

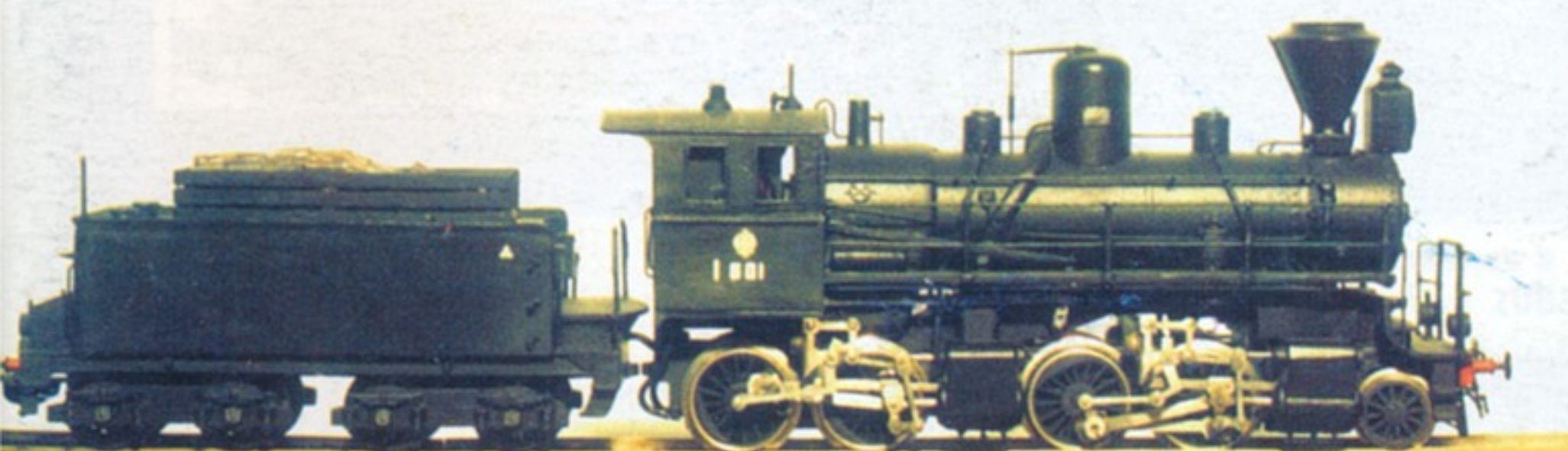
10/2003 (84)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.com

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



Auhagen

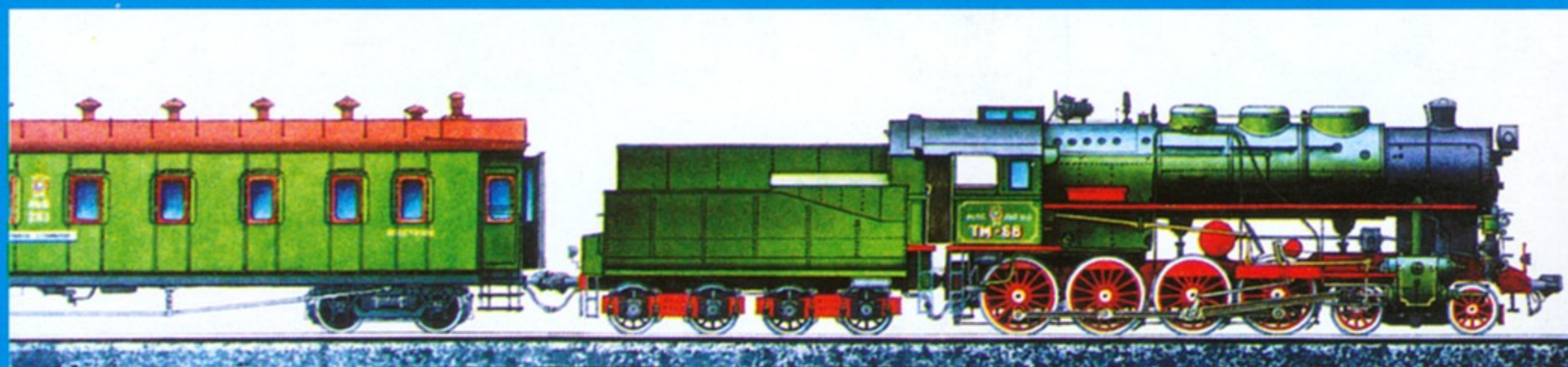
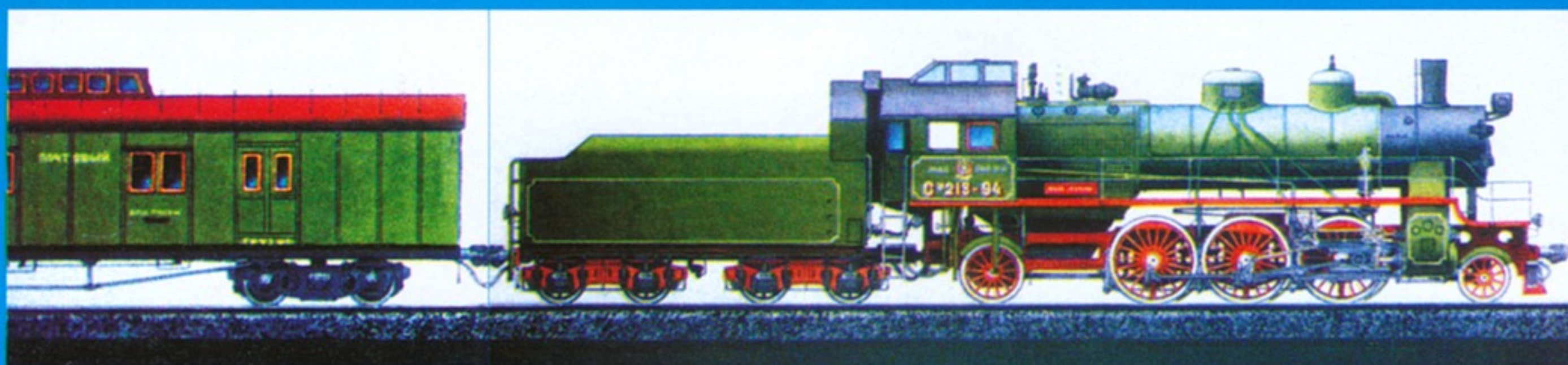
В номере -
каталог новинок 2003 г.

Русский "маллет"
Узкоколейные
заезды

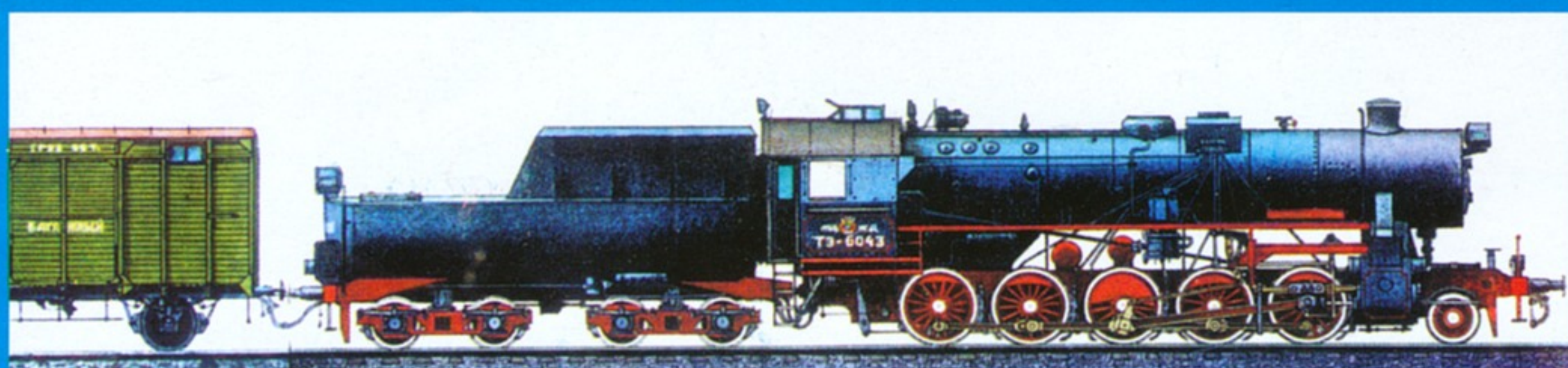
Музей в Афинах
Учим модели ездить
по стрелкам

Юбилей трамвая
курорта-ветерана





Окраска паровозов:
 СЧ213-94,
 ТМ-68
 ПТ31-84
 ТЭ-6043
 Льв. ж.д.
 МПС периода
 50-60-х годов
 XX века



Особенности окраски русских и советских паровых машин придают им заметное отличие на макетах от машин европейской и американской принадлежности.

Грузовые паровозы. Общая окраска чёрная. Второй основной цвет ярко-красный (киноварь), которым окрашивались все ведущие и поддерживающие колёса (кроме тендерных), буферные брусья спереди и сзади, метельники, иногда тележки поддерживающих осей (ФД), бортики ходовых площадок котла (последние иногда красились белым цветом) и швеллеры, поддерживающие тендерные баки. Особенностью окраски всех отечественных паровозов являлась окраска боковых поверхностей бандажей колёс белой краской. Кроме того, белым окрашивались торцы осей колёсных пар.

Пассажирские паровозы. Общая окраска зелёная или голубая. В отличие от современных вагонов и локомотивов, зелёная окраска паровозов была более светлой. Зелёным (голубым) цветом окрашивались обшивка котла, будка (кроме крыши), тендер, цилиндры. Красным цветом окрашивались все колёса, буферные брусья и тендерные тележки.

Рама паровоза. Независимо от рода его службы окрашивалась в

соответствии с простым правилом: листовая рама — красным цветом, брусковая — чёрным.

Все остальные детали. Кроме тех, которые должны были иметь чистый металл, окрашивались чёрным цветом. Чёрным цветом красилась дымовая коробка с трубой; вследствие высокой температуры, которой они подвергались в процессе работы, труба и дымовая коробка были матовыми. Чёрным цветом красился крейцкопф (головка штока, к которой крепится передний конец шатуна).

Паровозы дореволюционной постройки. Рамы и оси колёс окрашивались в чёрный цвет при сохранении буферных брусьев красными. Колёсные центры часто тоже окрашивались в чёрный цвет, при этом на пассажирских паровозах на спицах и ободах наносилась красная цирковка.

Декоративная отделка. Окантовка боковых стенок будок, цилиндров и тендеров по контуру рамками с выкружками по углам. На пассажирских паровозах, имеющих зелёный или голубой цвет, окантовка наносилась оранжевой краской, а на грузовых, чёрных — красной краской.

Рисунки Арк.Орехова

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

Адрес для писем:
Россия, 144012 Московская обл.,
Электросталь, а/я 104
Сергееву О.А.

Авторский коллектив:

Е. Абрамов (С.Петербург)
Ю.Акимов (Москва)
В.Буракшаев (Москва)
А.Васильев (Москва)
Дм.Вережкин (С.-Петербург)
С.Волков (Ростов/Дону)
В.Галкин (Москва)
Я.Дорошенко (Прага)
Э.Ершов (Швейцария)
А.Иоффе (Москва)
А.Исаев (С.Петербург)
И.Ивонина (Электросталь)
П.Кондратьев (С.Петербург)
О.Корешенков (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,
Дании, Израиле, Италии, Испании, Ка-
захстане, Латвии, Литве, Норвегии,
Нидерландах, Польше, Португалии, Рос-
сии, США, Франции, Финляндии, Че-
хии, 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

Ивониной 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 вялотекущую
переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666

Заказ № 528. Тираж 1000 экз.
Печать "Компания "Мега-Арт"
октябрь 2003

В розницу цена свободная

Клуб ТИММ "Локотранс"© Россия,

Ставрополь

WWW.LOKOTRANS.COM



ТЭП70-0493 демонстрировался в день празднования 140-летия Коломенского завода 26 сентября 2003 г. Этот тепловоз является 2838-м тепловозом, выпущенным к моменту юбилея с момента появления первого, еще довоенного, коломенского тепловоза. Подробные материалы о новинках Коломенского завода - читайте в №11.

Фото А.Иоффе

4

ПУТЕШЕСТВИЕ

По белорусской чугунке-2

12

КОЛЛЕКЦИОНЕР

Международный союз железных дорог

13

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

14

МУЗЕЙ

Афинский железнодорожный музей

16

УЗКОКОЛЕЙКА

Узкоколейные заезды

19

ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ

Юбилей трамвая курорта-ветерана (Пятигорск, Кисловодск)

25

Трамвайные страсти Кавказа

26

НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ

28

НЕ В МУЗЕЙ

Паровозный тендер 19 века

32

БЕСЕДЫ О ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

36

Искусственные сооружения

КАТАЛОГ НОВИНОК 2003 от AUNAGEN

44

ПАКГУАЗ

49

ВИТРИНА

Новинки Фаллер для ТТ

Семейство Маллетов

Двухосная цистерна

МАСТЕРСКАЯ

Учим ездить модели по стрелкам

Русский "Маллет". Изготовление модели паровоза (2)

ПРИВЕТ С ДОРОГИ

Воспоминания о Бискамже

Обложка: Дизельпоезд ДР1П-064/079 Белорусских железных дорог. Фото И.Никончука, апрель 2003 г.

В кадре: Модель паровоза серии i (В^к), автор М.Каминский

Обложка: действующий музейный паровоз Маллета класса "Челенджер" типа 4-6-6-4. Фото из архива редакции. Автор неизвестен.

