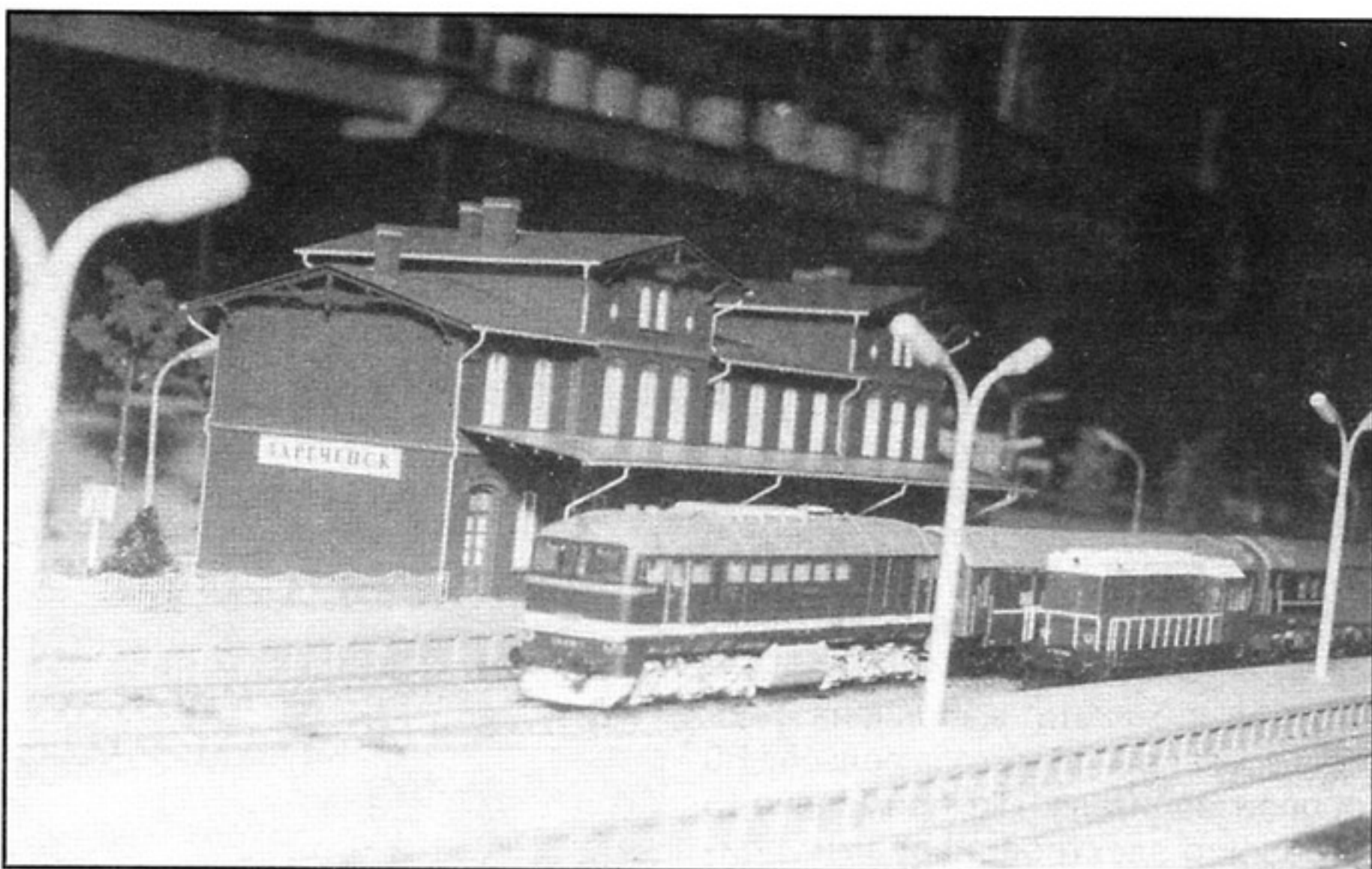
Подвижной состав. Использован М62 от Gutzold (с возможностью цифрового управления), тепловоз ЧМЭ2. Об этих машинах и моделях мы уже в журнале сообщали.

Вагонный парк представлен: пассажирский - это вагоны ЦМВ типа У от РОСО, грузовые вагоны - это вагоны от Конки, Моделя.

После предварительной обкатки и запуска программы макет был полностью протестирован в Москве, затем разобран на сегменты, погружен и отправлен на место окончательной сборки, т.е. в Челябинск, где в июне он благополучно установлен и запущен.

Весь рельсовый материал и строения для макета "Сантимир" был поставлен магазином "КиТТ-Хобби".

Т. (095) 181-92-05



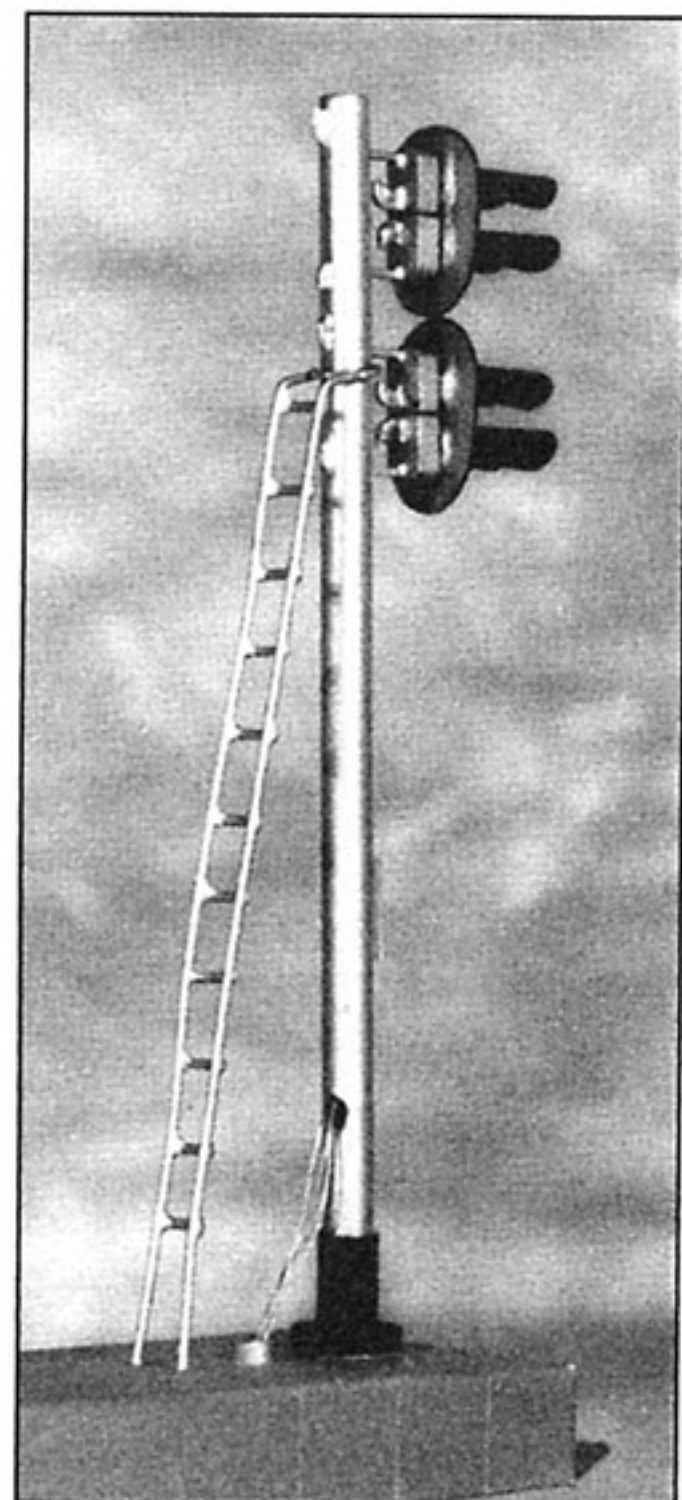
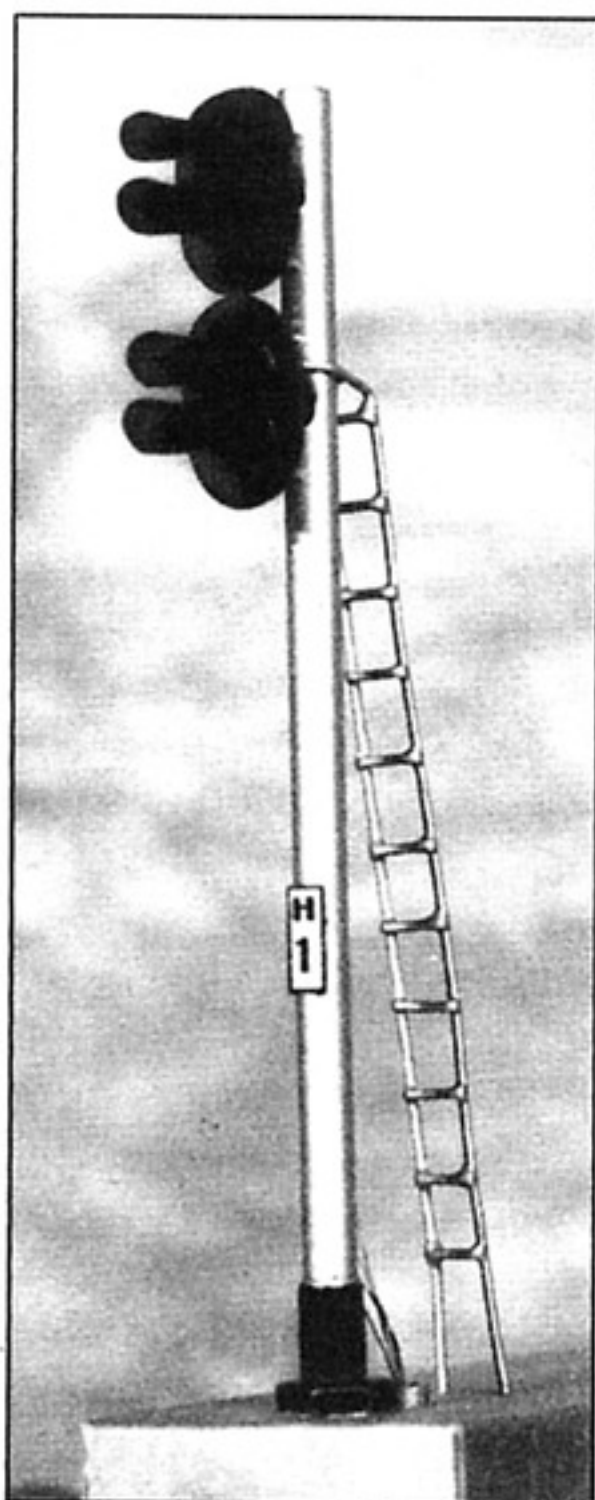
Светофоры РЖД-СЖД для типоразмера ТТ

Любителям ТТ в России и странах СНГ, кому эта тема интересна, можно написать письмо-заявку. Мы встретились с производителями новой продукции. Эти изделия выполнены из металла (трубка 1,8 мм диаметром, для 4-х значных сигналов высота мачты 62 мм, для 3-х значных 49 мм. Высота светоотражательного щита (штамповка) для двузначного сигнала 9 мм, лестница - пайка. Крепление светофора осуществляется на 4-6 штырьковом разьеме, что делает монтаж и обслуживание исключительно простым. Светоизлучающие приборы - светодиоды. Комплектуется набором наклеиваемых номеров (буквенно-цифровые) для установки в любом варианте станций. Ориентировочная цена за 1 шт. - 4,5 евро.

Заявки с указанием требуемого вида и количества просим направлять в адрес: 144012 Электросталь, Московской обл., а/я 104 Сергееву О.А. или по интернету: lokotrans@elsite.ru (тема "Светофоры ТТ"). Оплату производить только после извещения о принятии вашего заказа к выполнению.

- 1.1 Однозначный мачтовый (заградит., повторительный)
- 2.1 Двузначный мачтовый
- 3.1 Трехзначный мачтовый проходной
- 4.1 Четырехзначный мачтовый
- 5.1 Пятизначный мачтовый
- 6.1 Шестизначный мачтовый
- 3.2 Трехзначный мачтовый проходной с доп. головкой