Минск-
пассажирский.
Электровоз
ЧС4Т-600.
Фото
И.Никончука



Иван Никончук

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО БЕЛОРУССКОЙ ЧУГУНКЕ - 2

Совершить это очередное путешествие по Белорусской чугунке, главной целью которого, как и в прошлый раз, была одна из баз запаса, на этот раз - база запаса Негорелое, которая заинтересовала меня достаточно давно! База эта находится между Минском и Барановичами на 798-м километре главного хода дороги. Всякий раз, возвращаясь на поезде из Бреста в Москву, я с нетерпением ждал, когда же снова увижу Негорелое!

На эту базу поступали все отставленные в свое время от работы 2ТЭП60 приписки депо Минск. И вот поезд пролетает эту базу чуть больше, чем за полминуты, но, несмотря на высокую скорость, мне все-таки удастся заметить кое-что интересное, а именно - в начале базы стоял кузов от 2ТЭП60 с низко расположенными жалюзи, то есть с крышевым холодильником - это был 2ТЭП60 первого выпуска. Такими Коломенский завод выпускал ТЭП-ки до середины 1966 года, последними из них были 2ТЭП60-0014 и ТЭП60-0167. Затем мимо меня промелькнуло, где-то 7-8 2ТЭП60, которые я сразу же узнал по наличию переходного тамбура между секциями. Это были те легендарные 2ТЭП60, которые, в свою очередь, как и ТЭП10Л, несмотря на большую серию - 116 машин, были списаны и вскоре очень быстро забыты. Но если ТЭП10Л быстро списывались из-за своей малой мощности и значительного роста массы поездов, то 2ТЭП60 - это был, для того времени, могучий двух секцион-

ный тепловоз, общей мощностью 6000 л.с., а самое главное - был предназначен для пассажирской работы на высоких скоростях! Казалось бы, служить и служить ему на стальных магистралях, но, к глубочайшему сожалению, вся эта великая серия по многочисленным техническим причинам, а затем, и в связи с электрификацией главного хода дороги, была очень скоростносно сначала отставлена от работы на линиях. Затем после небольшой эксплуатации на хозработах или при депо эти тепловозы отставлялись в резерв и впоследствии резались, а ведь большинство из них и не отработали 2/3 своего ресурса!

Последние "нормальные" двухсекционные 2ТЭП60 доживали свое на Белорусской железной дороге - в депо Минск и Орша. После полной электрификации участка Вязьма - Брест в 1983 году, основная часть из них было отставлено, а оставшиеся в работе водили от Минска поезда Москва-Вильнюс и Москва-Калининград. В 1990 году в депо Орша стали поступать ТЭП70, которые и заменили, в основном по экономическим показателям, последние 2ТЭП60 в конце 1994 года. Последние рабочие 2ТЭП60, уже в расцепленном виде оставались в работе на хозяйственных работах или на маневрах при депо Орша. Последний из них был 2ТЭП60-0008 секция "Б", отставлен от работы он был в 1997(8)? году - с него было демонтировано все оборудование для ремонта депо-ских ТЭП60. Его кузов про-

стоял на запасных путях депо еще около пяти лет, и где-то летом 2002 года был разрезан. Не найдя больше никаких следов 2ТЭП60 в депо Орша, я и решил предпринять это путешествие, основной целью которого было посещение базы запаса Негорелое, на которой и по сей день осталась основная часть именно двухсекционных 2ТЭП60!

Поездка эта осуществлялась во многом благодаря А. С. Никольскому, который помог нам написать письмо на имя начальника депо Минск. В письме мы просили предоставить возможность посетить базу запаса Негорелое, которая являлась филиалом депо Минск, и расположить нас на 3 дня в депо с ночевкой, так как помимо Негорелого нам хотелось еще посетить музей железнодорожной техники в Барановичах, в экспозиции которого также было очень много интересной техники.

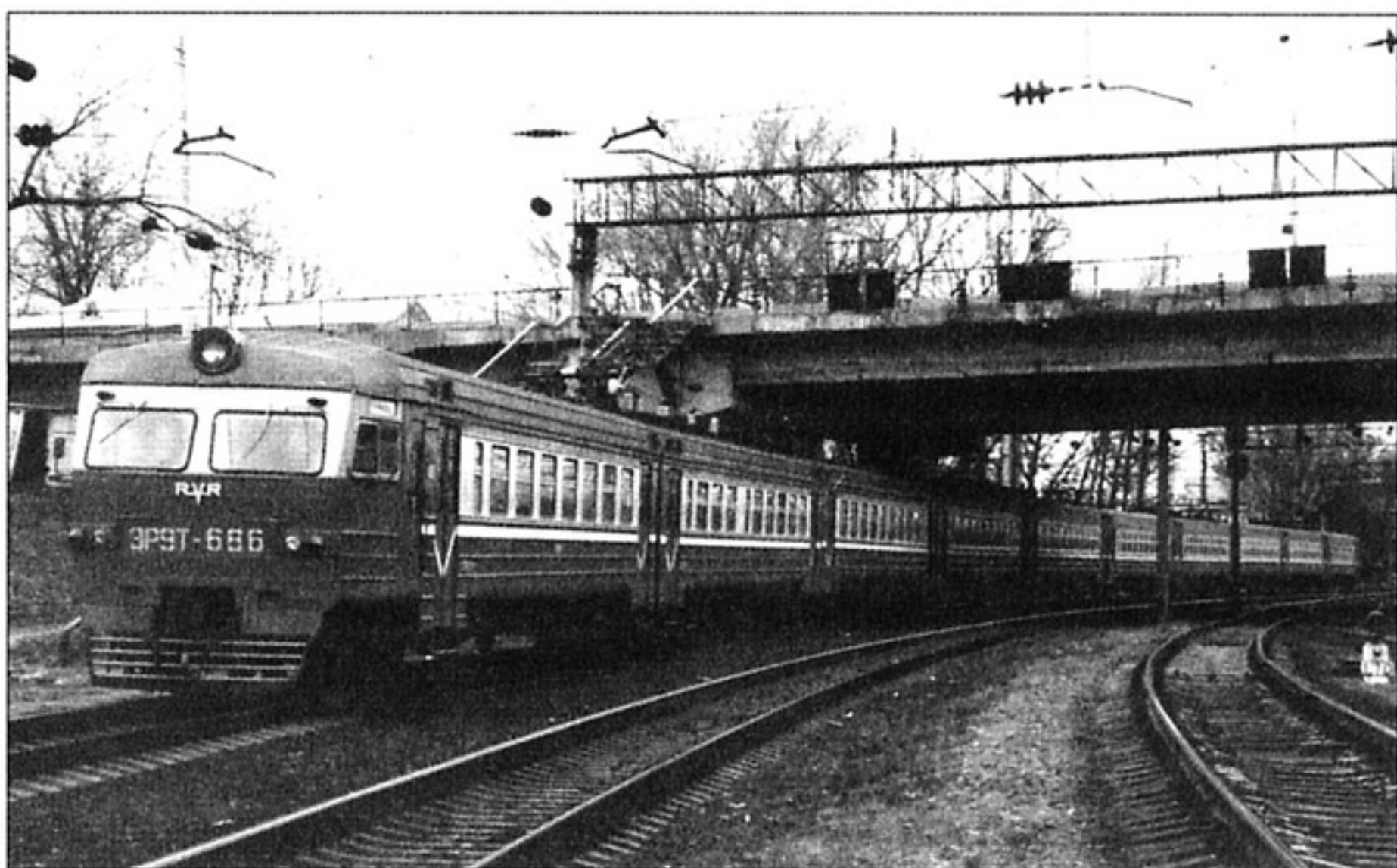
И вот, наконец, найдя попутчиков: московских любителей Романа Букина и Андрея Бармина, мы отправились в путешествие по Белорусской Чугунке-2.

Вечером на поезд, и мы уже ранним утром подъезжали к Минску, по дороге на участке Орша - Минск на огромной скорости пролетаем базу запаса Славное, через небольшой промежуток между составами с рефрижераторами мы лишь мельком замечаем ТЭП60 и прицепной вагон ДР1, стоящие на соседних путях. В Минске на вокзале нас сразу же поражает чистота - ни бумажек, ни окурков от сигарет, и дело



не в том, что вокзал хорошо убирают - просто народ там более аккуратный - не то, что у нас, когда бывает так, что просто лень подойти к урне и кинуть туда - все равно уберут, подумаешь, кинув мусор куда попало. Сразу же бросается в глаза новое, недавно отстроенное по последнему слову техники роскошное здание вокзала. Заходишь внутрь, и сразу же удивляешься мастерству строителей и проектировщиков: два больших табло прибытия и отправления поездов, да и само расписание — на одном табло высвечиваются сразу все поезда, будь то скорый поезд Москва - Прага или простая обычная электричка до Молодечно, или пригородный поезд. А у нас - пока найдешь табло с расписанием скорых поездов, потом пригородных, в третьем месте корявым подчерком указаны отмены, и пока с этим всем разберешься, то нужный поезд давно уедет. Дальше наверх к залу ожидания ведет роскошный эскалатор. В самом зале ожидания, несмотря на большое число пассажиров, всегда найдется место присесть и дождаться своего поезда, да и над головой висит тоже табло с расписанием, также в зале находится целый ряд ларьков, где всегда можно купить все, - начиная от еды и заканчивая печатной продукцией. Спустившись вниз по двум эскалаторам, сразу попадаешь в камеры хранения, стоимость которых где-то в 3-5 раза дешевле, чем у нас. Прямо из зала ожидания можно в две стороны спуститься на нужную платформу, на каждой из платформ также имеются подземные переходы, которые с одной стороны вы ходят к метро, а с другой на автобусные остановки. Осмотрев все достопримечательности вокзала, мы отправляемся на ПТОЛ. Там мы снимаем ЧС4^Т- 555 тч Минск в нестандартной окраске, да еще и со звездой, которые после распада СССР, как и всю остальную символику, начали стремительно сдирать со всех локомотивов. Также хочу отметить, что где-то в период с 1996 по 1997 почти весь подвижной состав Белорусских железных дорог кроме "машек" был перекрашен с обычных заводских окрасок в нестандартные. Сейчас вы не найдете ни одного рабочего локомотива в обычной, привычной заводской окраске, будь то хоть ЧС4^Т, хоть ТЭП60, ТЭП70. На 2ТЭ10У были добавлены одна белая и одна желтая полосы, тянувшиеся по всему кузову, на ВЛ80С те же полосы тянутся по всему кузову, но в конце над второй тележкой они выполнены в виде молнии.

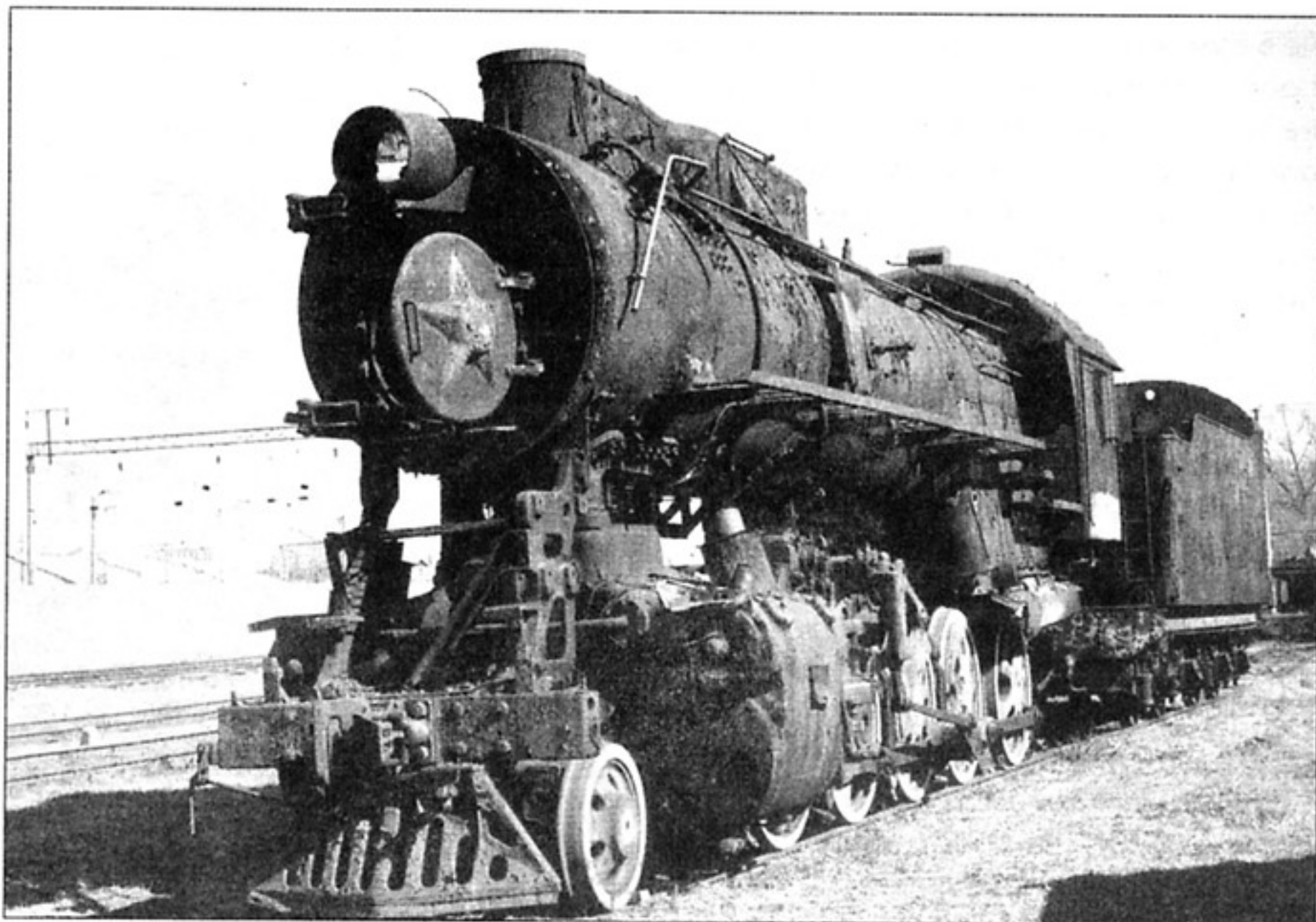
Затем электропоезда и дизель-поезда были перекрашены в синий цвет, а на боковине кабины ярко пестреют красно-зеленые полосы - колор флага



ВЛ80С-650, Минск.
ЭР9Т-686 на пл.Столичный.
Электропоезд ЧС4^Т-555. ПТОЛ Минск.
Фото И.Никончука

государства - даже обычные вагоны были перекрашены в тот же синий цвет. Но все же, хоть и редко, но иногда можно увидеть несколько единиц ТЭП60 из тчОрша, или ВЛ80^с в родной окраске, но это лишь те машины, которые недавно были подняты с баз запаса. Но, несмотря на все это, очень приятно, что в Беларуси на железной дороге самое ценное это люди, а лучшие из них уже сами стали историей. Имя начальника депо и партизанского комбрига Константина Сергеевича Заслонова присвоено промежуточной станции на участке Орша - Лепель, Оршанскому локомотивному депо, электровозу ВЛ80^с - 650 и тепловозу ТЭП70 - 0379. Оршанский техникум железнодорожного транспорта носит имя своего выпускника, начальника Минского отделения и Белорусской железной дороги Евгения Ивановича Володько, также его имя носят: одна из улиц Минска, электропоезд ЭР9Тм - 801 и тепловоз ТЭП70 - 0384. В память о героизме железнодорожников в Великую Отечественную и во время войны в Афганистане именами партизан заслоновцев Сергея Чебрикова и Владимира Сарнова названы тепловозы ТЭП70 № 314 и № 214. Именами погибших в Афганистане помощника машиниста депо Минск Александра Ладутько и монтера Минской дистанции пути Николая Чепика названы электровоз ЧС4Т-600 и электропоезд ЭР9Т-700. О подвиге Минского машиниста Владимира Яцкевича, погибшего за контроллером в 1957 году, нынешнему и будущим поколениям напоминает тепловоз ТЭП60-0632, еще один ТЭП60-0836 носит имя Владимира Окоркова - героя социалистического труда и главного инженера службы сигнализации и связи. Этот список можно продолжать еще и еще, одним словом, просто приятно, что эти люди навсегда останутся в памяти коллег.

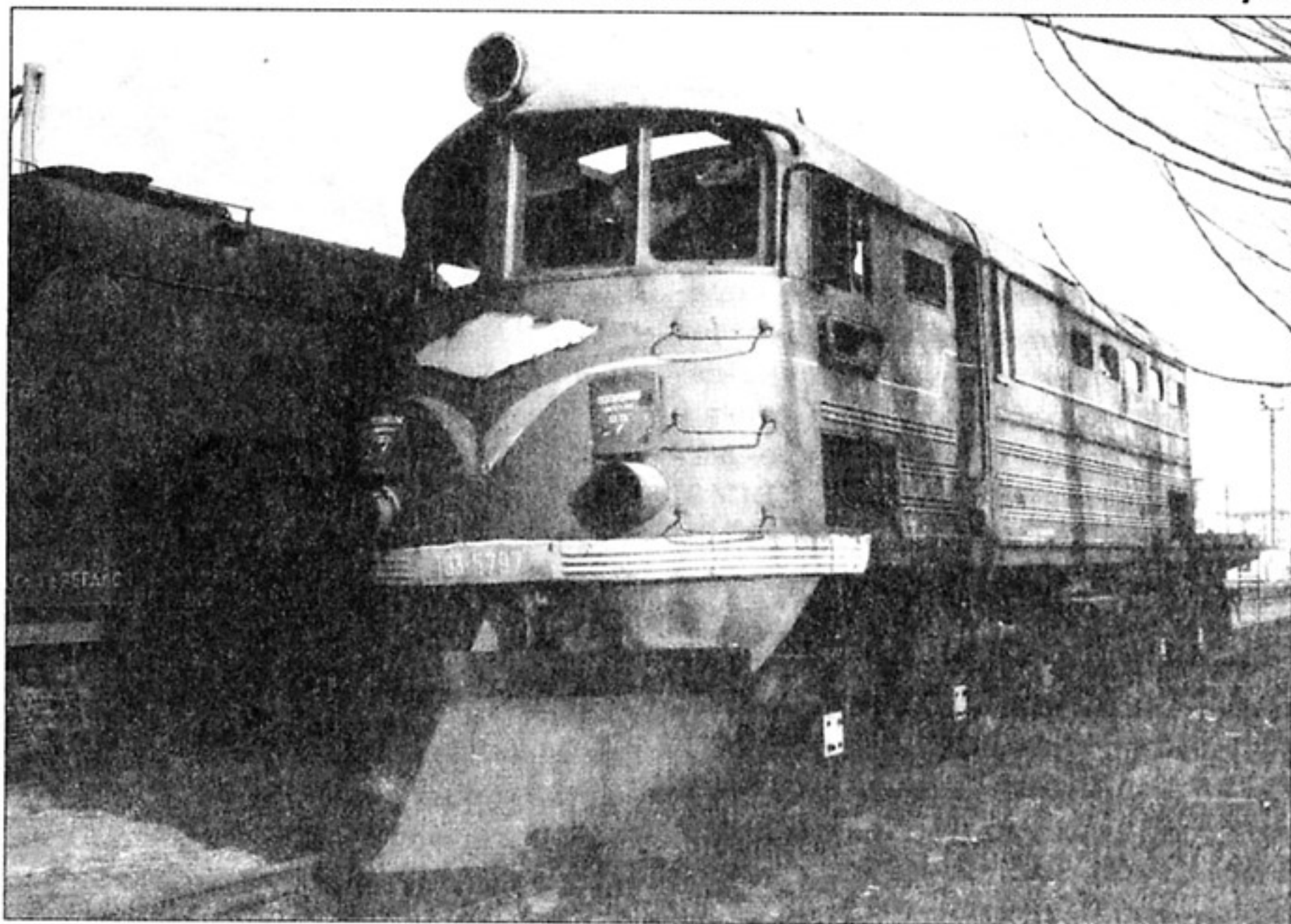
С вокзала мы направляемся в депо, поднимаемся к начальнику, заходим к секретарше, представляемся ей и показываем бумагу. Она отвечает нам, что начальник уехал, и предлагает нам подождать еще кого-нибудь из руководства депо. И вот, мы уже знакомимся с начальником отдела кадров Антоном Павловичем. Затем проходим инструктаж по технике безопасности при нахождении на территории депо. Через некоторое время мы уже беседовали с начальником базы запаса Негорелое - Ковалевским Антоном Николаевичем. Он сообщает нам, что как раз будет завтра на базе, и будет ждать нас с утра, чему мы, конечно же, очень обрадовались. Потом беседуем с Антоном Николаевичем, он рассказывает нам историю депо, сообщает



Серия Л-... База запаса Негорелое.
2ТЭП60-0049. База запаса Негорелое. Фото А.Бармина



ТЭЗ - 5797 с плужным снегоочистителем. Фото И.Никончука.



нам, что у них есть деповской музей, где очень много всего интересного, а также недалеко от депо находится Центральный Дом Культуры Железнодорожников, где также есть музей, а затем располагает нас в гостинице при депо. Уже в сумерках мы обходим депо и, к сожалению, не обнаруживаем там секции от 2ТЭП60-0050, которая работала там, в прошлом году в качестве котельной, но затем находим ее у поворотного круга, но уже переделанную в обычный ТЭП60 (см. ниже).

На следующий день ранним утром садимся на электричку и отправляемся к одной из наших заветных целей. Итак, после часа езды мы в 8:30 прибываем в Негорелое, и сразу же направляемся на базу.

Интересна и сама история станции Негорелое. На переходе Негорелое - Столбцы некогда Польской железной дороги имелось два пути. Первый главный - широкой колеи 1524 мм и второй главный западноевропейской 1435 мм. Советские поезда по первому пути доходили до станции Столбцы. По второму пути осуществлялись грузовые перевозки, в связи, с чем на станции Негорелое производилась замена колесных пар вагонов и перегрузка грузов. Мне уже довелось один раз случайно побывать на ней в мае 2001 года, но тогда долго я там не задерживался, так как был случайно проездом - лишь сделав пару кадров и отметил номера 2ТЭП60.

Вскоре наш электропоезд уезжает, и с базы до нас доносятся шипение сварки, и скрежет металла - должно быть что-то режут! Но вот слышен лай собак и мы, наконец, то уже у входа, где нас встречают и сообщают, что начальник уже нас дождался, дверь открывается и перед нами предстает следующая картина: два старых пассажирских вагона, несколько тепловозов ЧМЭЗ и дальше в два ряда идет сплошная вереница ТЭП-ок. Но я вдруг сразу вспоминаю свое предыдущие пребывание и делаю вывод, что база значительно опустела! Но вот появляется начальник, приветствует нас и приглашает на экскурсию по базе. Первый наш взор падает на отдельно стоящий в начале вереницы 2ТЭП60 - 0019, трудно передать чувства, которые испытываешь при виде этого могучего внушительного, и в тоже время давным-давно всеми забытого и никому не нужного локомотива. Стоит он уже много лет без дела, с роковой записью в тех паспорте "Списан под устранение", и ждет он свой черед - то ли на гвозди отправят или, хоть немного впрок, на запчасти. А ведь бывали раньше времена! - конец шестидесятых, семидесятые, - при-

едешь на поезде в Вязьму, а дальше никакой электрификации до самого Бреста. Подбежишь к голове поезда, что бы понаблюдать за сменой локомотивов, а там вместо всем привычного ЧС4^Т, с громким "БУ - БУ - БУ" под поезд заезжает, блестя на солнце заводской краской легендарный 2ТЭП60. Да были раньше времена, когда 2ТЭП60 водили поезда по главному ходу на участке Вязьма - Брест. Водили, да еще как - со скоростями до 140 км/ч, а на некоторых весьма значительных участках и до 160 км/ч! Тогда время в пути от Москвы до Бреста занимало в среднем менее десяти часов, а самый быстрый поезд преодолевал это расстояние за 9 часов! К примеру, сейчас этот же поезд, но с более новыми вагонами и ведомый такими современными электровозами, как ЧС7 и ЧС4Т преодолевает тоже расстояние за тринадцать с половиной часов!!!, что в среднем на четыре часа больше, чем тридцать лет назад!

Но возвратимся обратно на базу, экскурсия по которой только начинается. И вот Антон Николаевич после краткого рассказа о базе начинает свой личный рассказ, что называется "Взгляд из кабины". Оказывается, что он сам в своей молодости работал помощником машиниста на 2ТЭП60 и с радостью нам об этом рассказывает. Рассказывает он нам и о том, как раньше на 2ТЭП60 возили из Москвы в Минск самого Л.И. Брежнева, вспоминает он и о том, как в начале 60-х годов 2ТЭП60-0005 влетел на переезде со скоростью 140 км/ч в трактор - тепловозу сильно разбило кабину, ну а все то, что осталось от трактора долго искали в радиусе двухсот метров. Во главе вереницы стоит ТЭП60 - 0235, а все остальные 2ТЭП60 стоят в сцепе.

В основном на базе все локомотивы находятся в хорошем состоянии. В конце сплотки стоит кузов ТЭП60-0260, а рядом на отдельном пути ТЭП60-0225, на котором в 2000-м году был пожар. Ну, вот мы подходим к концу базы и с прискорбием наблюдаем, как двое рабочих усердно режут кузов, который остался от 2ТЭП60-0013А. Потом я замечаю, что нет и еще двух кузовов, оставшихся от ТЭП60-0169 и 0348, на их месте валяется недавно отрезанная верхняя часть от кабины 2ТЭП60-0013А. Затем я отмечаю очень "старые" номера ТЭП60: 0225; 0228; 0230, и следующие тепловозы 2ТЭП60: 0016; 0019; 0049; и одну секцию 0050, из которых полностью рабочая только 0049-я, а где же все остальное спросил я у Антона Николаевича? Оказывается, что еще 3 машины 2ТЭП60-0021; 0022, и 0023 в конце прошлого года были переданы на

базу запаса Шклов, которая располагается между Оршей и Могилевом. Также от Антона Николаевича я узнал одну интересную вещь: оказывается раньше на базе были еще и 2ТЭП60-0051; 0052 и целый 0050-й. Но по причине износа парка ТЭП60 в депо Минск, в котором и по сей день, продолжают работать такие старые машины, как, например № 0250, 0278 - которые были выпущены еще в 1968 году, руководством депо было решено переоборудовать новые 2ТЭП60, которыми, и оказались №0051 и 0052 - 1979 года выпуска, в два обычных односекционных ТЭП60. Процесс переоборудования был следующим: тепловоз проходил ремонт КР-2, с демонтажем межсекционного тамбура, суфле, и впоследствии уже у каждой из секций вырезался целый лист с дверью, оставшейся от тамбура и маленьким окном, расположенным прямо над тамбуром. Затем на это место вваривался тот же лист, но уже с обычным окном, как у серийных ТЭП60, после чего оставалось лишь "реанимировать" после долгой стоянки сам тепловоз. Первым был переоборудован 0052-й, чтобы не вносить путаницу с обозначениями этих секций буквами "А" и "Б" с прежним номером, было решено, пойти, следующим, путем: секцию, 2ТЭП60-0052А, обозначили, ТЭП60-0052, а секцию "Б" - ТЭП60-0152, то есть секция "А" сохраняла номер прежнего тепловоза - 0052, а у секции "Б" к этому номеру прибавлялась сотня, то есть - 0152. Так секции "А" и "Б" вышедшего из аналогичного ремонта 2ТЭП60-0051 имели номера ТЭП60-0051 и 0151 соответственно. В настоящий момент последний такой ремонт прошла секция "А" тепловоза 2ТЭП60-0050, так как происходит это все в деповских условиях и не очень быстро, то 2ТЭП60 извлекаются с базы по одной секции. Но вот нашу беседу прерывает долгий и низкий гудок, я оборачиваюсь, и вижу, как на базу вместе с краном прибывает как раз один из переделанных таким образом ТЭП60 - это был именно тот ТЭП60-0050, который мы прошлым вечером встретили в депо. Кран, очевидно, привезли для разборки порезанного 2ТЭП60. Затем начальник сообщает нам, что он прибыл не только за этим, но и для того, чтобы забрать на очередную переделку одну из секций 2ТЭП60, а самое интересное оказалось то, что он прибыл за своим "братом" 2ТЭП60-0050Б, которые в свое время, когда-то составляли единое целое - славный тепловоз 2ТЭП60-0050.