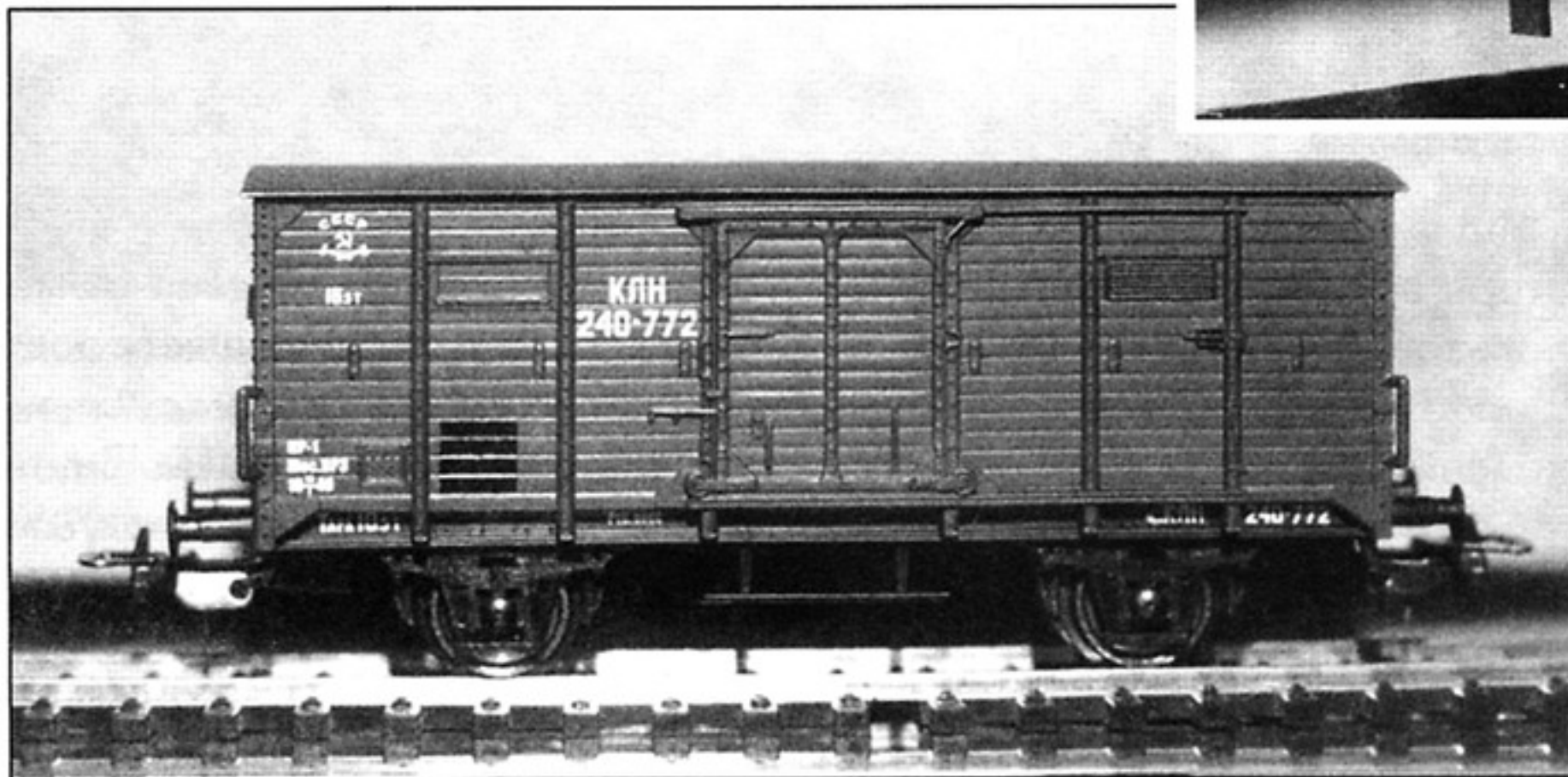
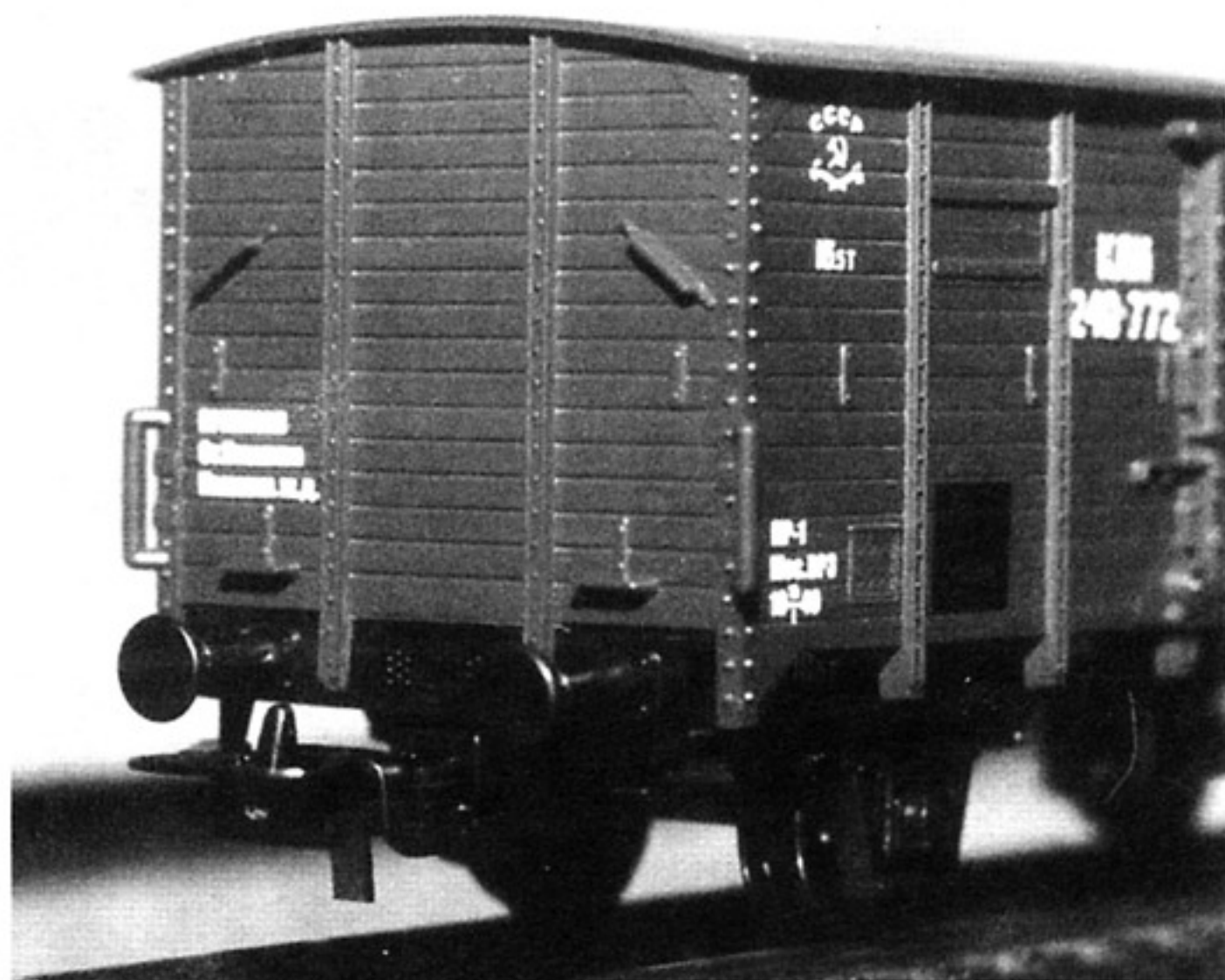
Поставка продукции и выполнение заявок с октября 2003 г.





РІКО

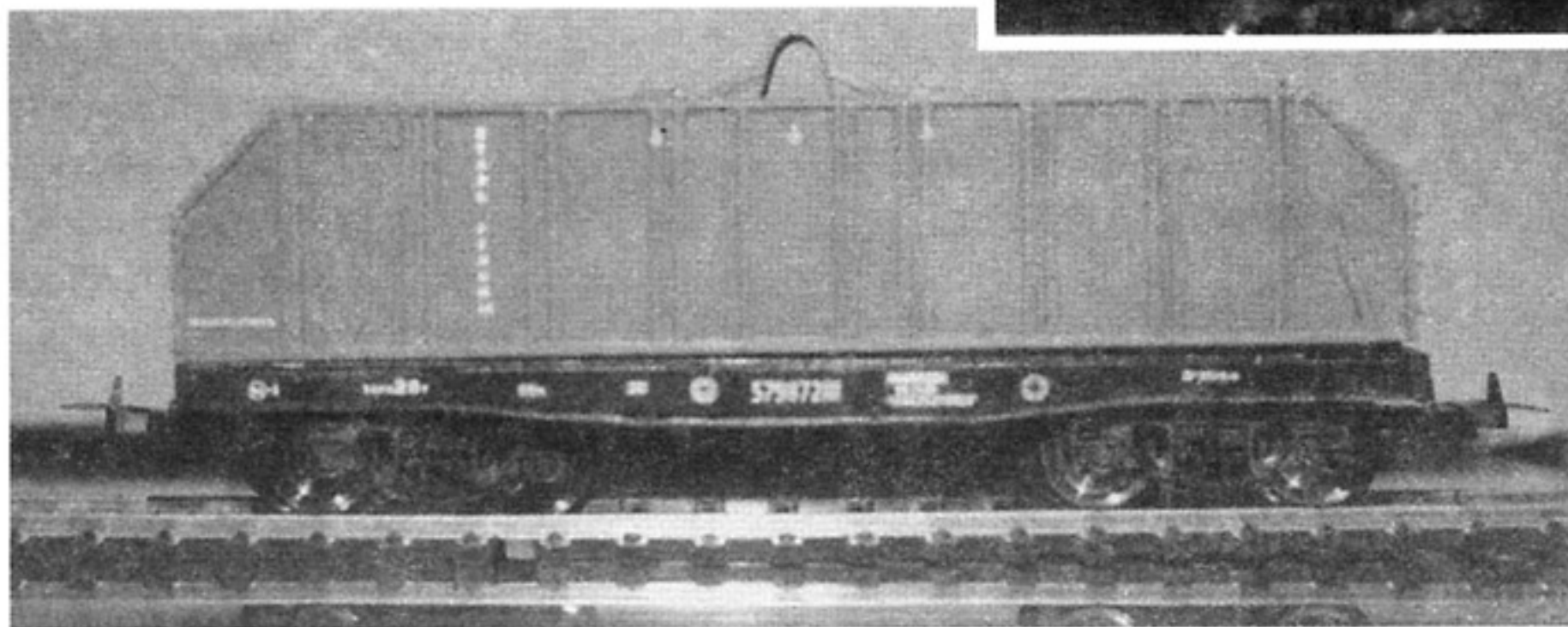
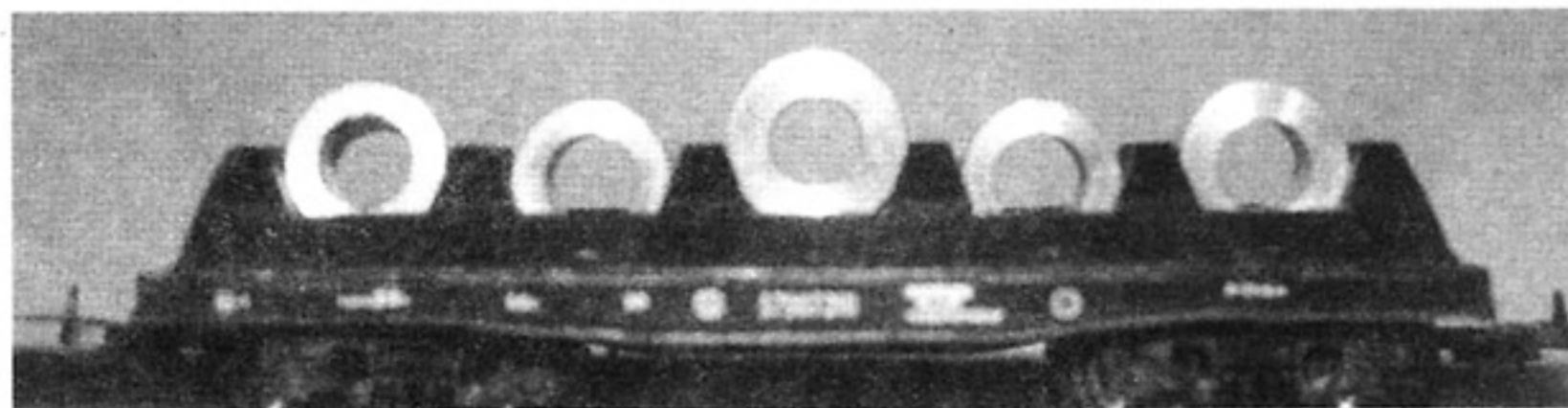
Совершенно неожиданно (помимо заявленных в каталоге новинок) от РІКО появляется 2-х осный вагон (арт 95566). Русская "теплушка". Надписи несут следующую информацию: с приписка Калининской железной дороги (СЖД) ст. Нахабино. Вагон относится к 3 эпохе. При ближайшем рассмотрении можно определить, что модель не имеет характерных для немецких теплушек крюков для габаритных фонарей. Это сделано сразу при отливке корпуса вагона. Покраска произведена очень качественно, технические надписи правдоподобные и реальные. Вагон окрашен в кирпично-коричневый цвет, рама черная, надписи нанесены на раму (Тара, Рев. Букс (но даты нет), приписка КЛН и номер, что и на вагоне). Надпись о проведенном КР-1 относится к 1949 г., грузоподъемность 16,5 т. Сцепка NEM. Буфера



стандартные, немецкие. Вот вам и РІКО!

Парочка моделей из Балтии:

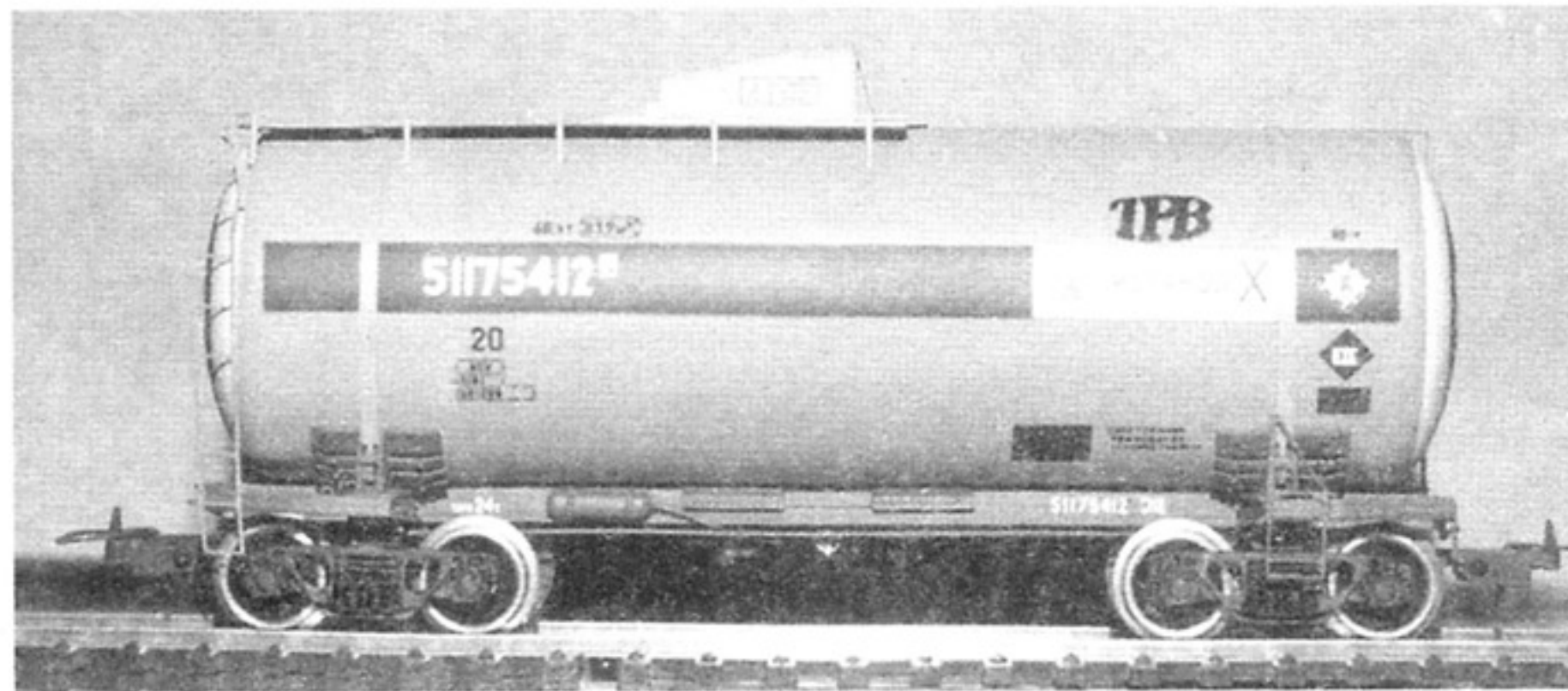
от фирмы **SGM** - это специализированная платформа для перевозки стальных ролей (холоднокатанная сталь). Прототип взят модели 12-9008 завода "Абаканвагонмаш". Дли-



5 штук ролей холоднокатанной стали (имитация), которые укладываются в специальные пазы. Артикул модели 1501311.