Базу мы покидаем где-то после полудня...

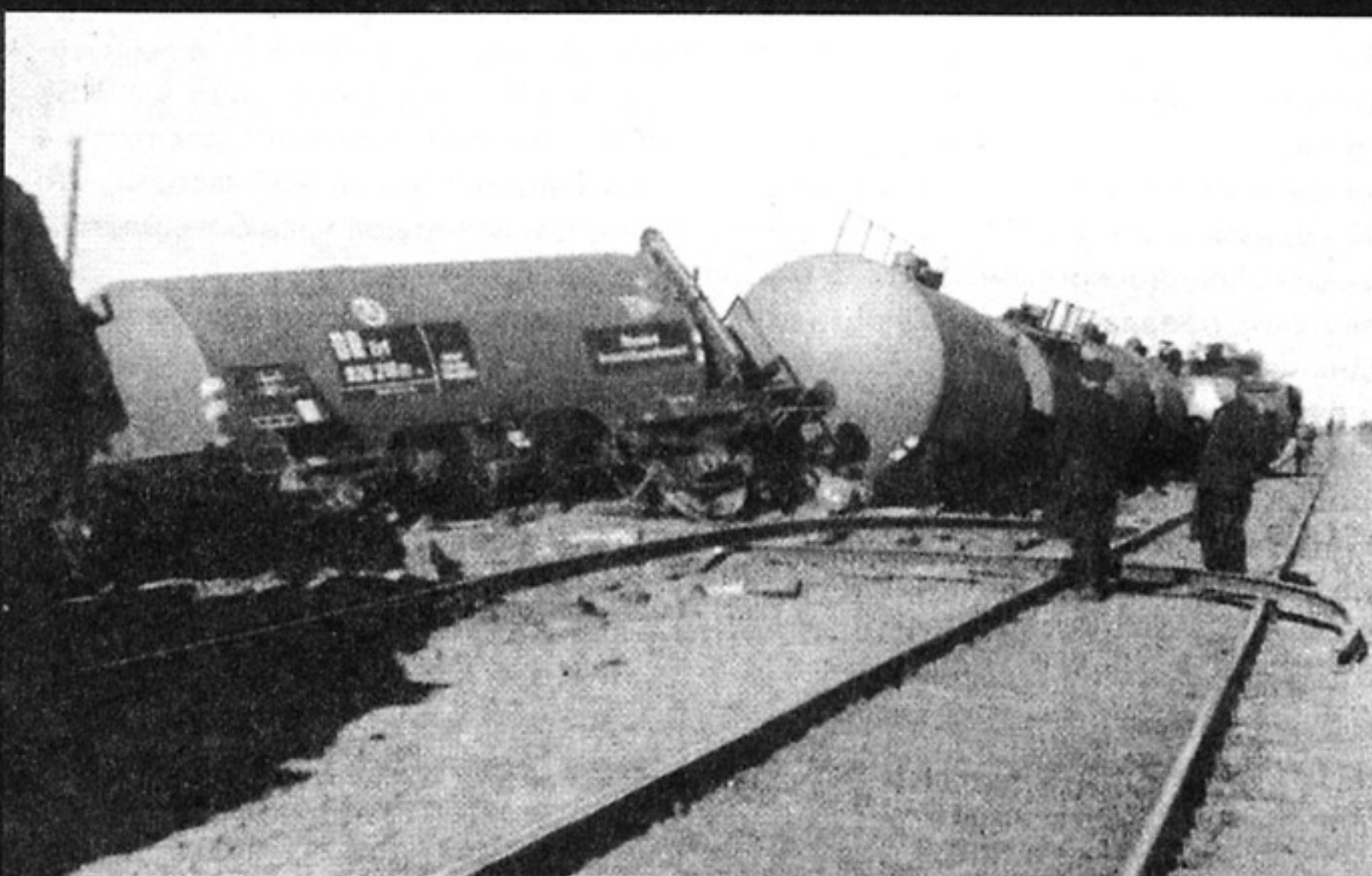
В эту поездку удалось посетить музей в минском Центральном Доме Культуры Железнодорожников.

В музее, который располагается в двух больших комнатах, общей площадью около двадцати метров отображена вся история развития дороги. Первым этапом постройки железной дороги было заложение станции Минск 23 августа (4 сентября) 1870 года, затем в 1871 году было открыто движение между Смоленском и Брестом. Затем в 1873 году была построена станция Минск Линдаво - Роменской железной дороги, ныне Минск - Пассажирский, которая на узле была размещена таким образом, что легко соединялась со станцией Минск Московско-Брестской железной дороги двумя отдельными двухпутными соединительными ветвями. Затем дорога развивалась до Молодечно и Осиповичей. В период с марта 1877 по осень 1879 была произведена укладка второго пути от Смоленска до Бреста. Поначалу железные дороги находились в частных руках и развивались в большинстве благодаря вложению в них частных капиталов. На огромных картинах изображены различные этапы развития дороги. Вот, например на одной из них - встреча первого прибывшего на дорогу паровоза. Затем в иллюстрациях и на бумаге отображен непростой период нахождения дороги во времена оккупации немецких захватчиков с 1941 по 1944 года. 27 июня 1944 года город Орша был освобожден от фашистских оккупантов, а уже 3 июля был освобожден Минск, где 10 июля встречали первый поезд из Москвы. Сначала гитлеровцы, планируя остаться тут навсегда, перестраивали все на свой лад. Так, вся сортировочная станция Минска была оборудована еще неизвестными у нас сортировочными горками, и соответственно вагонными замедлителями при спуске. Но все это они благополучно демонтировали и забрали с собой при отступлении в 1944-м году. Двухпутный участок Орша - Минск остался почти не поврежденным, были разрушены лишь мосты через реки Бобр, Березину и Свислочь. Но полностью был выведен из строя участок Орша - Шуховцы. На Оршанском узле были полностью разрушены здания постов централизации и стрелочных переводов, а также было снято и вывезено в Германию верхнее строение путей общей протяженностью в 26 километров. Участок Орша - Лепель, общей протяженностью почти в 100 километров (!!!) был полностью забит трофейным подвижным составом.

Следующий стенд в музее отображает период восстановления дороги. Благодаря высокому энтузиазму, в ко-



Вокзал Орша-Центральный, зима 1942 г. (фото Деге)



Такую картину довольно часто можно было наблюдать на оккупированных территориях. Подорванный наливной состав на линии Орша-Рославль недалеко от станции Червино в 1942 г. (Фото Деге)



При отступлении войска немецкого Вермахта демонтировали и разрушали верхнее строение пути с помощью механических устройств типа "рельсового плуга". (фото Бундесархива)

Иллюстрации из книги Н. Wenzel "Lokomotiven ziehen in den Krieg"

роткие сроки были восстановлены основные узлы управления, централизации и связи. В связи с полным разрушением участок Орша - Шуховцы восстанавливался как однопутный. Но самое страшное, что из-за полного разрушения и демонтажа всего оборудования в послевоенные годы некоторые участки было решено не восстанавливать вовсе. Таким образом, полностью навсегда пропали значительные по длине с некогда огромными сортировочными станциями участки пути, такие как: Белоозерск - Янов-Полесский - Камень Каширский...

Соседний стенд рассказывает нам о внедрении на дороге прогрессивных видов тяги. Так, с внедрением в марте 1966 года тепловозов ТЭЗ весовая норма поездов составила 3000 - 3600 тонн. Поэтому на расформировании составов использовались спарки тепловозов ТГМЗ в Минском узле и отдельно ТЭМ1 в Орше, которые в 1971 году заменили ЧМЭЗ. Особое место в музее занимает стенд электрификации Минского отделения.

14 апреля 1961 года было решено начать подготовку к электрификации 48-ми километрового участка Минск - Олехновичи. Затем 11 июля 1961 года были выделены средства для постройки мотор-вагонного депо на станции Минск - Северный. Комплектование первых трех составов электропоездов ЭР9 -23; 29 и 33 было произведено в локомотивном депо Горький. Там же они прошли наладку, наладочный пробег, и затем переданы Минску к пуску первого электрифицированного участка.

5 декабря 1963 года в контактную сеть было подано напряжение, и уже поздно вечером первый пробный электропоезд ЭР9-23 произвел обкатку. Наконец, 7 декабря 1963 года было официально открыто регулярное движение электропоездов. Так первый электрифицированный на Белорусской дороге участок вступил в строй. Затем 4 декабря 1966 года было открыто сквозное движение по электрифицированному участку Минск-Молодечно. Затем в апреле 1964 года в депо были переданы с Горьковской дороги еще два состава ЭР9-39 и 44, а уже в июле с Рижского завода были получены еще три электропоезда ЭР9П- 48; 52 и 53. На всех других направлениях пригородное сообщение осуществлялось традиционно: паровоз и деревянные пригородные вагоны. Только в январе 1969 года на дорогу начали поступать первые дизельпоезда ДР1. Первыми дизель поездами, прибывшим с Рижского завода в Минск считаются ДР1-025 и 026. В последствии ими заменялись паровые поезда вплоть до сентября 1970 года. Темпы электрификации значительно возрастали: в конце

1975 года открыто сквозное движение на участке Борисов-Минск-Столбы; 27 декабря 1979 года был отправлен первый электропоезд, проследовавший со станции Орша до станции Красное. Затем 27 января 1980 года от Смоленска до Орши прошел первый грузовой поезд, ведомый электровозом ВЛ80Т.

4 марта 1980 года на участке Орша-Смоленск открыто движение пассажирских поездов на электротяге с электровозами ЧС4Т.

И, наконец, в 1983 году была закончена электрификация участка Барановичи - Брест, и было открыто сквозное движение на электротяге от Москвы до Бреста. Вот как много интересного рассказал нам этот скромный музей. В оставшиеся два часа светлого времени суток мы спешим на перегон. Садимся на электричку в сторону Барановичей, отъезжаем несколько километров от города и уже на третьей остановке мы выходим. Быстро сориентировавшись, находим прекрасное место на холме в кривой, где отлично снимаем в обе стороны. Наконец уже в сумерках возвращаемся в дом отдыха и после насыщенной программы заваливаемся спать.

На следующий день встаем очень рано - на сегодня цель - посетить музей натуральных образцов на станции Барановичи - Полесские, о котором уже упоминалось в ЛТ. Но поступила информация, что экспозиция музея с тех пор значительно увеличилась. Итак, покидаем дом отдыха в шесть утра и поспешно направляемся на вокзал. На улице, несмотря на первое апреля, с утра еще значительно свежо, да так, что на шпалах выступает иней. Наконец, мы на вокзале, прибывает скорый поезд Москва-Прага, просим машиниста взять нас до Барановичей, на что он соглашается. И вот мы уже в пути, пролетаем несколько станций, и через два часа пути мы уже прибываем на станцию Барановичи - Центральные - крупный железнодорожный узел, соединяющий в себе сразу четыре направления: на Минск, Брест, Волковыск и через Барановичи - Полесские на Лунинец. Помимо всего этого - Барановичи - это крупная ремонтная база, где проходят ремонт, начиная с подъемки и заканчивая КР - все Белорусские электровозы и электропоезда. Следов от паровозов в депо уже практически не осталось - одна Лебедянка стоит на отоплении и еще кое-где на запасных путях стоит несколько тендеров от паровозов ЭР. Затем мы замечаем кузов от ТЭЗ-5797, у которого вместо обычного метельника приварен металлический пług, видимо эта секция используется зимой в депо для расчистки снега. На поворотном кругу замечаем списанный головной вагон от дизель - поезда ДР1-040, затем отмеча-

ем еще несколько сараев из прицепных вагонов того же ДР1, в том числе сарай из вагона ДР1-025, который когда-то был первым дизельпоездом, поступившим в Белорусскую дорогу. Не теряя времени, поспешно возвращаемся на вокзал. На вокзале в расписании обнаруживаем, что ни электрички, ни поезда в ближайшие три часа в сторону Барановичей - Полесских нет. Недолго думая, выходим в город на остановку и на автобусе доезжаем до самого Полесского вокзала. По дороге, уже при подъезде к вокзалу, с моста замечаем пригородное депо Барановичи - Полесские, а затем и крыши музейных экспонатов. Сам музей расположен в ста метрах от вокзала. В музее сразу при входе стоит на мосту выполненный в типоразмере 1 :10 макет паровоза серии "В". Затем справа идет аллея, с обеих сторон которой выставлены тележки, самоходные дрезины, кран ПК-6 и другая путевая техника.