Появилась еще одна модель от "Феникс" - цистерна для перевозки метанола. Котел окрашен в бежевый цвет с черной полосой. Рама зеленая, имеет очень приличное навесное оборудование (тормозные тяги, резервуар и пр.) Прототип цистерны относится к промышленному парку, последней эпохи. Модель типа 15-1610. Изготовителем таких вагонов является концерн "Азовмаш", грузоподъемность 66 т. Особенности данного вагона в том, что до 1994 г. наружная лестница устанавливалась с торца котла, а теперь лестница идет сбоку.

Модели были предоставлены магазином на Тульской (Москва)

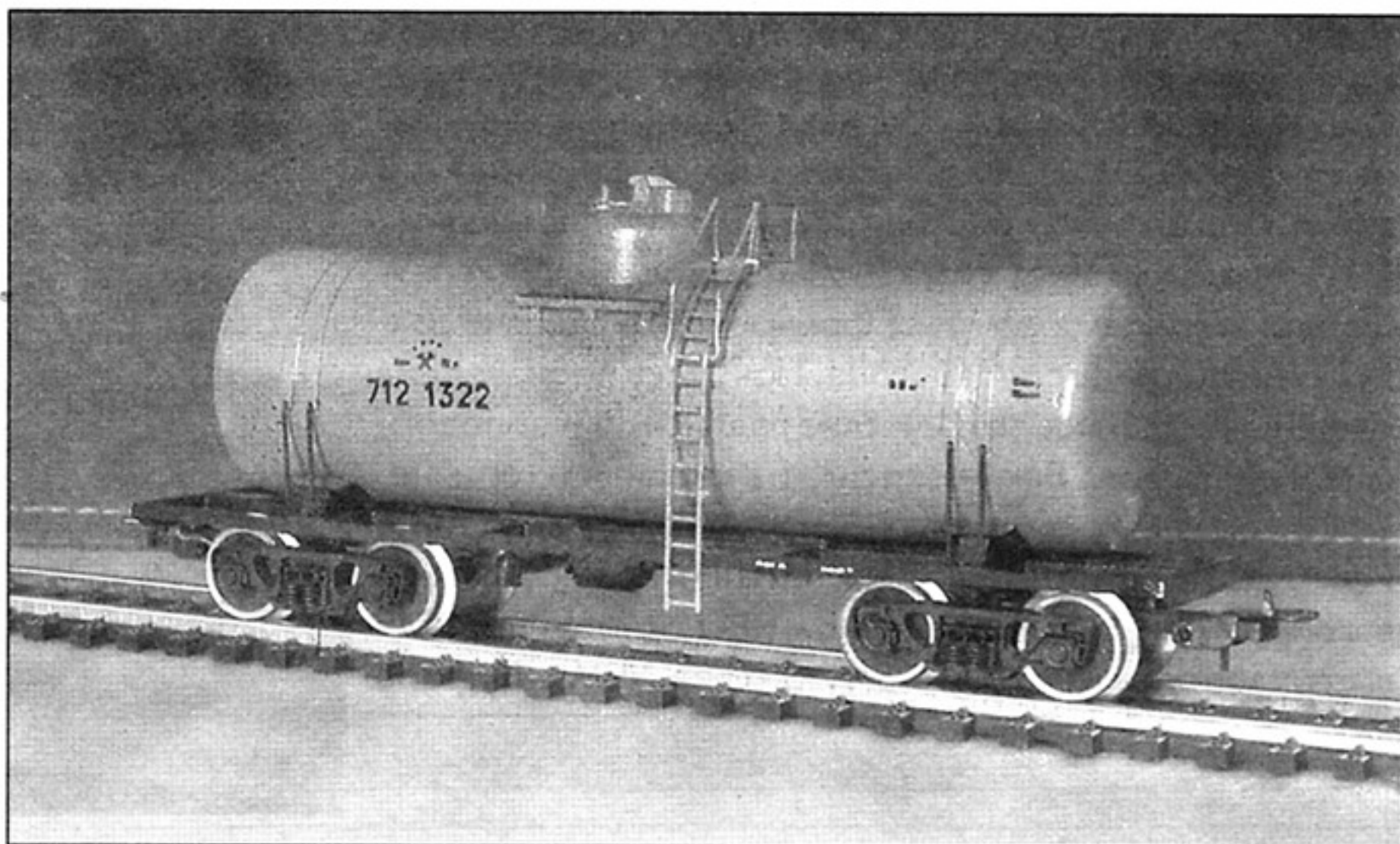


Как я делал модели (2)

Освоив платформу, полувагон и крытый вагон, можно приниматься за цистерну.

До Великой Отечественной войны **четырёхосные цистерны** имели распространение на Владикавказской, Северо-Кавказской жд как тип 30-тонной цистерны, а также заводами строились 4-х осные цистерны обр. 1927-41 гг. грузоподъемностью 50 т.

Четырёхосные цистерны грузоподъемностью 50 т (см. чертеж) строились клепанными и сварными, причем котлы из обечаек с продольным опорным броневым листом. В последних конструкциях цистерн котлы выполняются из одних продольных листов. Рамы всех 50 т цистерн имеют хребтовые балки. Цистерны грузоподъемностью 50т имеют типовые тележки грузовых вагонов с поясными или литыми боковинами. Цистерны оборудованы автосцепкой, автотормозами. Часть цистерн дополнительно снабжена ручным тормозом. Поскольку строительство было массовым, то в конструкцию заводами вносились отдельные изменения в рамках основных технических характеристик.



Что касается окраски котлов цистерн в период 2-3 эпохи, то использовались следующие цвета: нефте-керосиновые цистерны - красный;

бензино-спиртовые- палевый (светложелтый);

кислотные - черный с продольной желтой полосой шириной 500 мм на цилиндрической части котла и желтым квадратом 1000х1000 мм на днищах котла;

битумные - в черный с продольной желтой полосой шириной 700 мм вокруг котла.

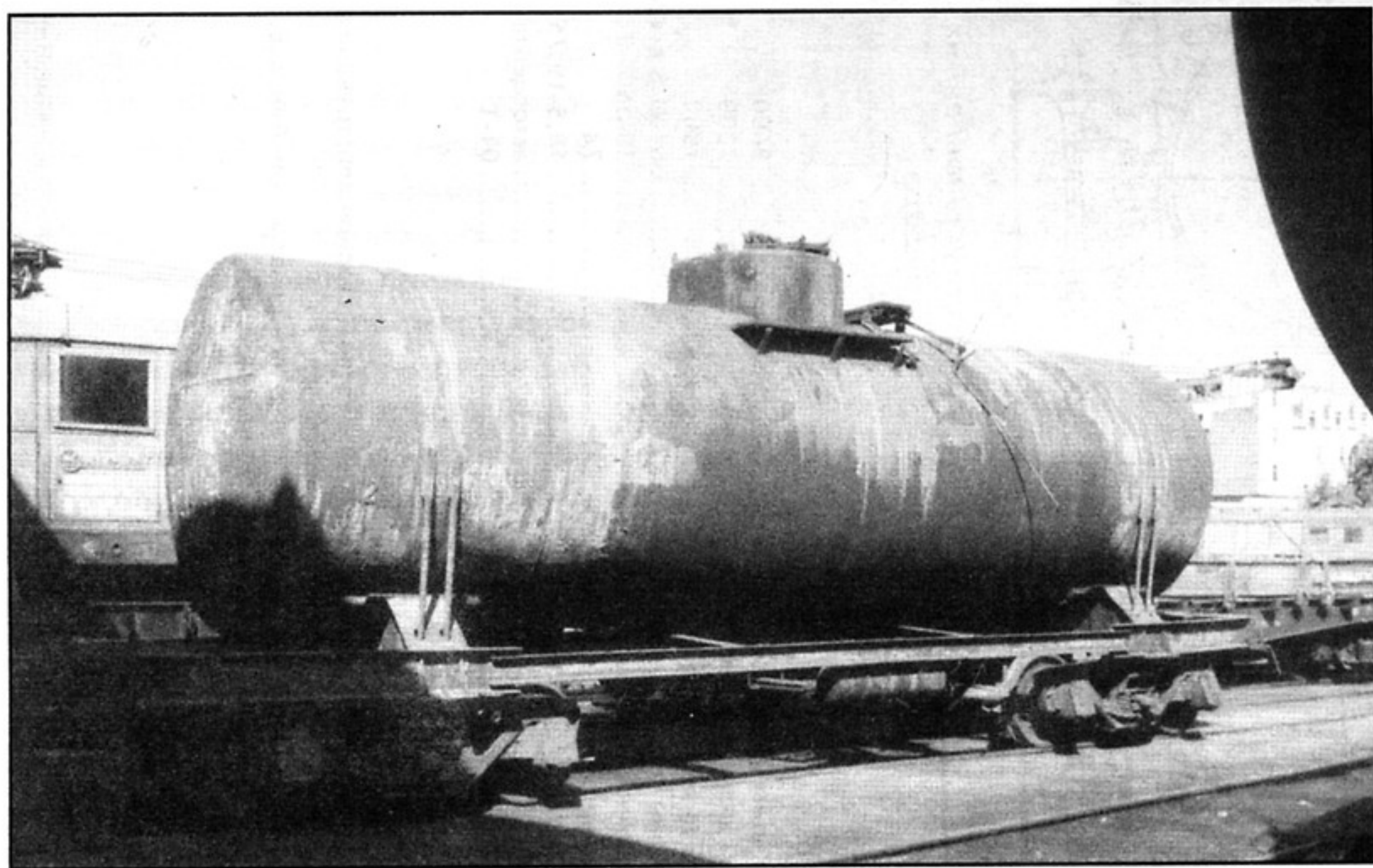
Рама цистерны ранней постройки

ки, г/подъемностью 50т.

Конструкция. Хребтовая балка рамы состоит из двух швеллеров, покрытых сверху листом сечением 540х8 мм по всей длине. Внутри балки поставлены диафрагмы жесткости.

Две продольные балки состоят из швеллеров, хотя некоторые цистерны их не имели. Шкворневые балки, каждая состоит из двух вертикальных листов и двух средних диафрагм толщиной 8 мм, перекрытых листами сечением 590х10 мм, сверху 700х10 мм. Рама имела две промежуточные





Цистерна постройки паровозовагоностроительного завода "Красный профинтерн" №12921, 1938 г. г.Орджоникидзеград. Фото С.Лизунова

Цистерна для нефти и бензина объемом 50 м.куб. постройки периода 1949-57 гг. В этой цистерне уже изменилась конструкция рамы, хотя общие размеры и грузоподъемность одинаковые как и раньше. Кроме того, на раме уже только обозначены места для установки буферов (заварены пластинами) Фото А.Малиновского

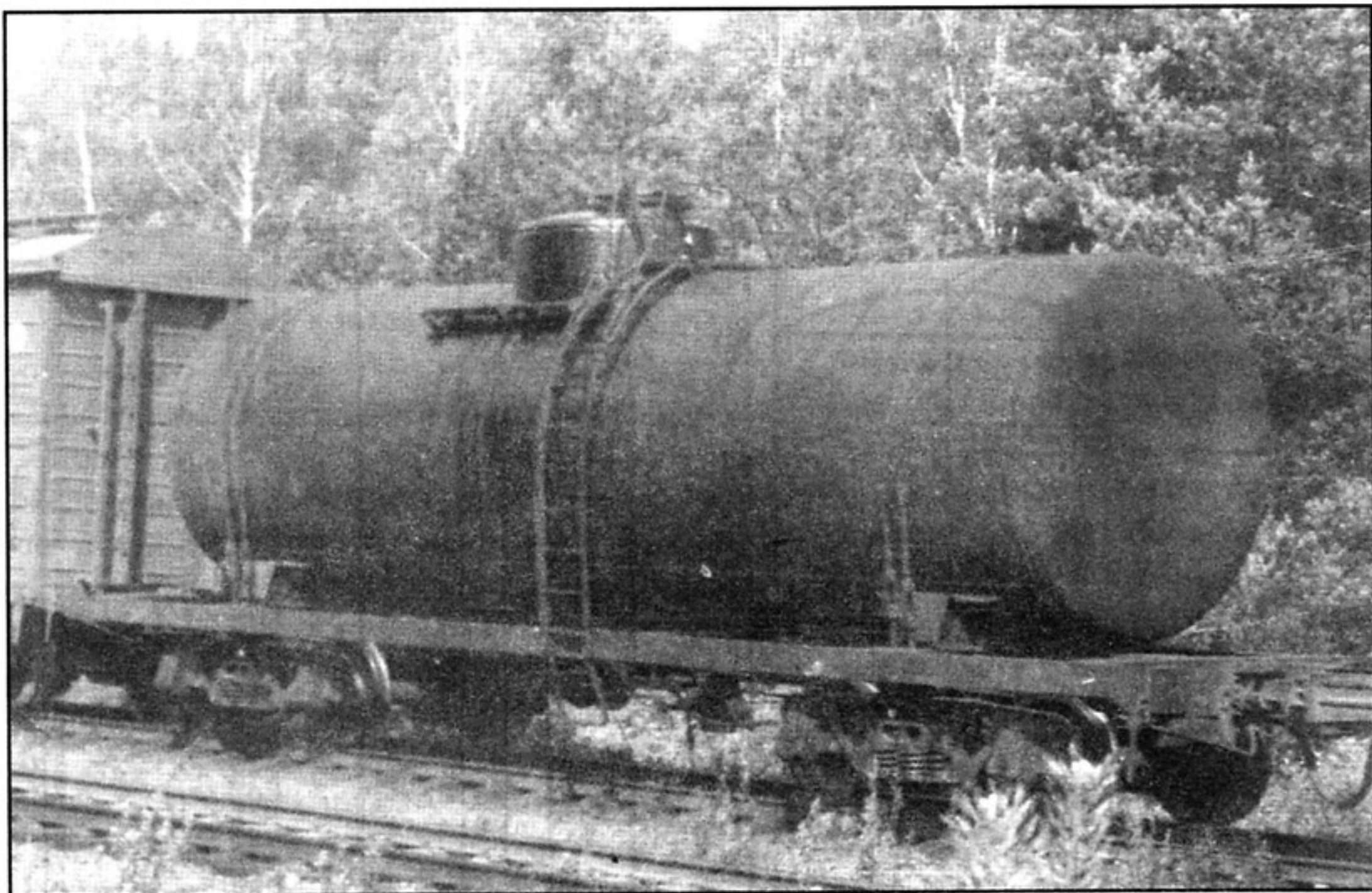
балки, каждая из из вертикального листа толщиной 8 мм.

Буферные бруссы состояли из штампованных диафрагм толщиной 8 мм, перекрытых сверху и снизу листами, сечением 450х12 мм.

Конечно, при постройке модели толщина листов полистирола выбирается от 0,5 до 1 мм. Эскиз рамы приведен на рисунке.

Как там у Маяковского? "Если нужно круглое очень, на станке токарном круглое точим!". Тут уж без токарного станка точно не обойтись. Заготовку для цистерны надо делать не менее чем за три месяца до предполагаемых работ по обточке бочки цистерны.

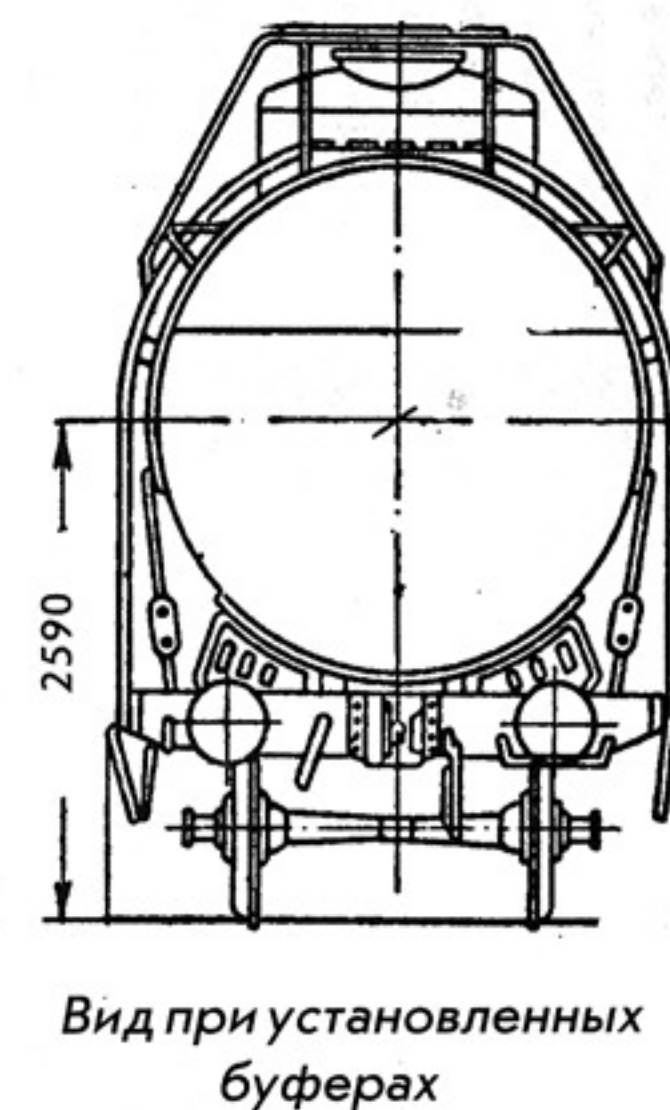
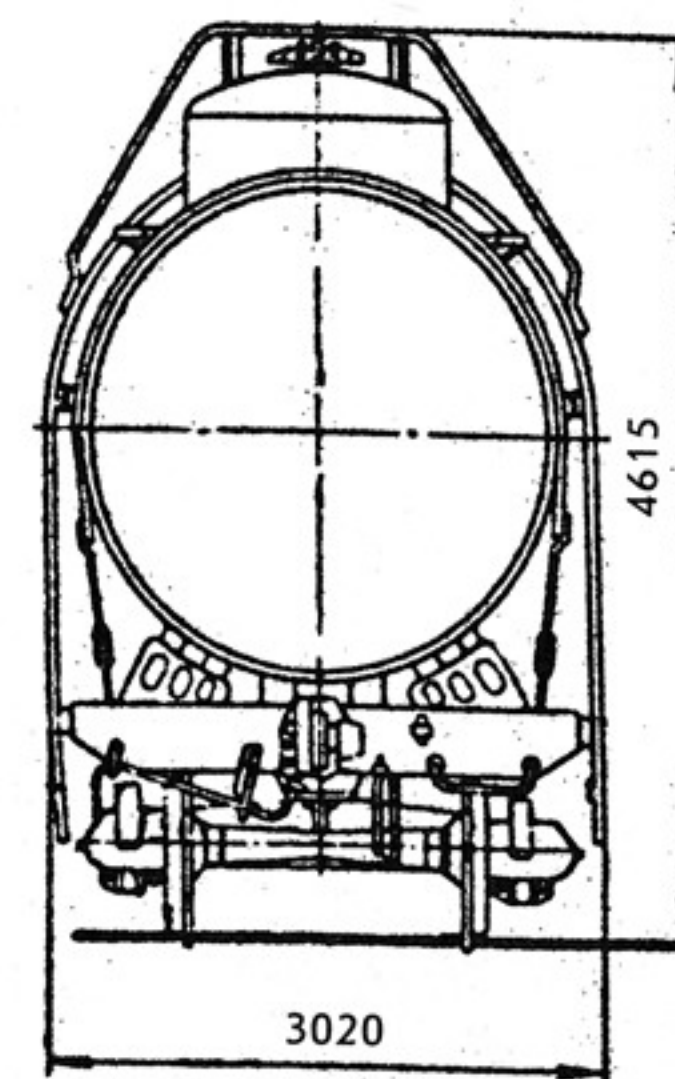
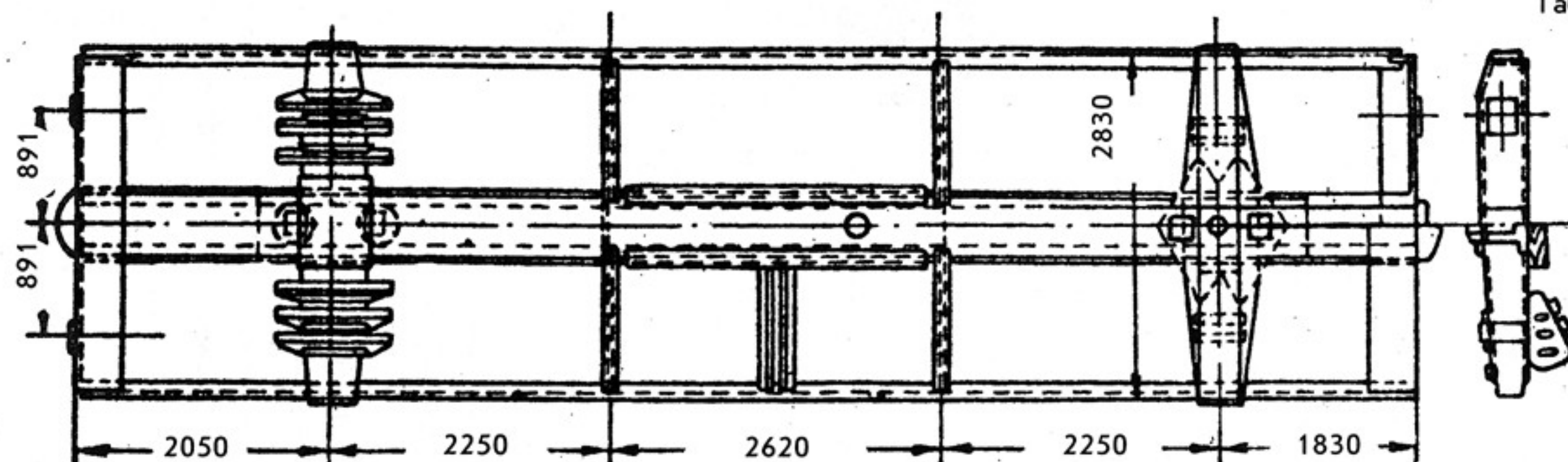
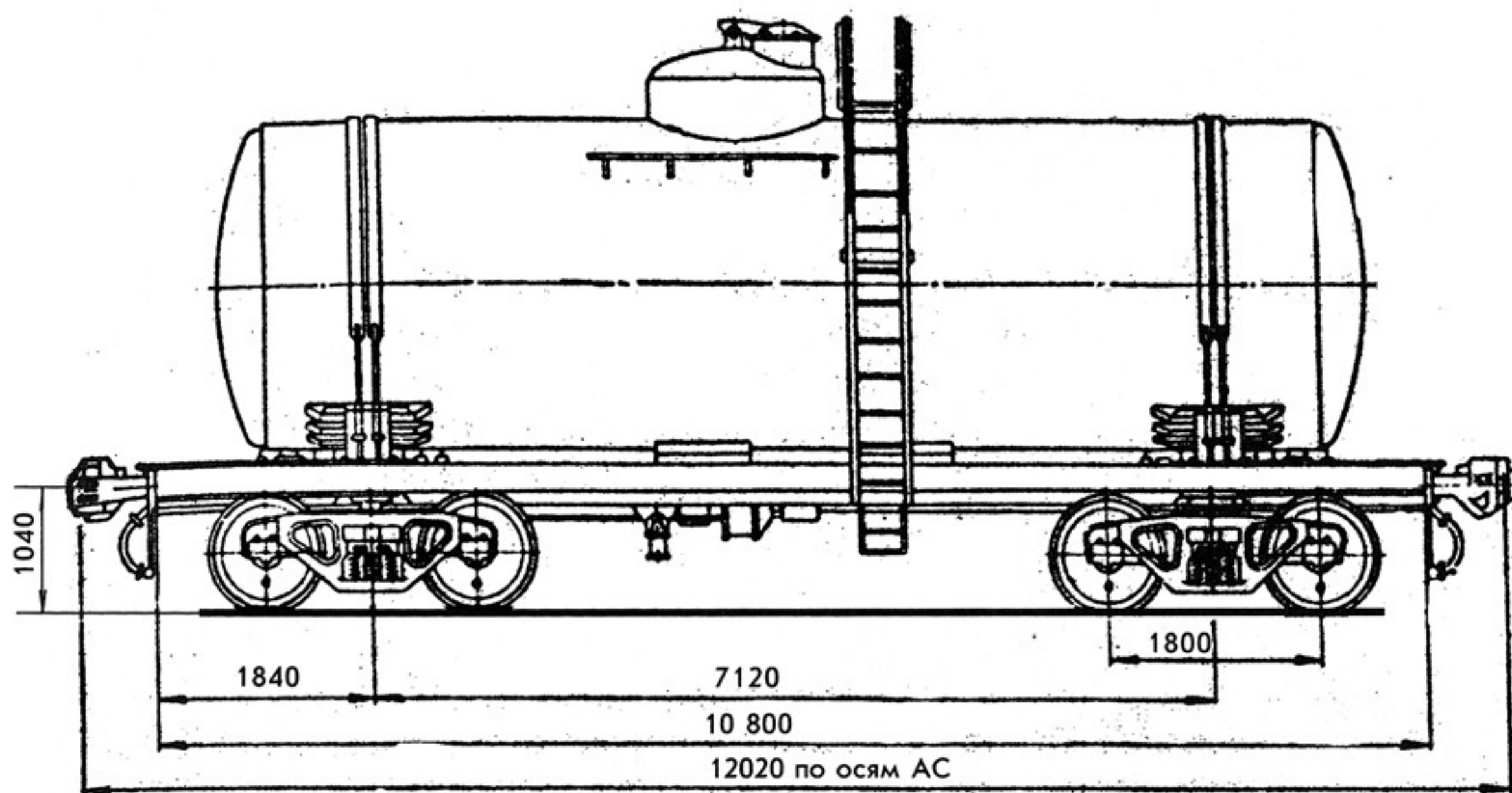
Я начал работы с нарезки полос из листа, причём, чем лист толще, тем лучше. Длина полос должна быть на 20...30 мм больше предполагаемой длины бочки цистерны. Можно делать и ещё длиннее, остатки не пропадут. Смазав не слишком обильно полосы клеем, собрать пакет прямоугольной