К основной экспозиции с паровозами ведет асфальтовая дорожка, справа от которой находится старинная деревянная будка дежурного по переезде со шлагбаумом с табличкой "Берегись поезда".

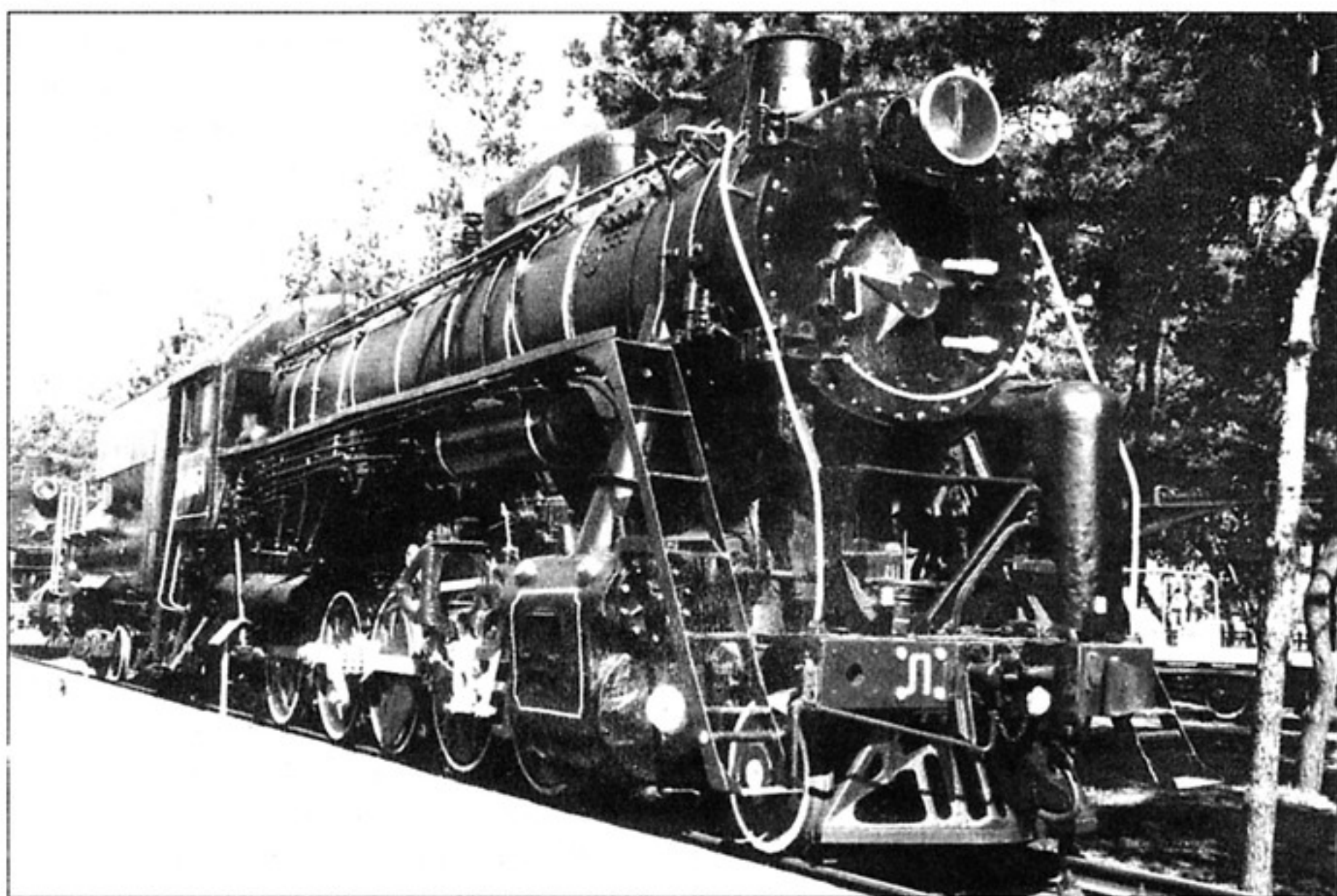
Затем с права, с обеих сторон стоят паровозы 9Пм-221; Л-0054 с тендером 0024; ЭР670-14; ТЭ-6248, за ними располагаются старинные двухосные грузовые вагоны: это цистерна, платформа и вагон-пульман, затем уже двухосные и четырехосные пассажирские вагоны. В самом конце пути возвышается громадный семафор.

С другой стороны, сразу после паровозов стоит передвижная трансформаторная подстанция переменного тока, которая питается от высоковольтных ЛЭП и предназначена для понижения напряжения до 27,5 кВ, сразу за ней стоит двухосный снегоочиститель Камбарского завода.

Дальше за мостом расположена вторая часть музея: это тепловозы: ТГМ1, ТГК2, М62-1098; ТЭЗ-7590 и ТЭП60-0369. На соседнем пути находится дизель-генераторная электростанция и вагон-рефрижератор со штабным вагоном. Параллельно им в ряд установлены различные путевые указатели - несколько светофоров, в том числе и давно вышедшие из применения - прожекторные, вместе с ними установлены и различные путевые указатели и маневровые светофоры, завершает эту экспозицию паровозная гидроколонка. И, наконец, прямо около входа установлен бывший купейный амендорфовский вагон, переоборудованный в вагон-музей. Помимо всего этого на привокзальной площади установлен на постаменте паровоз - памятник ЭР703 -77.

Итак, посетив музей, мы дальше решаем ехать в Лунинец. Вместо обычного пригородного поезда до Лунинец, на станции стоит ТЭП60-0443 с пассажирскими вагонами, который идет через Лунинец на Украину до Горыни. Бригада нас берет без всяких проблем, и вот мы уже в передней кабине едем в Лунинец. По дороге, которая от Барановичей до Лунинеца идет двухпутная, нас впечатляют очень живописные места. Двухпутка то расходится в кривых, то вновь сливается в разных уровнях. И вдруг мне вспоминается прошлая поездка по этому участку, тогда машинист говорил нам, что на этом участке еще со времен войны осталось несколько немецких дотов! Но в то время мы проехали их в полной темноте, и мне ничего ни удалось разглядеть. Благо сейчас время около двух дня, и я спрашиваю о них у бригады, - а вот как раз сейчас за поворотом покажутся, отвечает мне машинист. И вдруг из-за поворота вырастают, сначала по одному, а затем и три в ряд огромные каменные сооружения длиной около десяти метров и с узкой по всей длине амбразурой - это и есть те самые доты. Вот немцы строили, начинает машинист, уже около шестидесяти лет стоят и не ломаются. Да и впрямь, за все это время, что прошло после войны ни на одном из дотов особых разрушений не видно, разве что кое-где камень отвалился.

Вот с такими впечатлениями мы прибываем в Лунинец около 15:00, и незамедлительно направляемся в депо. Издалека на солнце отчетливо просматриваются силуэты ТЭ-2099, который еще в 1999 году был установлен в депо на постаменте. Слева от паровоза находится цех по ремонту тепловозов, кое-где даже валяются топливные баки от когда-то эксплуатировавшихся здесь тепловозов ТЭЗ. Справа находится площадка для разделки локомотивов в лом, на которой валяются две будки от Лебедянок, стоит еще на тележках, но уже с вырезанными боковинами, 2М62-0122, а рядом с ним на боку лежит его вторая секция. На соседнем пути также ожидает порезки ТЭ-0721. Затем по дороге к ПТОЛ находится база запаса Лунинец, на которой в пять рядов друг за другом стоят одни "машки". Кроме них на базе еще стоит один ТГК2 - 6686, а из паровозов, которые около десяти лет назад занимали всю базу, осталось лишь три паровоза: это ТЭ и две штуки ЭР, одна из которых имеет номер 789-107. Еще около трех лет назад на базе оставалось несколько штук ТЭП60 первого выпуска, которые затем были переданы в Негорелое и, в скором времени, порезаны. В депо мы снимаем "машки", 2ТЭ10У и ТЭП60, затем из-за забора делаем несколько кадров с базы запаса и направляемся на перегон. А именно забираемся на бывшую каменную опору моста. От местных жителей узнаем, что когда-то это была соединительная ветка, которая шла с Украинского направления прямо в депо, а разобрана она была еще где-то в тридцатых годах этого столетия. От этой ветки, протяженностью около двух километров помимо опоры еще хорошо сохранилась высокая насыпь, на которой уже растут огромные деревья. С этого места очень хорошо "простреливается" кривая в направлении на Калинковичи. После часа ожидания, наконец-то появляется ДР1П - 064, а затем и 2ТЭ10У - 0079, которые мы также успешно снимаем. После этого мы по насыпи направляемся в сторону ветки, идущей на Украину.



Л-0054 (тендер №0024) Барановичи - музей. Фото И. Никончука

Идя по ней, мы кое-где еще замечаем следы, напоминающие нам о когда-то бывшем здесь пути: это и костыли и накладки и многое другое. И вот уже в сумерках, отсняв прибытие с Ковеля пассажирского во главе с ТЭП60, мы направляемся обратно на станцию. Поздним вечером в 22: 30 ожидаем прибытия поезда до Барановичей. Наконец,

вдали появляются огни, и на станцию прибывает тот самый ТЭП60-0443, с которым мы ехали сюда, и как только он останавливается бригада сразу начинают наматывать по тепловозу круги, очевидно отыскивая какую-то серьезную неисправность. Мы, понимая, что бригаде не до нас, решаем ехать обратно на грузовом, потому что ближайший пассажирский пойдет только в два ночи. Проведя на станции еще около часа, мы садимся в 2ТЭ10У-0395, и направляемся обратно в Барановичи. Сейчас для нас самое главное, что бы грузовой прибыл на Барановичи - Полесские, а не Центральные, откуда отправляется единственный, и он же последний, поезд на Минск. Наконец, после трех часов езды мы с разочарованием проезжая Барановичи-Полесские наблюдаем на станции ЧС4Т с пассажирским №196 Брест-Москва, последнюю нашу возможность сразу же добраться до Минска. Прибыв на один из грузовых парков Баранович-Центральных, приблизительно в час ночи, мы еще два километра идем обратно до вокзала и, узнав расписание, обнаруживаем, что первый поезд в сторону Минска будет только в 5: 30 утра.

Кое-как переночевав в зале ожидания, наконец, дожидаемся поезда. Еще в сумерках, съевшись от холода, стоим на платформе, из-за кривой вылетает наш поезд, полное служебное, и он уже стоит, ожидая посадки пассажиров. Во главе поезда два ЧС4Т - сначала минский, а затем горячим резервом наш вяземский. По такой системе гоняют в Беларуси ненужные в оборотном, или

при нехватке в основном, депо электровозы. Машинисты говорят: за резерв нам все равно почти не платят и, тем более лишняя потеря электроэнергии, а если едешь вторым электровозом вместе с поездом, то платят как за обычную поездку. Таким образом, два электровоза доезжают до Минска, затем минский электровоз уезжает в депо, меняются бригады, и уже на вяземском ЧС4^Т поезд идет дальше до Вязьмы. По прибытию в Минск мы сразу же отправляемся спать. Проснувшись около двух часов дня, мы сразу же направляемся в техотдел депо Минск, где просим предоставить нам какие-нибудь материалы, в том числе и техпаспорта по 2ТЭП60. В техотделе нам сообщают, что очень много техпаспортов по ТЭП60 и 2ТЭП60 уже давно не сохранилось, но все-таки кое-что еще осталось. Из самых старых находим 2ТЭП60-0013, и начинаем его внимательно изучать. Дата выпуска тепловоза заводом - сентябрь 1968 года. С завода тепловоз поступил в депо Смоленск, затем после двух лет эксплуатации был передан в депо Орша, в 1978 году был передан в депо Минск. Закончил он свою трудовую службу в том же депо Минск, списан он был в июне 1994 года. Пробег до списания составил: секции "А" - 1 080 000 км, секции Б - 1 110 000 км. Последняя запись в техпаспорте - "списан под устранение", секция "Б" была порезана в апреле 2002 года (см. выше).

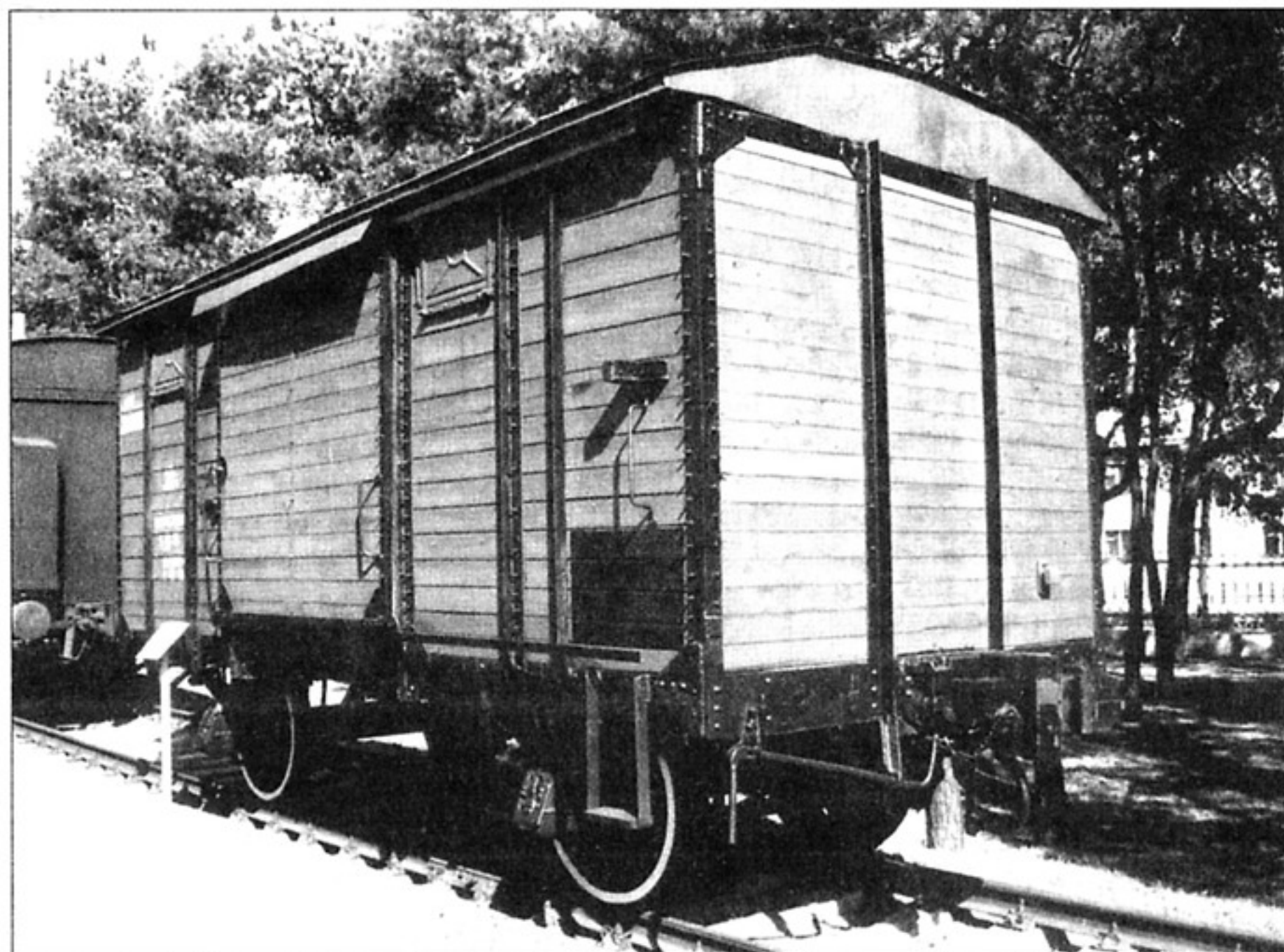
В тех отделе мы проводим около трех часов. Затем поднимаемся в кабинет к Антону Павловичу, благодарим его за хороший прием и гостеприимство, а он в свою очередь дарит нам каждому по книге "ИЗ ВЕКА В ВЕК", посвященной к 130-летию Минского отделения Белорусской железной дороги, в которой повествуется все этапы развития отделения, и дороги в целом, от ее создания и по сей день.

Затем идем в дом отдыха, забираем вещи и, в оставшееся до поезда светлое время суток успеваем поснимать на пергоне, поэтому едем на прежнее место. За недолгое время до темноты успеваем снять: ЭР9Т - 724; дефектоскоп с ТЭП60-0428; два грузовых первый с ВЛ80^с - 606; второй с 2ТЭ10У - 0143 и пассажирский с ЧС4^Т - 544. После чего садимся на электричку и — на вокзал. На вокзале уже объявляют прибытие нашего поезда, и вот вдали появляются



Л-0054 (тендер №0024).

Экспонат музея в Барановичах. Фото И. Никончука



три быстро приближающихся огонька. Наш поезд, ведомый ЧС4^Т - 364, прибывает в Минск. Через двадцать минут мы уже едем в поезде. По дороге в Орше делаем несколько ночных кадров ЧС4^Т и ДР1П со штатива, после этого можно и ложиться спать - проснемся мы уже в России.

В заключение всего хотелось бы еще раз отметить, что когда ты приезжаешь в Беларусь, сразу замечаешь совершенно иное отношение людей к себе: будь то машинист, дежурный по депо или сам начальник. При таком отношении сразу легче найти общий язык с людьми, и обращаясь к любому из них, уже заранее знаешь, что тебя сразу же

не пошлют куда подальше, и не сдадут милиции, по поводу отыскания бомбы в твоём фотоаппарате, как это делается у нас при малейшей попытке чего-либо заснять, тебя всегда готовы вы слушать и помочь, а самое главное при беседе с любым из них ты чувствуешь, что с тобой общаются на равных, как с человеком, не задирая нос кверху от важности. Ну, вот и на этой оптимистичной ноте подошло к концу очередное Путешествие по Белорусской Чугунке, после которого возвращаться обратно к путешествиям по российским железнодорожным объектам, честно говоря, желания нет ни малейшего.

М.А.Кацер

Международный союз железных дорог

илл.1

Международный союз железных дорог (МСЖД) был создан в Париже в 1922 году. На французском он именуется "Union internationale des Chemins de Fer" (сокращенно "UIC"). Сейчас членами союза являются более 60 стран. Во главе МСЖД стоят два органа: Генеральная Ассамблея и Руководящий Совет, расквартированные в Париже. Рабочие языки МСЖД - французский, английский и немецкий. Ниже приводится краткий обзор деятельности МСЖД.

1. Классификация европейских ж.д. с целью определения важнейших международных направлений, путь которых в состоянии выдерживать единую нагрузку на ось и на единицу пути, выраженную в погонных метрах.

2. Исследования в области износа пути, взаимодействие пути с движущимся поездом, современного оборудования сортировочных станций и унификации сигнализации.

3. Выработка единого положения, по которому принимаются типы тяговых двигателей и технических условий на дизели.

4. Изучение проблемы осевых характеристик на тяговом подвижном составе, подлежащих внедрению на железных дорогах.

5. Контакты с европейскими компаниями, занимающимися локомотивостроением.

6. Установление методов сравнения эффективности и экономичности различных видов тяги.

7. Стандартизация вагонного парка, контейнеров и поддонов, по тормозам, удобствам в пассажирских вагонах.

8. Исследования наиболее эффективного использования вагонов с целью их вместимости, увеличения доходов ж.д. за счет внедрения новой техники, автоматической сигнализации и телемеханики, увеличения оборота подвижного состава, развития контейнерных перевозок, погрузки и выгрузки.

9. Улучшение учета, статистики и финансовых расчетов.

10. Проведение работ в области тарифов с точки зрения их стандартизации и упрощения. Принятие в пассажирском движении объединенного международного тарифа.

11. Издание словарей по железнодорожной терминологии по перевозкам, финансам, статистике, учету, сигнализации и обмену подвижным составом.

12. Изучение финансового положения железных дорог.

13. МСЖД имеет статус консультанта от экономического и социального Совета ООН.

14. МСЖД сотрудничает с правительственными

организациями: международной торговой палатой, международной организацией стандартов и др.

15. МСЖД издает "Рабочие документы" и "Информационные документы" для использования их Министерствами путей сообщения.

16. МСЖД издает ежегодники "Международная железнодорожная статистика", а также "Ежеквартальные статистические обзоры", в которых публикуются важнейшие показатели ж.д.

50-летие организации МСЖД широко отмечалось в 1972 году не только железнодорожной общественностью, но и почтовыми ведомствами европейских стран. Были изданы почтовые марки, проводилось юбилейное гашение корреспонденции в Бельгии, Венгрии (илл. 1), Греции, ГДР (илл. 2), Монако, Польше (илл. 3), Румынии (илл. 4), Югославии (илл. 5). На всех почтовых документах приведена эмблема МСЖД и слова "UIC". В 1989 году в Москве проводился XXV Конгресс международной ассоциации железнодорожных конгрессов и МСЖД. Этому событию почта СССР посвятила памятный художественный маркированный конверт с оригиналь-



илл.2



илл.3

илл.4



илл.5



ной маркой, а в отделении связи "Москва Д610" проводилось памятное гашение в период с 22 по 26 мая 1989 года. Иллюстрация этого конверта приведена в статье "Филателия и железные дороги" альманаха "Локотранс" 6/2001.



...К заметке Дм. Сыроева (ЛТ 8/2002, с. 26) могу добавить, что кроме указанных в тексте и на фотографиях бустерах к тепловозам ЧМЭЗ мне еще в 80-е годы встречались сделанные на базе секций тепловозов ТЭЗ два бустера на станции Плеханово. Капоты бустеров построены с использованием деталей кузовов ТЭЗ и поэтому имеют округлые формы.

Кроме того, в нескольких депо, в том числе Муром, работали тяговые агрегаты в составе ведущего тепловоза ЧМЭЗ и электровоза ВЛ60К, управляемого машинистом ведущего тепловоза.

Еще одно дополнение к статье В. Буракшаева о Московской окружной дороге (ЛТ 6/2002). Здесь на с.9 сказано и о локомотивах Московско-Окружного отделения. К сказанному можно добавить, что свое время на отделении работали паровозы ЭР и СО. Об этом в свое время рассказывали ветераны-паровозники работавшему в депо А. С. Смирнову, известному энтузиасту истории железных дорог, кроме того, работали не упомянутые в статье тепловозы **ДЭ, ТЭ1, ТЭМ1, ТЭМ2 и ЧМЭЗ**. Проходили испытания опытные тепловозы **ТГМ2**.

Был тут и уникальный **ТЭ7-081**, предназначенный для специальных поездов. Позже его сменил 2ТЭП60-0116, кстати, последний из построенных в этой серии.

О нумерации тепловозов 3ТЭ10М (см. ЛТ2/2003).

В своем письме известный исследователь истории локомотивостроения С. Лизунов пишет о нумерации тепловозов типов ТЭ10М и ТЭ10У.

Загадки в номере тепловоза **3ТЭ10М- 5042** нет. Это те самые ташкентские бывшие 2ТЭ10М, в которые вцеплены отдельно построенные средние секции. Это далеко не единственный министерский фокус с нумерацией. В депо Котлас, например, работали 2ТЭП60 с 600-ми номерами. В отличие от "законнорожденных" 2ТЭП60 с номерами 0001 - 0116, это были обычные ТЭП60, переделанные в двухсекционные. Та же история была с электровозами 2ВЛ23, 3ВЛ23, 2ВЛ60К. Присваивая "спаркам" и "тройкам" общие номера, получали один учетный локомотива вместо двух или трех. Таким образом, на бумаге получалось сокращение парка.

Обратная картина теперь наблюдается в Республике Беларусь. Бывшие 2ТЭП60 расцепляют на секции. Например, из 2ТЭП60-0050 получают ТЭП60-0050 и ТЭП60-0150, хотя по существу ни тот, ни другой таковыми не являются.

А.Июффе



ТЭП70-0488 в депо Ртищево-II. Информация и фото А.Земскова

... В депо Ртищево находится 15 тепловозов ТЭП70, среди которых машины, прибывшие из Санкт-Петербурга-Варшавского, Великих Лук, Старого Оскола. В депо, кроме того, прибыли и девять новых машины с Коломенского завода №№0481-0489. Сегодня все эти машины обслуживают пассажирские поезда на участке Ртищево-Мичуринск, высвободив 2ТЭ116 для вождения грузовых поездов. В результате этих изменений в депо Ртищево возникла ситуация, что в июле 2003 г. в одном депо работали одновременно самый старый ТЭП70-0034 и самый новый ТЭП70-0489.

Уточнение по телефону от В.Мельникова к фотографии С.Лизунова (ЛТ8/2003., 41), информация к которой взята с таблички завода-изготовителя. Уточнение касается завода "Красный Профинтерн" не города Орджоникидзеграда, а **станции Ордженикидзеград, которая находилась в г.Бежица, в дальнейшем ставшем районом города Брянска.**

... В номере ЛТ 8/2003 помещена заметка А. Стефанова и В. Наумова о ТЭЗ-3333Б на Грачёвском элеваторе (ст. Спицевка С-Кав). Хочу заметить, что на этом предприятии было две секции ТЭЗ, но одну сравнительно недавно порезали. Что касает-

ся второй оставшейся, то в июне 2003 года она уже не работала, и со слов руководства элеватора, в скором времени разделит судьбу первой.

Интерес вызывает номер тепловоза. В 1994 году я наблюдал ТЭЗ-3333Б в ТЧ Светлоград, но по заводской табличке это был более новый ТЭЗ-4402 1963 года выпуска. Тогда он был окрашен в светло-серый цвет, а тепловоз описываемый в заметке - зелёный, и имеет восьмизначный код 16169609 - номер тепловоза из середины пятой тысячи (если конечно он нанесён правильно). Вот такой загадочный тепловоз.

А. Максимов (С-Петербург)

Электровоз универсального назначения ДС3-001

постройки Днепропетровского завода предназначен для работы с грузовыми и пассажирскими поездами от контактной сети с напряжением 25 000 В током промышленной частоты 50 Гц. Электровоз построен совместно с компанией Симменс. Электровоз оборудован системой отопления поезда, имеет стандартную автосцепку САЗ, 2 кабины управления. Электровоз неоднократно выставлялся на транспортных выставках, а теперь находится в пробной эксплуатации в депо Казатин Юго-Западной железной дороги Украины. Работает с поездами на плече Казатин - Шепетовка.

Год постройки	2002
Осевая формула	2о-2о
Ширина колеи, мм	1520
Напряжение питания	25 кВ/50Гц
Мощность длительного режима, кВт	4800
Сила тяги при трогании, кН	310
Максимальная скорость, км/ч	160
Масса электровоза, т	90

Фотография электровоза помещена на 3 стр. обл.