формы. Для облегчения жизни себе можно приклеить к торцам пакета круглые пластинки из того же полистирола. Дать всему этому просохнуть пару дней (а лучше - неделю), а потом с помощью крупного напильника на одном конце пакета сделать подобие цилиндрического хвостовика. Если есть возможность выйти на токарный станок с 4х-кулачковым патроном, это не обязательно. Первая проточка заготовки делается с припуском 4...5 мм на сторону, полного цилиндра полу-

чать при этом не обязательно, допустимы "плешки" на боковых поверхностях. При проточке надо обязательно поджать заготовку центром задней бабки, с глубиной реза не усердствовать и больших оборотов не давать. Потом перевернуть заготовку, закрепить за проточенный цилиндр, и проточить начерно с припуском 1...2 мм на сторону. После этого заготовку снять, внимательно осмотреть, и, при наличии не проклеенных или разошедшихся швов, проклеить их. Вот теперь запастись терпением

**4-х осная цистерна емкостью 50 м. куб.
клепаной и сварной конструкции без ручного тормоза**



Наружная длина котла, мм	9600
Внутренний диаметр котла, мм	2800
Внутренний диаметр колпака, мм	1500
Тара цистерны, т	от 21,8 до 24
Грузоподъемность, т	50-55
Вес цистерны, брутто, т	74
Нагрузка от оси на рельсы, т/с	18,5-19,75
Тип упряжи	автосцепка
Габарит	01-Т

Примечание:

Вес цистерны (брутто) с котлом сварной конструкции из целых продольных листов - до 79 т

Цистерны строились с верхним сливом для бензина, с нижним сливом для нефти и керосина

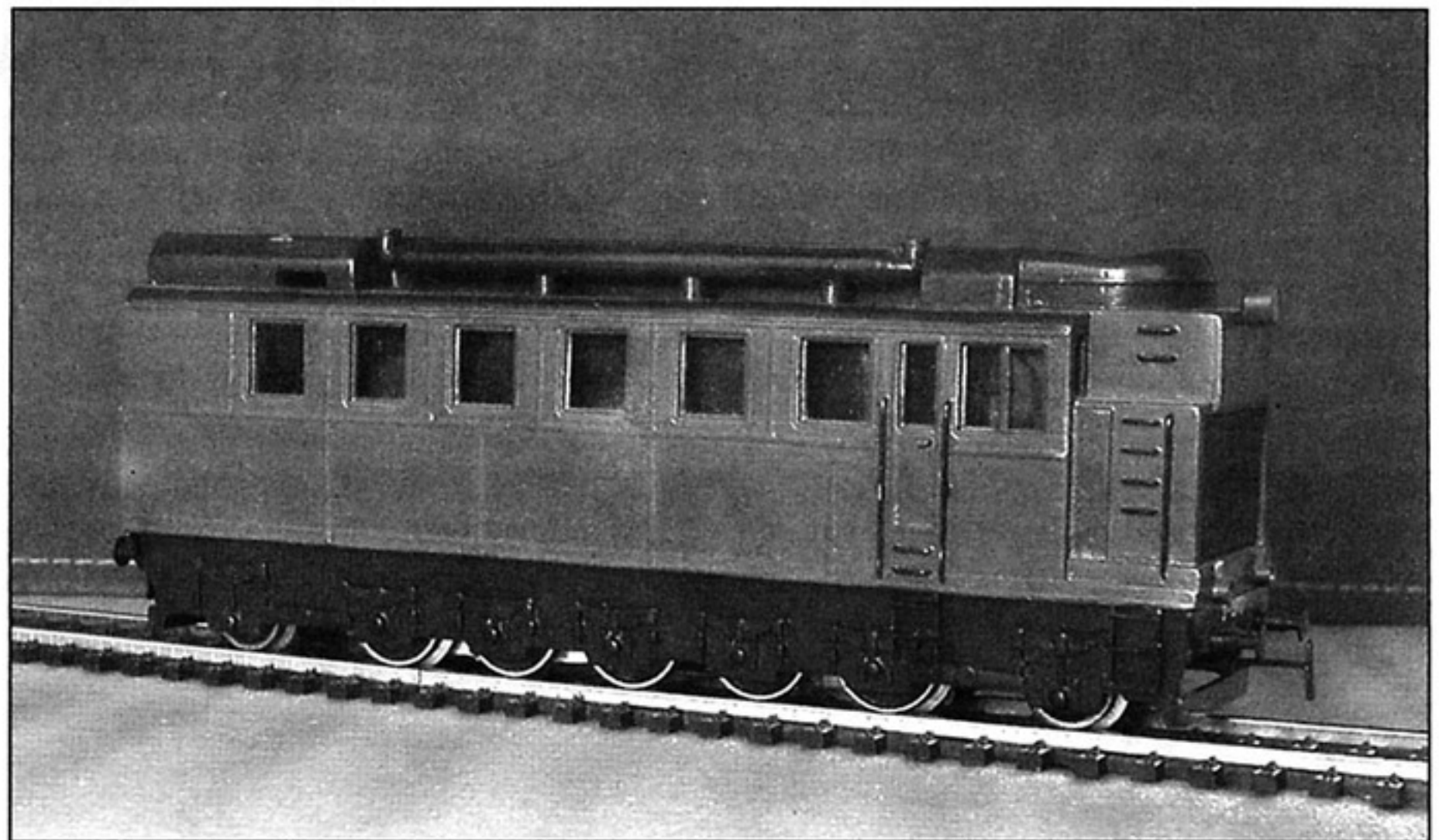
Эскиз в масштабе 1:87



ем и отложить всё на срок чем больший, тем лучше. В противном случае, швы от склейки будут предательски выступать через некоторое время после торжественного пуска цистерны в эксплуатацию.

В практике можно применить и другие приемы - например, изготовление котла цистерны путем папье-маше, накатывая тонкие листы бумаги на нужного диаметра трубку. Идеально подходит бумага плотностью 80 г для ксерокса. (Однажды алюминиевая трубка чуть меньше наружного диаметра котла цистерны попала в насадку от пылесоса.). Использовать можно при этом клей ПВА. Можно подготовить и другой материал - бумагу пропитать раствором полистирола в дихлорэтаноле, клее или ацетоне. После ПОЛНОГО высыхания поверхность приобретает все свойства полистирола как в окраске, так и в склеивании с другими деталями из этого материала.

Построение **тепловоза и электроваза** принципиально не очень сильно отличается от построения вагона. Но есть одно требование: локомотив должен ходить и возить и, причём, не только себя! Основная сложность при этом кроется в подвеске рабочих тележек. Если двигатель расположен на самой тележке, то обеспечить надо не только её плавное вращение относительно вертикальной оси, но и способность проходить неровности пути. Если же двигатель расположен на раме локомотива, а передача крутящего момента идёт через карданный вал или гибкую передачу, то



Модель самостоятельной постройки М.Каминского тепловоз Ээл2.

задача усложняется.

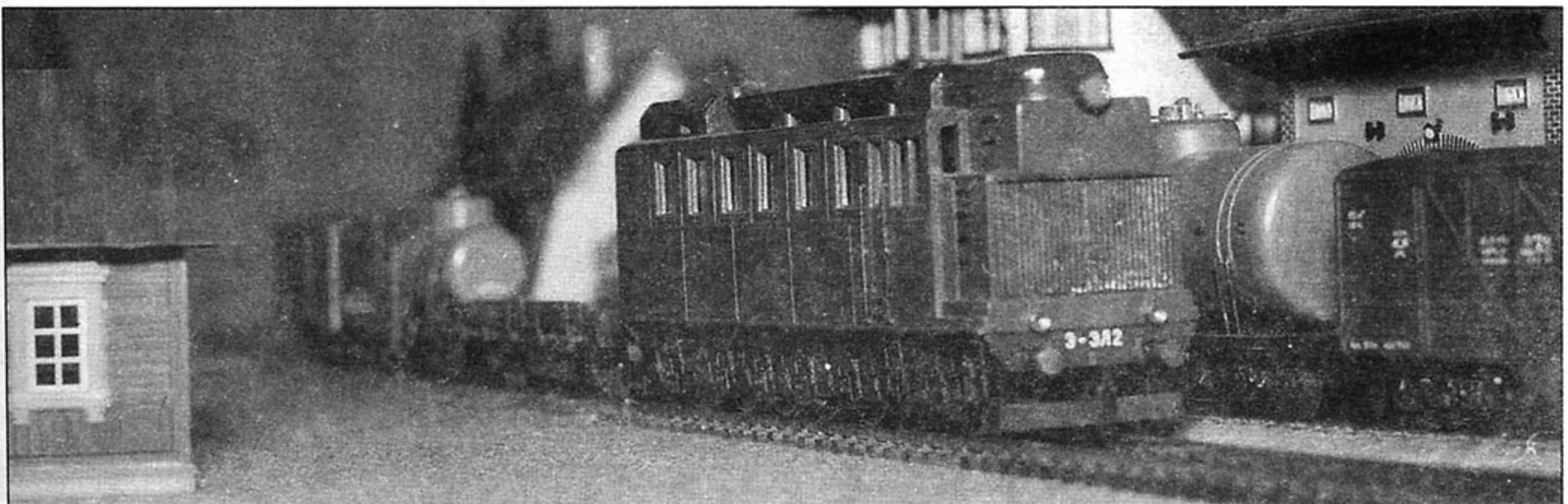
При изготовлении электроваза лучше использовать пантографы от фабричных моделей, так как эта конструкция хоть и примитивна по сути, но сложна в самостоятельном изготовлении. Для хорошего электроваза она должна быть не только имитацией, но и токосъёмом (что за электроваз без контактной подвески?), фиксироваться в двух положениях. Может быть поэтому, я электровазы не делал никогда.

В любом случае, пока нет опыта самостоятельных разработок инженерной конструкции, лучше воспользоваться опытом фирм, изготавливающих модели. Есть также возможность приобрести отечественные тележки с приводом и без через г-на Стальцева С.Н. (305040, Курск-40, а/я 27 или по E-mail: Staltsev@mail.ru. Есть у него и много прочих замечательных вещей, перечень которых

можно получить по Сети.

Все выполненные модели шкурятся, моются спиртом или его смесью с бензином (1:1), при необходимости шпаклюются. Для заделки мелких раковин можно использовать густой раствор полистирола в толуоле или дихлорэтаноле. В качестве "грунтовки" можно пропылить модель чистым ацетоном. Краски лучше использовать матовые, приглушённых цветов. После окончательной окраски модели опять хорошо пройти раствором чёрной краски в ацетоне (ложка краски на бочку ацетона), но это при условии, что аэрограф хорошо отрегулирован и не брызгает. Вообще-то, то, что меня больше всего раздражало в европейских моделях, так это их неживой игрушечный вид. Всё-таки вагон должен быть грязноватым, запылённым, со следами ремонтов. Но всё хорошо в меру, впрочем, как и везде и во всём.

(продолжение следует)



ПРОЩАНИЕ С БЕНЗИНОВЫМ ЛиАЗом



ЛиАЗ-677 раннего выпуска. Музей гортранспорта г.Москвы.

Вместо предисловия. Автобусы ЛиАЗ-677 знаком нам уже более 30 лет, но сегодня они стали исчезать с наших улиц, исправно отслужив людям. Но до сих пор, эти, столь узнаваемые автобусы, не нашли своего должного отражения в литературе и моделизме.

Пройдет еще немного времени и со столичных маршрутов исчезнут автобусы-ветераны ЛиАЗ-677, а если быть точнее - их модернизированная версия - 677М. Поэтому хотелось бы еще раз немного рассказать об этих машинах. Автобусы этой марки стали символами городских улиц 1980-х годов, наряду с желтыми венгерскими Икарусами, РАФиками - маршрутками, двухкопеечными таксофонами, размещенными в индивидуальных, закрывающихся будках, автоматами по продаже газированной воды. "Лиазы" эксплуатировались практически во всех городах бывшего СССР и на пригородных маршрутах регионов с Северо-Запада до Дальнего Востока; использовались в жарком климате Средней Азии и суровых условиях Заполярья. Некоторые из них по договору экспортировались в страны СЭВ.

Первые испытания ЛиАЗ-677 прошел в 1962 году, а с 1967 года в подмосковном Ликино-Дулево началось серийное производство. В конструкцию автобуса были заложены все новые технические решения того времени: кузов каркасного типа, снаружи обшитый сварными

металлическими листами (до этого они соединялись заклепками), крепился к основанию с помощью болтов; широкие (до 1200 мм) проемы входных дверей, накопительные площадки для пассажиров возле дверей, сдвижные стеклянные форточки боковых окон, автоматическая коробка передач. Автобусы комп-

лектовались 8-цилиндровым бензиновым двигателем ЗИЛ-375-Я7 (6959 см³, 180 л.с. при 200 об\мин), установленным в передней части справа от водителя; имели гидромеханическую коробку передач и задний мост "Раба" венгерского производства с подвеской колес на продольных полуэллиптических рессорах

Один из самых старых эксплуатируемых в Москве автобусов (техпомощь №11030) Фото С.Артанова



и пневмобаллонах, обеспечивающих увеличение жесткости подвески с ростом нагрузки. Длина автобуса составила 10450, ширина 2500 мм, высота 2975 мм. Масса в снаряженном состоянии – 8436 кг, наибольшая скорость движения – 70 км/час. В салоне установлено 25 сидений для пассажиров, максимальная вместимость – 110 человек*. Поступавшие с завода автобусы снаружи были окрашены, как правило, в белый цвет с полосами голубого, красного, коричневого или других цветов, проходящих в нижней и средней (под линией окон) частях кузова. Потом, на протяжении длительного времени, городские автобусы окрашивались в **желтый цвет с белыми дверями**, однако в 90-е годы эксплуатировались машины, имевшие красную окраску кузова, с белой полоской снизу, либо светло-серую с красной полосой. Так же снова появились белые с зелеными и синими продольными полосами автобусы – в эти цвета часто окрашивали машины, прошедшие капитальный ремонт на заводе (в основном на "Аремкузе"). В салонах, уже канувших в Лету, ЛиАЗов устанавливались высокие билетные кассы-копилки, работавшие по принципу всеобщего доверия (работа механизма, выдающего билет не зависла от опущенных пассажиром монет). Такие кассы размещались на передней и задней накопительных площадках, недалеко от дверей. Затем в салонах появились похожие, но меньшего размера кассы, а так же кассы-полуавтоматы, и только в середине 80-х годов их стали заменять на компостеры, развешанные, как правило, на межоконных перегородках. На областных и пригородных маршрутах в ЛиАЗах снова стали ездить кондукторы (на некоторых таких линиях, кондукторы работали постоянно) либо билеты стал продавать водитель через форточку в заднем окне кабины. Для кондуктора в салоне отводилось персо-



ЛиАЗ-677М

ЛиАЗ-677М на конечной

остановке, Москва

Пригородный ЛиАЗ-677МБ,

Фото В.Буракшаева

нальное место с правой стороны по ходу, перед задней дверью, возвышающееся над остальными рядами сидений для пассажиров, и оборудованное дополнительной сигнальной кнопкой водителю. Такие пригородные ЛиАЗы-677Б (как и их более поздняя модификация ЛиАЗ-677МБ) часто имели внешнее расположение запасного колеса, закрепленного на специальном кронштейне, установленном снаружи на задней стенке автобуса.