Информация О.Палиенко

Афинский железнодорожный музей

Практически во всех странах, где существуют железные дороги, есть и музеи железнодорожной техники. Ведь это так интересно — увидеть и даже прокатиться в вагончиках, в которых сживали твои прадедушки и прабабушки. Есть такой музей и у железнодорожников Греции. Хотя эту страну и нельзя отнести к гигантам железнодорожного мира, но железные дороги Греции имеют уже, можно сказать, многовековую историю — в 2001 году ОΣΕ (аббревиатура ж.д. Греции) отметила свое 130-летие. При таком возрасте без музея жить как-то не солидно и такой музей в Афинах имеется. Создан он фактически одним человеком, бывшим начальником Управления тяги Христодулом Христодулосом, который собрал все основные экспонаты, отремонтировал их лично. Затем Управление железных дорог выделило место для музея и в 1979 году состоялось его торжественное открытие.

В музее собраны паровозы различных конструкций (маневровые и поездные), уникальный вагон короля Греции Георга I (фото 1), турецкий вагон для курящих середины XIX века (фото 2), паровоз и вагон зубчатой ж.д., трамвай для прогулок по набережной в порту Пирея (фото 3). Нужно заметить, что трамвай и метро в Греции относятся к Управлению железных дорог.

Имеются в музее различные дрезины, топографические инструменты и приборы, фонари, которые применялись на локомотивах в штормовую погоду. Представлены станки (токарные, деревообрабатывающие) с ножным и ручным приводом, которые применялись когда-то в депо. Телефоны, телеграфные аппараты, часы. Имеется стенд с форменной одеждой. Собрана коллекция различных справочников, железнодорожных уставов, руководств, оттисков ж.д. билетов, начиная с основания дороги. Акции, топографические карты. Мебель королевских вагонов... Трудно перечислить все, что собрано в этом оригинальном и уникальном музее.

Управление железных дорог Греции, желая увеличить музейные экспозиции, решило перевести музей в новое место, выделив под строительство 5 гектаров, что в условиях

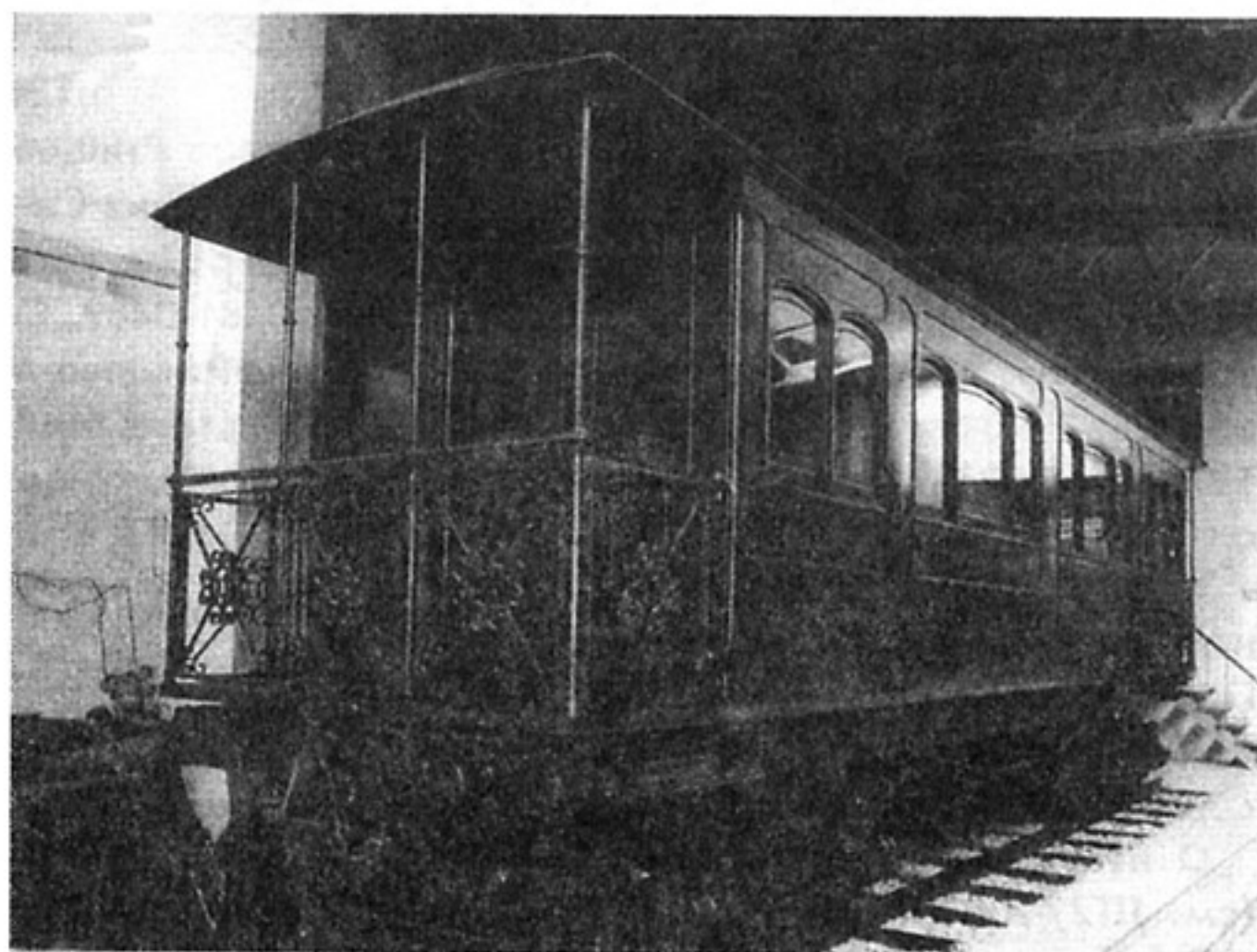
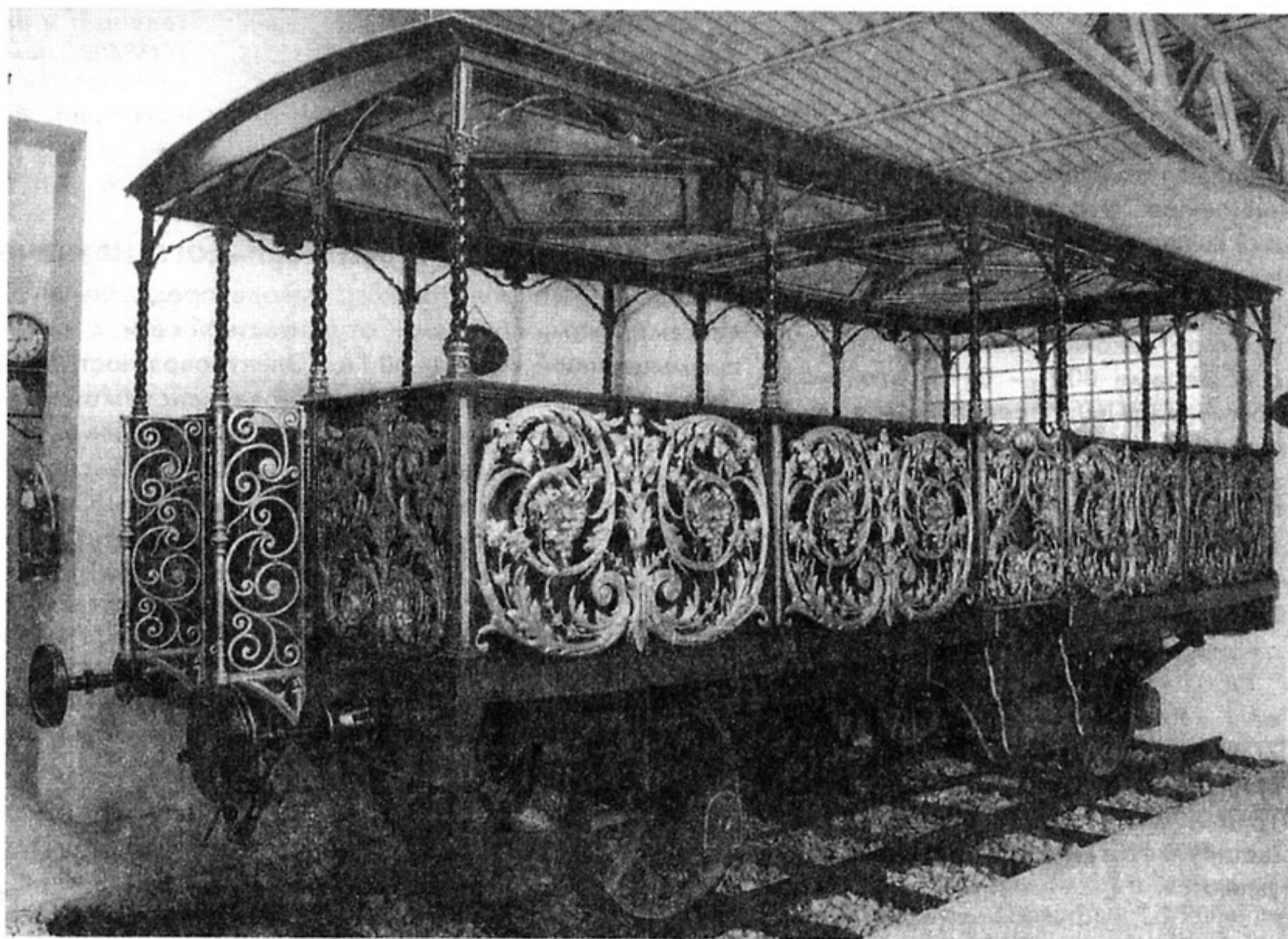


Фото 1. Трамвай набережной Пирея, построенный в 1939 году фирмой SIEMENS и заводом ΕΗΣ (Греция). Исключен из эксплуатации в 1960 году

Фото 2. Королевский вагон линии Афины-Пирей. Построен заводом ΣΑΠ (Греция) в 1888 году. В отделке применялось красное дерево, тик, орех

Фото 3. Вагон для курящих в поезде турецкого султана. Подарок королевы Франции Евгении султану Абдул-Азизу. Построен в середине XIX в.



дороговизны земли в стране, достаточно большой вклад в развитие музейного дела. Кроме того, новое место будет более доступно посетителям ввиду множества маршрутов городского транспорта, проходящих вблизи, что немаловажно ввиду приближающихся Олимпийских игр 2004 г. в Афинах, когда неизмеримо возрастет поток туристов в столицу Греции. И наверняка, среди этих миллионов найдутся тысячи любителей железнодорожной старины. Министерство культуры, которое отвечает за подготовку Олимпийских игр, также заинтересовалось проектом нового музея и желает принять участие в создании и успешной работе музея.

Все вышесказанное относится, так сказать, к стационарным экспонатам. Однако в Греции действуют несколько «музейных» туристических маршрутов. На старинных поездах можно прокатиться по живописным местам Греции. Это может быть музейный паровоз с вагончиками фирмы De Dietrich или уникальный паровой поезд, построенный в единственном экземпляре, который движется по зубчатой рейке, проложенной между рельсами. Поезд с локомотивом оригинальной конструкции FIAT AA32, курсирующий в районе греко-турецкой границы. Дизель-поезд ALCO с тремя силовыми установ-

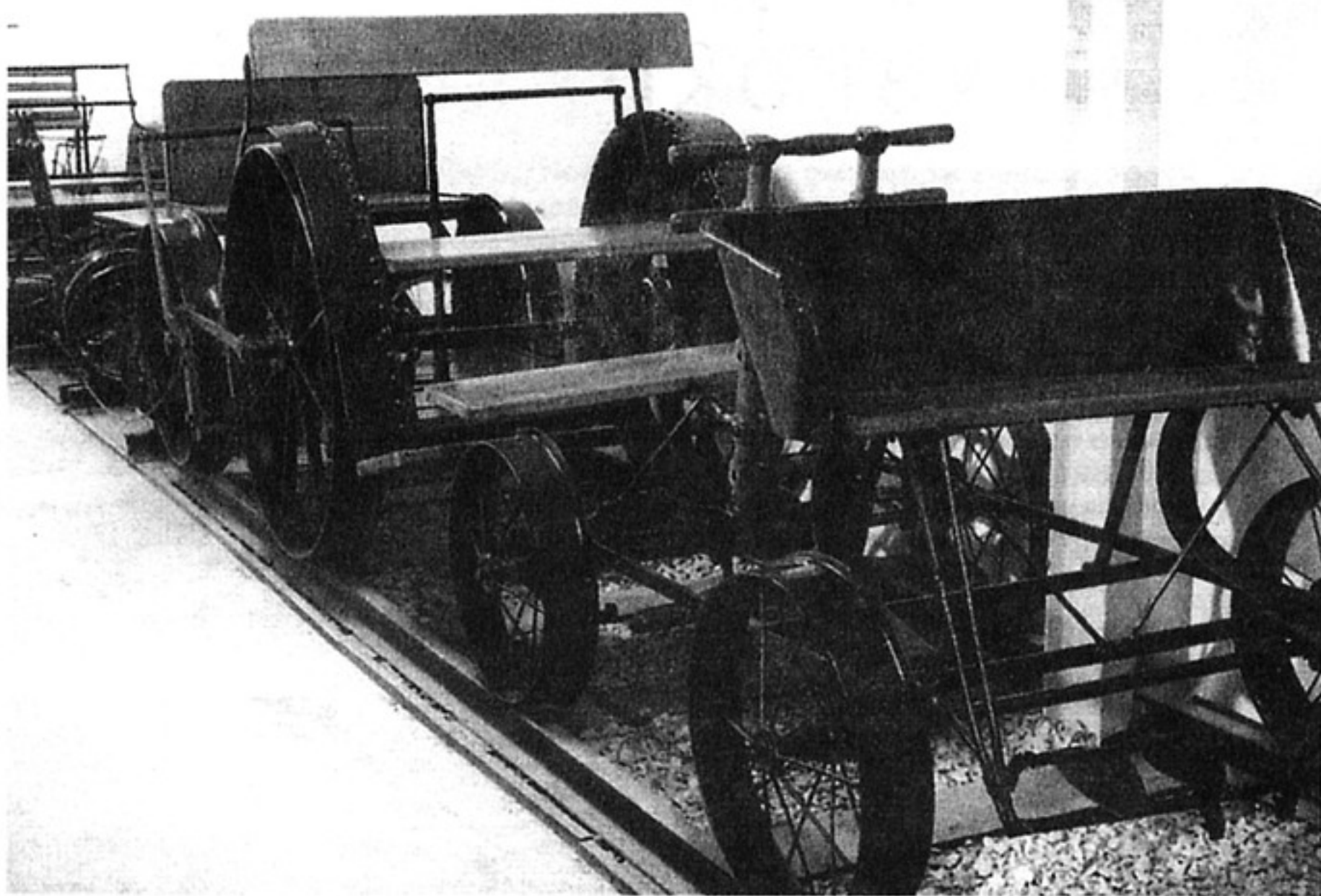


Фото 4. Ручная пассажирская дрезина, нач. XX века

ками A325, A326, A302. Поезд, состоящий из тепловоза Mitsubishi P.O., дизель-вагона Esslingen и товарного вагона Z10, применяемый в условиях высокогорья. Специальный туристический поезд ALCO A9112. Музейный туристический поезд с паровозом серии Λβ 964 типа Austeriti 1944 года фирмы Northbritish Locomotive. Зубчатый поезд с головным локомотивом типа ΣΤΣ

302, сочлененным со специальным бустером-электростанцией и подталкивающим тепловозом. Вот такой музей на колесах!