Помимо городских и пригородных линий, автобусы ЛиАЗ-677 поставлялись войсковым частям для массовых перевозок военнослужащих или использовались в качестве штабных машин. Несколько таких штабных автобусов, (кстати раннего выпуска) находится в Москве в распоряжении МВД (ГИБДД и Государственной противопожарной службы). Их можно видеть в местах массовых мероприятий; один довольно регулярно появляется в дни праздников у Исторического музея на Красной Площади. Все такие штабные машины имеют кузов с одной цельной распашной дверью, размещенной на месте передних дверей городских машин, а вместо задней двери стоит обычное боковое окно. На автобусе крепится съемная антенна радиостанции. Автобусы окрашены в красный цвет с белой полоской, и, что интересно, имеют характерный, для обычной городской модификации, отдельный маршрутный указатель над лобовыми стеклами.

Существовали разновидности экскурсионных ЛиАЗов-677В с одной передней дверью с правой стороны и ЛиАЗ-677Г для работы на сжиженном газе (широкого распространения ни те, ни другие не получили). По спецзаказу выпускались и автобусы ЛиАЗ-677П для подвоза пассажиров к самолетам на летном поле в аэропортах, главной особенностью которых было двустороннее расположение входных дверей - как с правой, так и с левой стороны кузова; а кроме этого на базе ЛиАЗ-677 был создан специализированный автобус для нужд телевидения. В середине 80-х годов на городских улицах стали работать модернизированные ЛиАЗ-677М, получившие ряд вне-



Штабной автобус УГИБДД на базе ЛиАЗ-677 первого серийного выпуска. 1 Мая на Красной Пресне, Москва

шних отличий. Так, если рассмотреть автобус спереди, внизу, на месте желтых противотуманных фонарей был установлен широкий сплошной металлический бампер, а крышка капота в верхней части получила дополнительную горизонтальную прорезь для лучшей вентиляции двигателя. Исчезло место для маршрутного указателя над входными дверями. На задней стенке вместо двух пар круглых фонарей появились два вертикальных блока из отдельных четырехугольных, причем количество лампочек в каждом увеличилось до четырех. Именно такие автобусы и дожили до нынешних дней. В 1993 - 1996 годах сборка автобусов ЛиАЗ-677М выполнялась уже на Яхромском автобусном заводе (ЯАЗ), неподалеку от Дмитрова, а самая последняя партия этих автобусов вышла из ворот завода Ремтехмаш в г. Орехово-Зуево в 2002 году. К началу нового тысячелетия в связи с организацией массового производства более совершенной модели городского автобуса - ЛиАЗ-5256 в Ликино-Дулево, а так же на Тушин-

ском машиностроительном заводе в Москве выпуск автобусов старого типа был, практически, прекращен. Однако, до сих пор о спецзаказе можно изготовить некоторые комплектующие к ним. За почти 30-летнюю историю развития ЛиАЗ-677 не только смог занять свое место в числе рекорсменов транспортной техники по продолжительности выпуска, но и остаться в памяти горожан. Для целого поколения людей эти автобусы стали первыми в их сознательной жизни, автобусами их детства.

Все меньше становится старых ЛиАЗов на улицах города, но они будут встречаться нам в кинофильмах (вспомните известные киноленты "Горожане", "Ирония судьбы или с Легким паром!", "Джентльмены удачи") и ретро-пробегах, организованных Московским музеем городского транспорта; останутся в архивах автобусных парков, на снимках тематических журналов и в коллекциях любителей. (*)

май, 2003 год

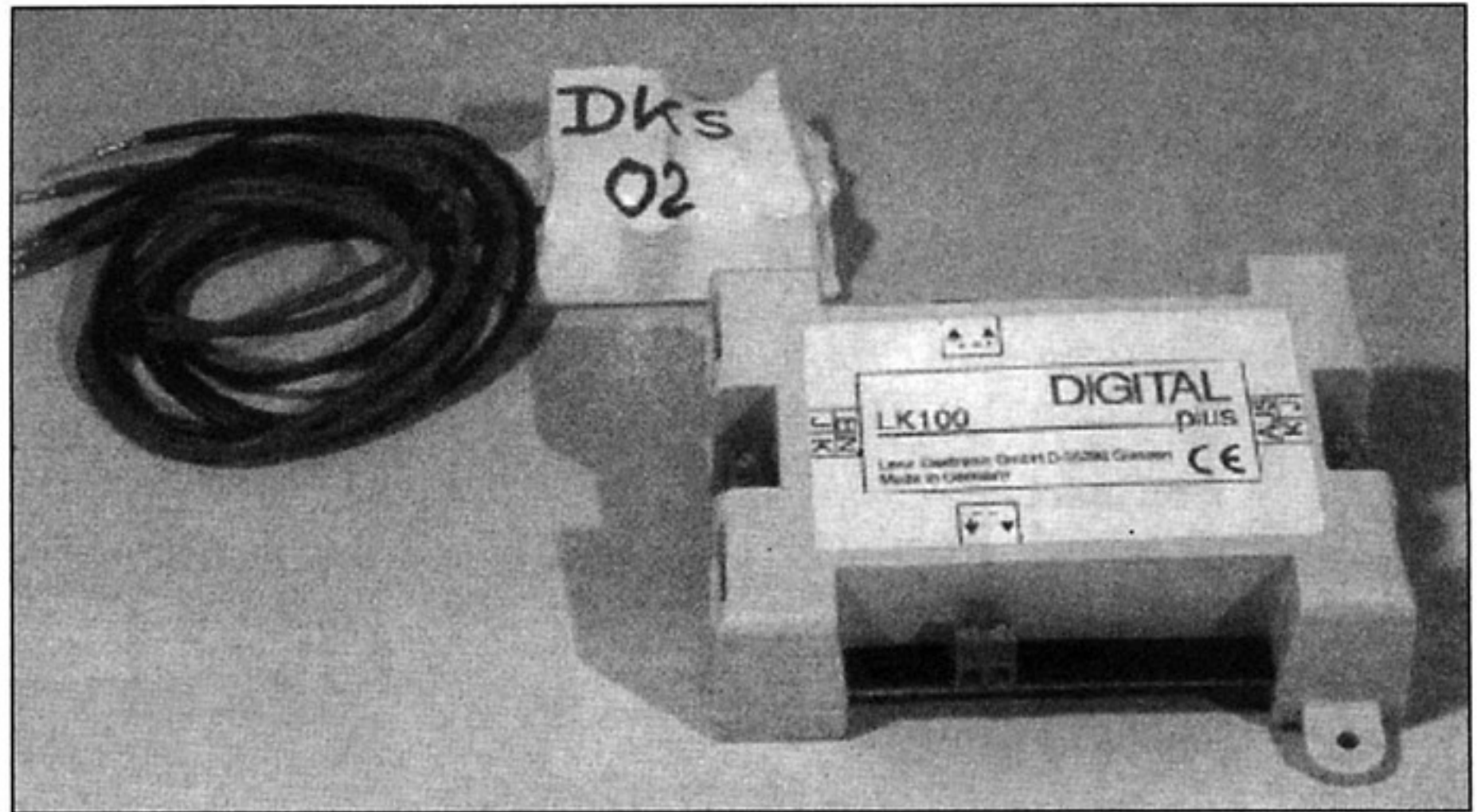
(*) Что касается модели ЛиАЗ-677 в моделях в масштабе 1:87, то, по сведениям нашего эксперта Люциуса Суславичуса, такой модели в этом масштабе нет. Есть автобусы многих моделей - практически все ЗиСы от ЗиС-8 до ЗиС-155, есть "Икарусы", есть ЛАЗы. Появлялся ЛиАЗ поздней модели, но весьма неудачный. Надеемся, что модельное воплощение этого памятного автобуса еще впереди. Хотя рассчитывать на появление такой модели от европейских фирм не приходится.

Цифровое управление для железной дороги (4)

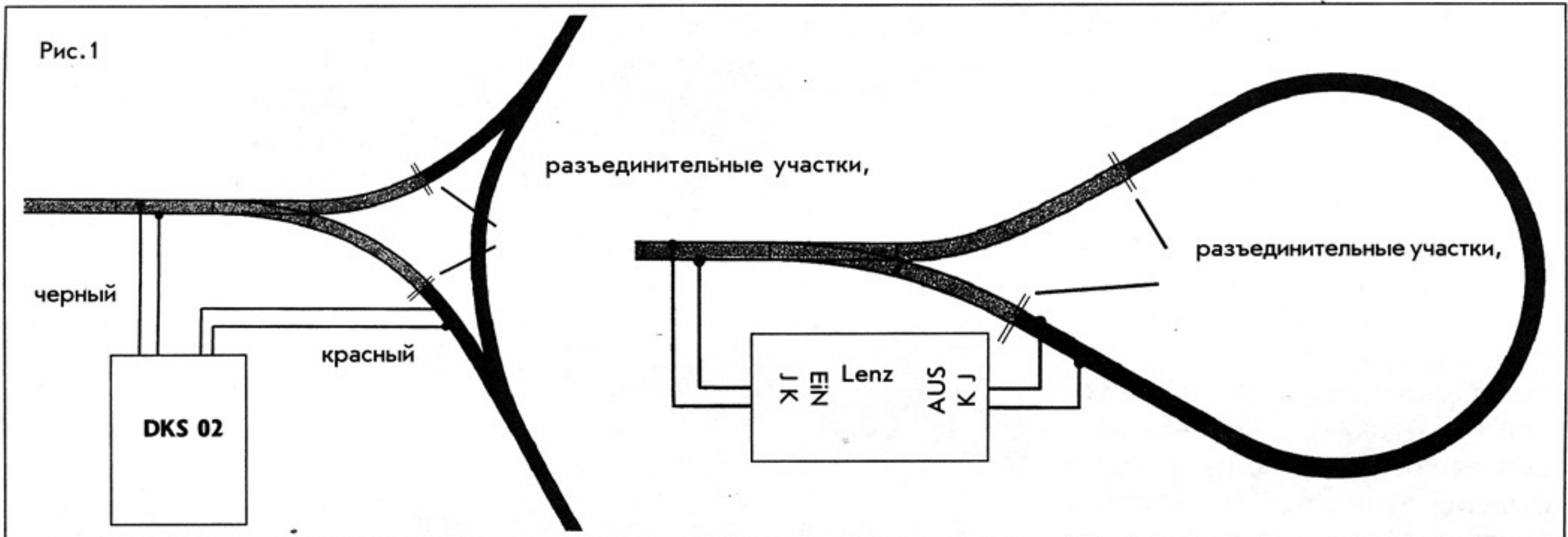
Как решаются на цифровых макетах проблемы переплюсовки при наличии на макете разворотных петель?

Как и на обычной железной дороге постоянного тока в каждой рельсовой петле, которая образует короткозамкнутые рельсы, должны быть предусмотрены (в рельсовой петле) двухсторонние изолирующие разъединители рельсов. Но если в аналоговой дороге проблема переключения питания решается перекоммутацией рельсовых шин, то в цифровой дороге эту задачу решают несколько иначе.

Проблема известна: при создании разворотной петли возникает короткое замыкание в стрелке. Устранить его можно путем введения



Электронный модуль для разворотной петли от LENZ LK100 и модуль DKS 02 от Dietz.



разрывов пути, а при движении локомотива требуется перекоммутация направления движения.

Напомним, что при цифровом управлении значение полярности на рельсах не имеет, и локомотивы индивидуально выбирают себе направление (полярность) включения мотора модели с помощью встроенных

цифровых декодеров. Т.е. требуется решить только задачу электрической совместимости короткозамкнутого рельса в петле.

Технически это возможно при использовании блока управления для разворотной петли от LENZ LK100. Этот блок совместим со всеми цифровыми системами NMRA постоян-

ного тока. Он применим для любых типоразмеров от N до II.

Работает блок просто и без проблем. При въезде в разворотную петлю, безразлично в каком направлении, блок обеспечивает подачу цифрового сигнала (частотно-импульсного) на изолированный участок разворотной петли, без электрического короткого замыкания. Движение цифрового локомотива происходит безостановочно.

Такие блоки можно включать при создании разворотных треугольников. Для этих целей используется блок DKS 02 от Dietz. Разворотные треугольники можно ведь применять не только как средство оборота локомотивов, но и как схемное решение макета, когда в скрытых уровнях можно располагать приемо-отправочные парки, дополнительные разъезды и т.п.

Публикуем полную схему включения 8-штырькового декодера, в котором реализуются дополнительных 3 функции (это может быть дымопуск, расцепка, сигнал и пр.)

(использованы материалы Modellbahn Juornal, MIBA-Extra 3, Lenz Elektronik)

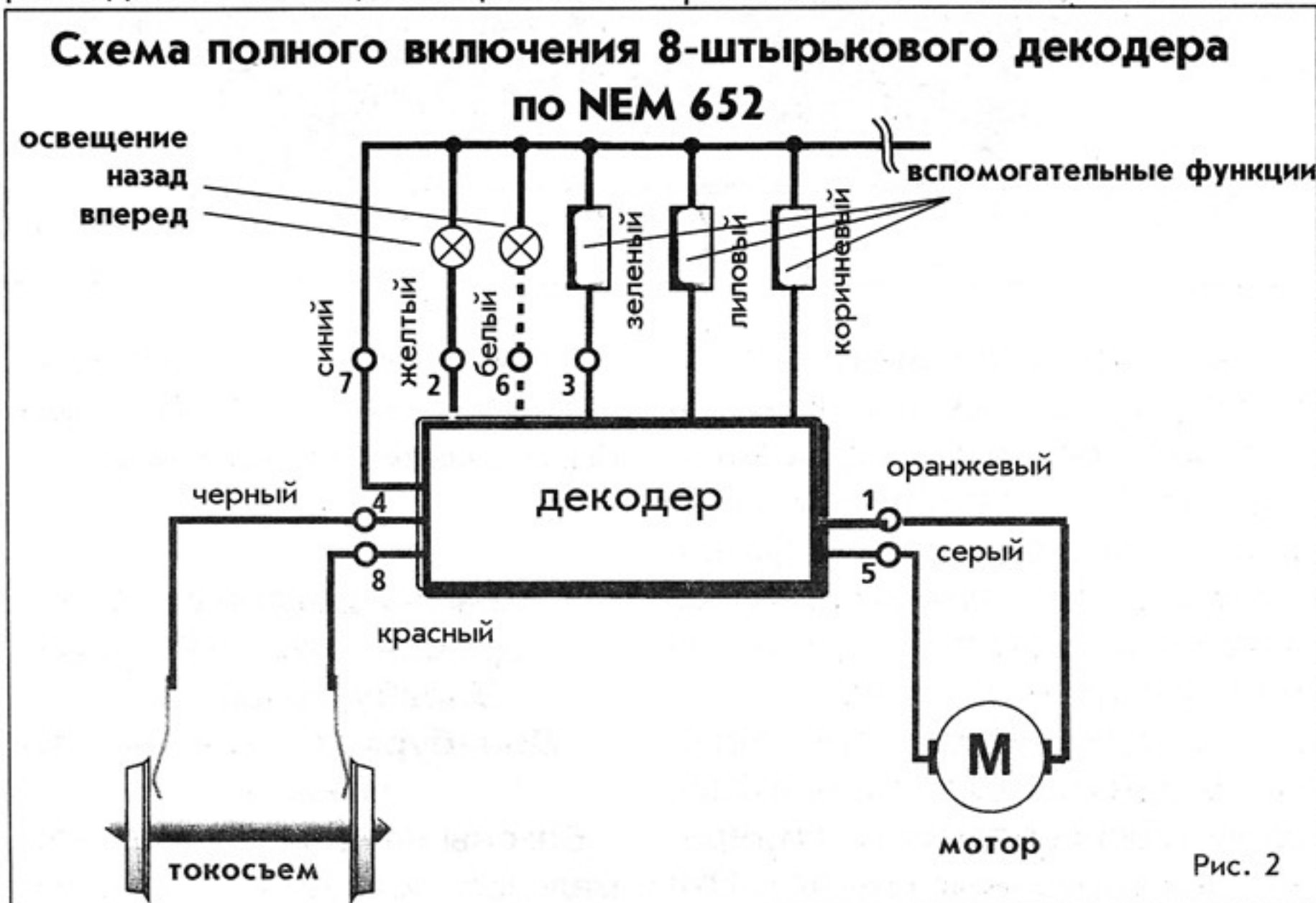


Рис. 2

ВАГОНЫ ПОСТРОЙКИ РУССКО-БАЛТИЙСКОГО ВАГОННОГО ЗАВОДА В РИГЕ 1872-1879 ГГ

Завод возник в Риге в 1869 году, как филиал немецкой фирмы VAN DER ZYPEN & CHARLIE DEUTZ

Использованы фото из коллекций
С. Киселёва и Я. Дорошенко.
Информация Я. Дорошенко

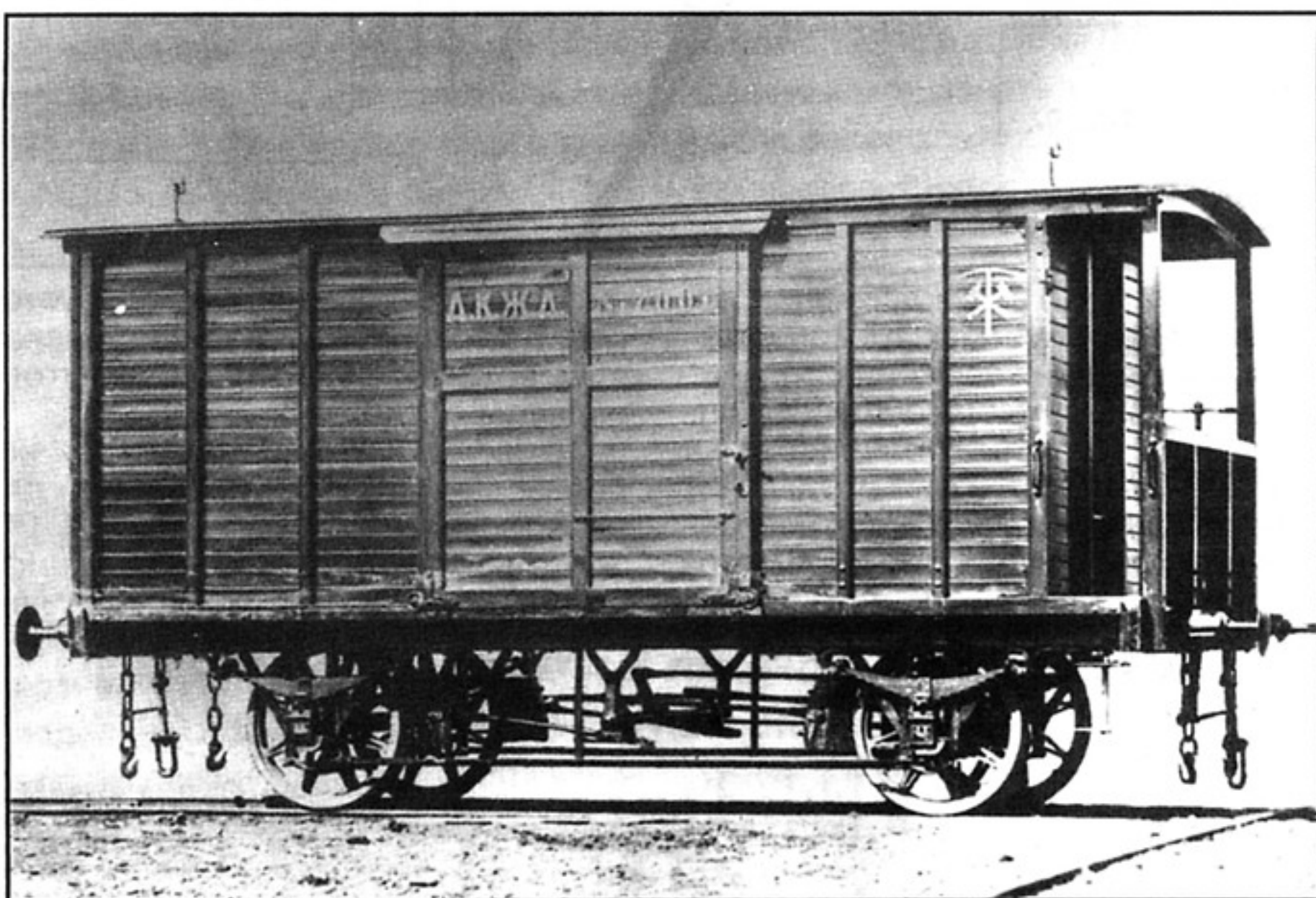
Полувагон Донецко-Каменноугольной ж.д.

Типичный русский полувагон 19 столетия. Первые подобные полувагоны в Россию поступили из Англии и Бельгии, для дорог где в перевозках преобладал уголь (Донецко-Каменноугольная, Пермская, Уральская-Горнозаводская, Козлово-Воронежско-Ростовская, Екатеринбургская ж.д.). Полувагоны подобных конструкций были очень просты в постройке и поэтому их строили даже небольшие заводы-лесопилки, покупая только железные части. Подобные вагоны находились в обращении до конца 1920-х годов. На русских ж.д. "нормализация" не коснулась полувагонов, в отличие от крытых, платформ и цистерн. По этому до 1917 года парк полувагонов был очень "разношёрстным". Не задолго до революции было построено небольшое количество железных 2-х осных полувагонов и значительное количество железных 4-х осных полувагонов системы Фокс-Арбель. На некоторых дорогах существовали полувагоны с очень высокими бортами для перевозки скота.

Полувагонов всегда не хватало, в связи с этим, правда уже в 1932 году, их парк пополнился за счёт 20000 крытых со срезанными крышей и стенами, на высоту 1 метр от пола.

Крытый тормозной вагон донормального типа. Донецко-Каменноугольная ж.д.

Крытый вагон с ручным тормозом. Тормозная площадка занимала полезный объём вагона. Также ещё в середине стены с тор-



мозной площадкой имелось углубление для маленькой лавочки, на которой мог сидеть тормозильщик. Чтобы не загораживать тормозную площадку при загрузке и выгрузке обе двери открывались зеркально в одну сторону. Вся тормозная система состояла из сложных систем рычагов и была весьма ненадёжна. Торможение было одностороннее при помощи деревянных тормозных колодок. Эти

колодки очень часто приводили к возгораниям и в 1890-е годы были заменены на чугунные.

Крытый донормальный нетормозной вагон Рижско- Динабургской ж.д. (Динабург это ныне Даугав- пилс)

Вагоны нетормозные донормального типа. До нормализации

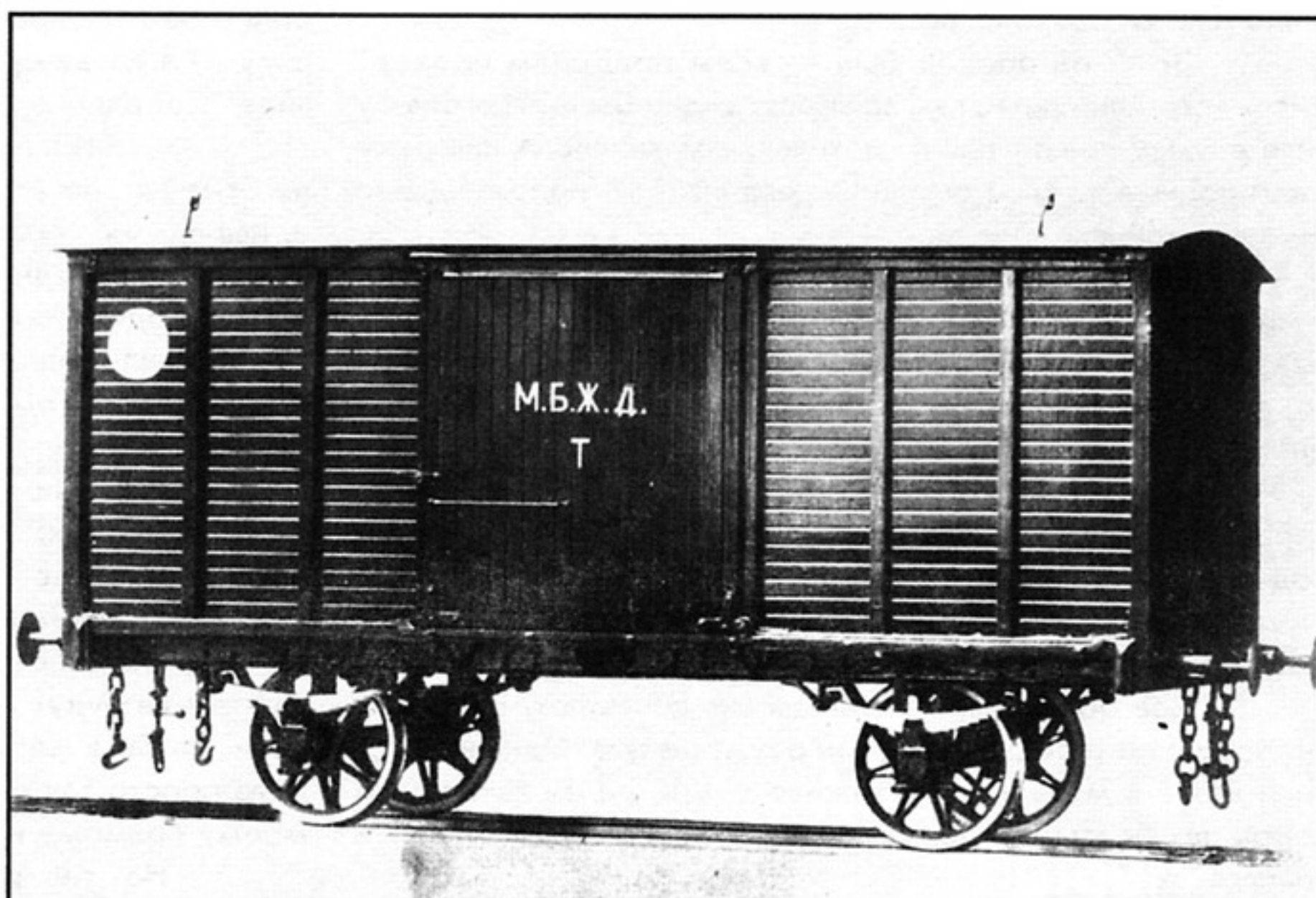
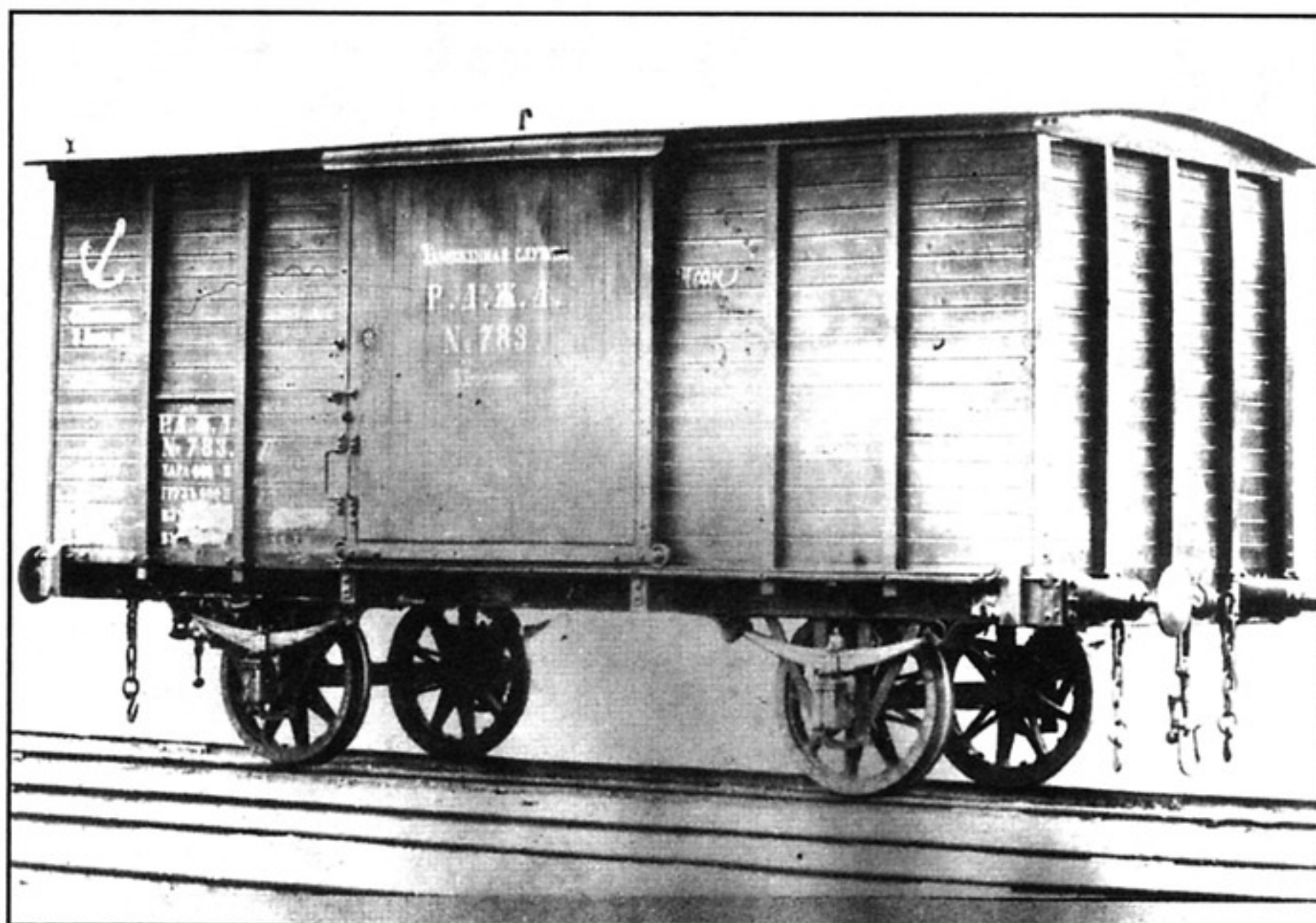
вагоны имели разные двери и дверные рельсы, стойки, высоту и ходовые части. С 1886 года все вновь строящиеся вагоны пытались привести к единому виду. На крыше хорошо видны крюки для сигнальной верёвки для связи с паровозом. Правда связь была очень ненадёжная даже при полной исправности. Над дверью для защиты зерна от дождя делали специальный "зонтик" - козырёк.

Каждый товарный вагон имел из надписей номер иногда и букву-серию на дороге. До 1912 года почти все дороги имели свой собственный герб на вагонах, а на некоторых дорогах герб сохранялся и до середины 1920-х годов. На гербах дорог очень часто присутствовали гербы городов, через которые проходила эта дорога. Вместе с гербом дороги на вагонах имелось её название в виде сокращённых букв. Если дорога была казённая на вагоне ставили ещё и Государственный герб. Он каждый раз немного менялся при восхождении на трон очередного русского царя. На вагонах частных владельцев и заводов ставили специальные обозначения.

К великому счастью сохранилось большое количество материала по надписям на русских вагонах, но эта тематика ещё ждёт своего часа в публикациях.

Крытый доформальный не- тормозной вагон Московско- Брестской ж.д

До нормализации крытых ваго-



нов в России в 1892 году в обращении имелось более 300 типов совершенно различных вагонов.

Крытые доформальные вагоны находились в эксплуатации до самого конца 1930-х годов.

Обмен уникальной информацией о старых русских и советских вагонах с 1837 по 1950 год.

Пассажирские, товарные и промышленные. Предоставлю очень ценные материалы: чертежи, фото, схемы конструкций, сведения о статистике и истории вагоностроения. Качественная консультация.

Самый большой выбор отечественного материала. Только серьёзное сотрудничество. Писать на русском или английском языке.

nadyad@volny.cz ; ydoroshenko@mail.ru ; Дорошенко Ярослав

Ищу и куплю любые материалы о русских крытых вагонах-

Петербургско-Московской ж.д. постройки 1847 года с нарощенной крышей и треугольным фонарём;

3-х осных 1906 года Екатерининской ж.д.;

4-х осном Юго-Западной ж.д. постройки 1898 года,

4-х осных с двумя и четырьмя дверями постройки 1920-1928 гг (не Фокс-Арбель),

А также любую информацию о грузовых вагонах Царскосельской ж.д. до 1901 года

nadyad@volny.cz ; ydoroshenko@mail.ru



Т. Адамайтис

Из воспоминаний маневрового светофора

Ну вот, опять глаз разбили... Никакого уважения! Ну что тебе надо на станции? Иди отсюда! Я ведь слышу, что рядом ходишь. А если бы тебе так — камнем в глаз? Тоже бы искры посыпались? Вот правильно, иди, иди. Нечего тебе тут делать. А то, вон, тепловоз движется. А, ты и на него с камнем? Э, нет, он большой, здоровый, на месте стоять не будет. Живо догонит.

Эх, а ведь только минуту назад я все видел. Как подходил, как замахивался... Никакого уважения теперь не стало. Не то, что раньше...

Вот мой прадед был — всем прадедам прадед! Высок, строен, плечист — за версту видно было! И огонек у него в глазу живой такой светился, домашний. А как руку свою поднимал! Мне бы сейчас его стать — покомандовал бы я движением.

А то стою тут, между главными путями — ни роста у меня, ни почестей. Вон сосед в тупике устроился, туда два раза в неделю дрезина заезжает. Работа — не бей лежачего; а мачта у него — аж до самых проводов. Ишь, выпендирился!

А я тут сорок лет на одном месте. Слева поезд, справа поезд — все равно стою, смотрю. Лето, пыль из-под вагонов — стою. Осень, то дождь, то ветер — стою. Зима глаза снегом стелет — стою. Весна, воды по пояс — стою. Ни разу нареканий от начальства не было...

Все больше со стороны меня допекают. Вот ходят тут всякие по станции, камнями размахивают. Однажды хотели даже в металлолом заживо сдать, да не вышло. За сорок лет болты так прикипели, не открутишь. Это меня и спасло.

А вот соседу не повезло. Не тому, что в тупике — того ничем не возьмешь, а другому, ближе к перегону. У грузового какая-то железка разболталась и давай по обочине хлестать. Куда вагонники смотрят? Ну, и прямо по затылку ему — голова аж через путь перекатилась. Отмучился, бедняга...

Или вон прошлым летом случай был. В той горловине, правда, я сам не видел. Контактный провод ветром обрывало, и на такого же вот, как я, маленького синеглазого. Так у него глаза из орбит повылезли, провода дыбом встали, сам почернел весь...

А какие люди раньше были. Один наш Егор Иванович чего стоил. Бывало, спешит на неисправность, да и то успеет ласковым своим взглядом осветить, аж лампочки ярче горят. Для каждого он знал доброе слово, а болезни наши — наперечет. Сам видел, когда и кому помощь нужна. И зеркала чистил, и линзочки протирал. И даже сказки иногда рассказывал...

А новый механик что? Все, что он сделал за пять лет, так это новые бейджики на нас повесил. Это такая штука, где у каждого из нас имя написано. Вот у меня — "М36". М — значит маневровый, а четный номер говорит о том, что я в четной горловине стою.

Ну, еще по весне тумбу побелит. Да и то, когда начальство на весеннем комиссионном осмотре носом ткнет. А чтоб линзочки протер — ни в жизнь! Все равно, говорит, разобьют...

Да и поезда раньше другие были. Сейчас все больше скорые, курьерские. Скоростными их звать стали. Летит такой, морда прилизана, окна зашторены, орет на всю станцию. А промчится — и нет его.

А вот раньше... Выходит из депо "Победа" под состав — колеса красные, пар горячий. Как аукнет на всю округу — в дальнем лесу птицы замолкают. Так у меня при виде "Победы" лунно-белый глаз сам собою открывался.

А когда последний раз ее провожали. Никто особо не отмечал, но мы-то знали. Ушла она одна-одинешенька, и, как время за собой увезла. Жизнь привычную увезла. У меня потом три дня слезы из линз текли, и даже Егор Иванович ничего поделывать не смог. Дал он мне тогда отпуск — на время выключил из централизации.

Он потом, когда уже на станции не работал, часто ко мне приходил. Мы ведь почти всю жизнь вместе прожили, было что вспомнить. Даже модели свои приносил, которые сам делал. Я сначала не понимал, зачем. А он мне все рассказывал, где какие паровозы раньше ходили, где какие устройства применялись. А потом он сделал "Победу"...

...После этого Егор Иванович пообещал, что, когда на станции будут менять устройства, то он заберет меня к себе, чтобы я мог сколько угодно смотреть на его модели. И не просто так смотреть, а обещал в дело пустить — по моему прямому назначению.

Нет теперь Егора Ивановича, пережил я его. Только сладкие воспоминания будоражат мою память. Где-то сейчас его "Победа"... Где вы, люди с умелыми руками и добрым сердцем?

А вот, кажется, и механик идет — чую его поступь. Эй, ты куда пошел, я здесь! Ты что, не знаешь, где у тебя светофоры на станции стоят? Наберут же идиотов от пивного ларька, и поручают им безопасность движения...

Вот, ему и дела нет до меня. Ты чего там на сорок второй стрелке ковыряешься? Ее давно пора в металлолом сдать. И привод, и стрелку. Путьеизмеритель на ней аж подпрыгивает! Путьейцы тоже нынче никудашные пошли. Уж если где что завалят — так возьмутся за дело. Или перед комиссией какой. А так все сидят в своем сарае, называемом околотком, пиво пьют да в карты режутся. Мне отсюда хорошо видно. А путьеизмеритель им — не указ.

Механик! Ты за "М34" чего взялся, курочишь его? А, его тоже разбили. Не я один такой, значит. Правильно, "М34" тебе нужен — там с товарного двора перевалку принимать надо. А я тут стой между главными путями...

Ну вот, идет. Кажется, ко мне. И линзы новые в кармане позвякивают. Сейчас окулистом работать будет, коновал несчастный. Э-э, поаккуратнее!...

TILLIG TT BAHN

Auhagen

www.tillig.ru

www.auhagen.ru

Модели Tillig, BRAWA, Viessmann, Auhagen,
Gutzold, Preiser, HEKI, Пересвет
Литература на заказ от мировых ж-д.
издательств, журнал "Локотранс"

Макет ТТ 12,3 x 1,0 м (клуб «Локотранс»)

На заказ только для эстетов:
Beskmann TT, Jago,
PSK Modelbouw, Pmt
Ремонт моделей ВТТВ,
запчасти на заказ из Германии



Макет ТТ от NIKO



Auhagen 12255



*Идеальная
колея снова
в России!*

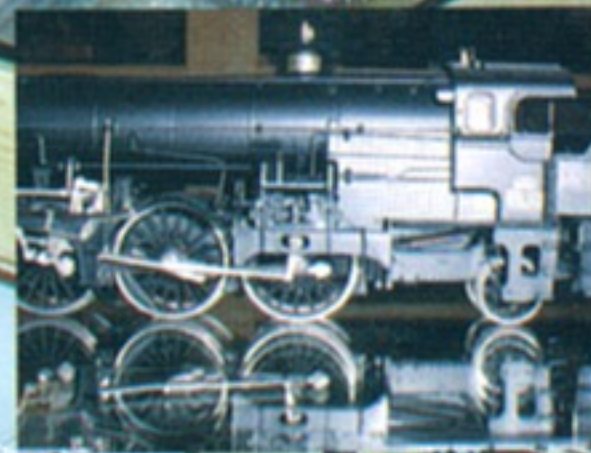
Москва, ВВЦ,
пав.№8 "Юные натуралисты"
12.00-18.00 ежедневно
т.(095) 181-92-05

Компания "Eurotrain" - официальный представитель:

м. Маяковская
3-я Тверская-Ямская, д.12
251-92-40, 507-74-54
www.eurotrain.ru

Marklin
Trix
Roco
Micrometakit
Fulgurex
Brawa
Tillig
Artitec
Vollmer
Mantua Model
Stuart Models
Wilesco

более 2000 моделей



ЛОКОТРАНС



8/2003 (82)