Маленькая железнодорожная держава – Греция, но посмотреть человеку, увлеченному железнодорожной стариной, есть на что.

г.Эдесса, Греция

ФОТО ПРОЕКТ

Уважаемые читатели
“Локотранс”!

предлагаем новый проект по созданию фотолетописи городского транспорта нового века. Время настолько быстротечно, что буквально за 5-10 лет меняется общая транспортная картинка на улицах городов – можно ли было еще представить 10 лет назад, что по нашим улицам будут стаями рассекать “манны” и “мерседесы”, а “икарусы” и “лазы” теперь превратятся в экзотику и ратритет!

Предлагаем Вам, принять участие в таком проекте, благодаря которому, на страницах ЛТ появится современная документальная летопись улиц наших городов! Ждем ваших фотографий и сообщений!

Фото в номер от Аулова Е.В. - троллейбус “Шкода 9TP”, август 2003 г., Ялта



В.Буракшаев

УЗКОКОЛЕЙНЫЕ ЗАЕЗДЫ

Узкоколейные железные дороги не такой уж распространенный, но все-таки интересный вид рельсового транспорта. Здесь все вроде необычно: тоненькие рельсовые нити, пробирающиеся сквозь торфяные болота или леса, маленькие локомотивы и вагончики, невысокие скорости движения и живописные перегоны. А вместе с тем просматривается некая схожесть и с дорогами широкой колеи...

С каждым годом их становится все меньше. Закрываются торфопредприятия, меняются районы лесоразработок, разбираются пути и исчезает узкоколейная техника. За примерами не надо далеко ходить. В нашем пусть не богатом, но не обездоленном на узкоколейки столичном регионе и ближайших областях менее чем за 10 лет закрылось несколько торфопредприятий. Ликвидирована сеть узкоколейных железных дорог под Орехово-Зуево, закрыто движение по дороге Алферовского торфопредприятия в Решетниково, прекращено движение и ликвидирована огромная часть узкоколейных рельсовых путей в Шатурском районе, упразднена линия в Электрогорске...

Учитывая данную тенденцию, мной было решено в течение лета посетить некоторые окрестные узкоколейки, на которых сохранено движение поездов. Им и посвящается эта статья.

1. ПОЕЗДКА

НА УЗКОКОЛЕЙНУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ЛЕСПРОМХОЗ КНЯЖЬИ ГОРЫ

Ранним субботним утром мы встречаемся с приятелем на ст. метро Рижская, садимся на вокзале в электричку и за 2 с небольшим часа доезжаем до Волоколамска. На соседнем пути нас уже ожидал другой поезд - пригородный до Ржева, состоявший из трех плацкартных вагонов и тепловоза 2М62. Спустя еще минут 40 мы выходим на станции Князьи Горы, где узнаем у дежурной, что следом из Волоколамска пройдет грузовой с тепловозом 2ТЭ116. Засняв его, находим местных старичков и спрашиваем, как найти узкоколейку. Идти пришлось не очень далеко и вскоре мы наткнулись на какой-то кирпичный сарай, более напоминающий из времен застоя классический советский барак, у которого стоял грязно-зеленый тепловоз ТУ6А-2771. С двух сторон от единственного проходившего здесь узкого пути валялись две длинные кучи отходов от необрезных досок. Как и на всей этой дороге, в путь были уложены рельсы Р-18, имевшие хороший накат, что указывало на довольно регулярное движение.

Сфотографировав локомотив, замечаем впереди шлагбаум и небольшой двухэтажный домик, около которого находились люди. Туда мы и отправились договариваться по поводу фотосъемки. Рядом находилась пара тепловозов ТГК2, из которых в рабочем состоянии был только один. По ширококолейному пути с их помощью осуществляется вывоз вагонов на станцию широкой колеи. Из разговора с рабочими выяснили, что поезд на лесорубку ушел в 7 часов утра и вернется не

На территории ЛПХ Князьи Горы. Здесь начинается узкоколейный путь.

Обрезанные кузова санитарных автодрезин.

Единственный узкоколейный обитатель ТГК2-7960 ЛПХ Князьи Горы.





На фото сверху вниз:

ТУ4-463 и ТУ4-2857.

ТУ6А-0250 и ТУ4-2196.

Лесовозные сцены Демиховского завода. ЛПХ Князьи Горы.

ранее 17-19 часов вечера, но через некоторое время должен пойти другой локомотив, чтобы забрать вагоны, в которых вывезли щепу. Пока же мы решили походить по территории и посмотреть ж.д. технику, из которой нам попались четырехосные демиховские платформы и самодельные вагоны на базе таких же платформ для перевозки щепы, узкоколейная цистерна, бортовая платформа, разломанный пассажирский вагон ПВ-51, несколько разгруженных лесовозных сцепов и вагон ТСВ-6, применяемый для перевозки песка при укладке путей. Также обнаружили несколько разбитых тепловозов ТУ4, на некоторых из-под ржавчины и краски еще проглядывали номера (2196, 1291, 515, 2857, 463) и ТУ6А (№0250) со старым типом кабины. Пришлось даже залезть на крышу списанного пассажирского вагона, чтобы заснять лежащий на боку ТУ4-463 с удивительным названием "Ветерок". Еще рабочие нам рассказали, что у них есть мотовоз-электростанция ЭСУ, которая утром ушла с рельсоукладочным поездом, взяв 1 пассажирский вагон.

Вдруг послышался звук работающего дизеля, и мы увидели уже знакомый тепловоз ТУ6А-2771. Машинист сразу же согласился нас взять и, обосновавшись на балкончике со стороны кабины, мы едем около километра через лес в сторону канала Яуза-Руза. Далее теперь движения нет вообще, и путь используется только лишь для вывоза щепы с предприятия. Местами рельсы искривлены, и скорость поэтому не превышает 15 км/час. По обеим сторонам насыпи показались длинные полосы разбросанной и местами сгоревшей щепы, кое-где были обожжены шпалы. На то, что когда-то по этому пути, по словам машиниста, возили лес, указывают брошенные кое-где кучки бревен - наверняка в этих местах были сходы поездов с рельс. Сейчас работает лишь ветвь в соседней с нашей Тверской области, протяженностью 25-30 км. Именно по ней уходит утром состав из лесовозных сцепов, а рабочих возят следом в автомашинах-вездеходах "Урал" с вахтовым кузовом для перевозки людей.

Проехав километр с небольшим минут за 10, подъезжаем к разгруженным самодельным вагонам, построенным также на базе демиховских платформ. Помощник соединяет сцепку, а мы снимаем с Юрой поезд на "Зенит" и едем обратно уже в кабине. Пока мы фотографировали, прибежала и влезла на тепловоз собака, непонятно откуда взявшаяся в этих местах, которая улеглась на полу кабины и ехала вместе с нами назад. У машиниста мы

еще раз уточнили путь к депо и по прибытии отправились туда.

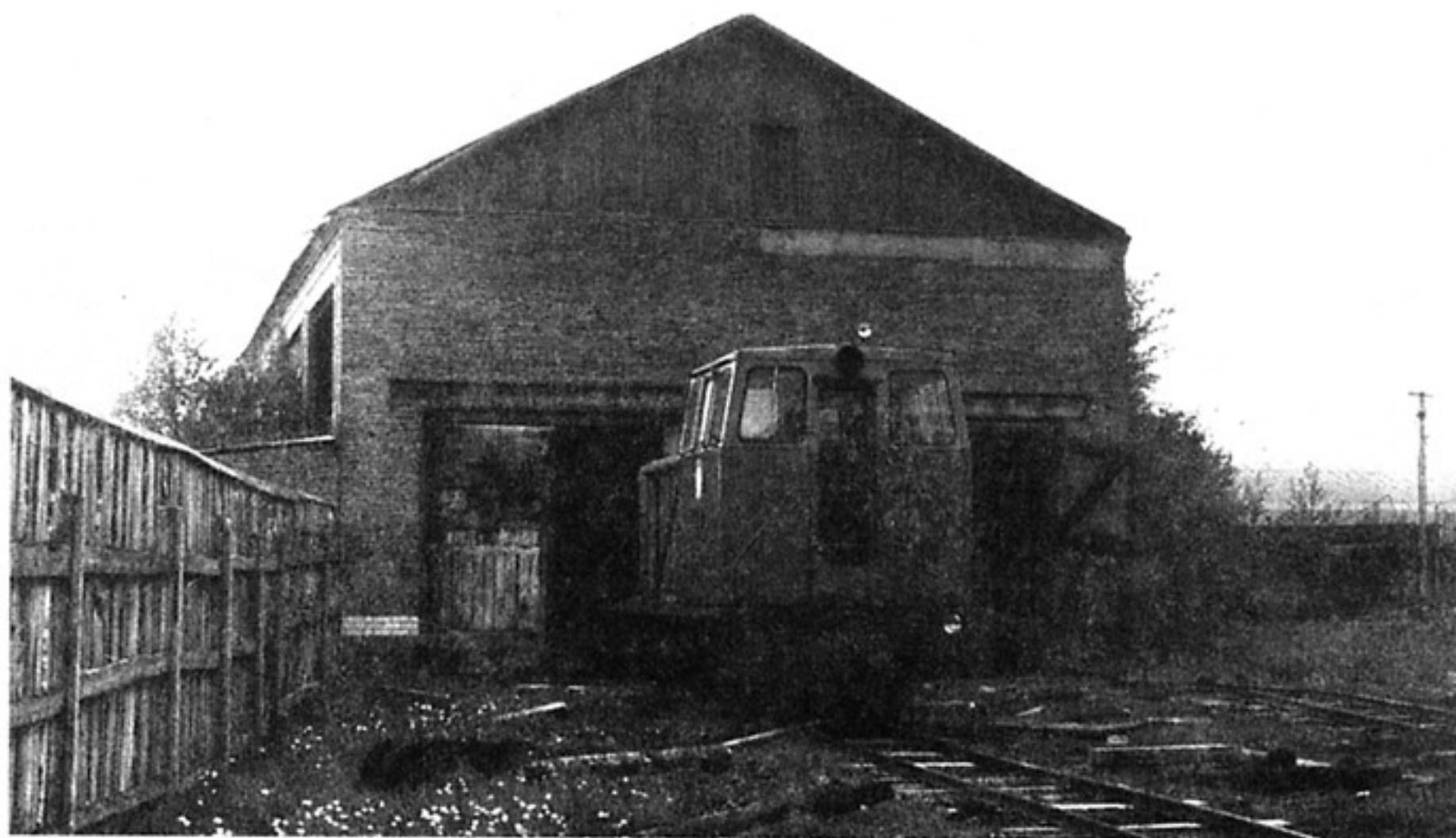
Здание депо выложено из кирпича, с деревянной крышей и имеет 2 стойла. Перед ним стоял еще один ТУ6А, не имевший стеклянной таблички с номером, но в заводской окраске. За депо нашлась пара вагонов ПВ-40 и кузова от санитарных дрезин с отрезанным капотом, установленные в качестве укрытия на четырехосные узкоколейные платформы. На площадке около депо находилось еще несколько вахтовых "Уралов" и тракторов.

Ждать возвращения поезда с лесом у нас возможности не было, и мы отправились в обратный путь. Пригородный поезд из Ржева в Волоколамск ходит раз в сутки - утром, зато несколько раз в день по расписанию отправляется "от магазина" автобус на Шаховскую. Примечательно, что как нам показалось, площадь перед магазином в поселке Князьи Горы что-то вроде своеобразного культурного центра: от нее отъезжает автобус, туда все приходят за покупками, висят различные объявления и листовки, да и вообще во всем поселке только там наблюдается хоть какое-то оживление.

40 минут езды на "Пазике" до Шаховской прошли незаметно. На станции уже стояли 2 грузовых поезда в Волоколамск с тепловозами 2ТЭ116, пропускавших прибывающий электропоезд из Москвы. Пользуясь небольшим промежутком времени, еще раз расчехляем камеры, фотографируем локомотивы и спешим занять места в электричке, уже объявленной на Москву.

18.05.2002 г.

(продолжение следует)



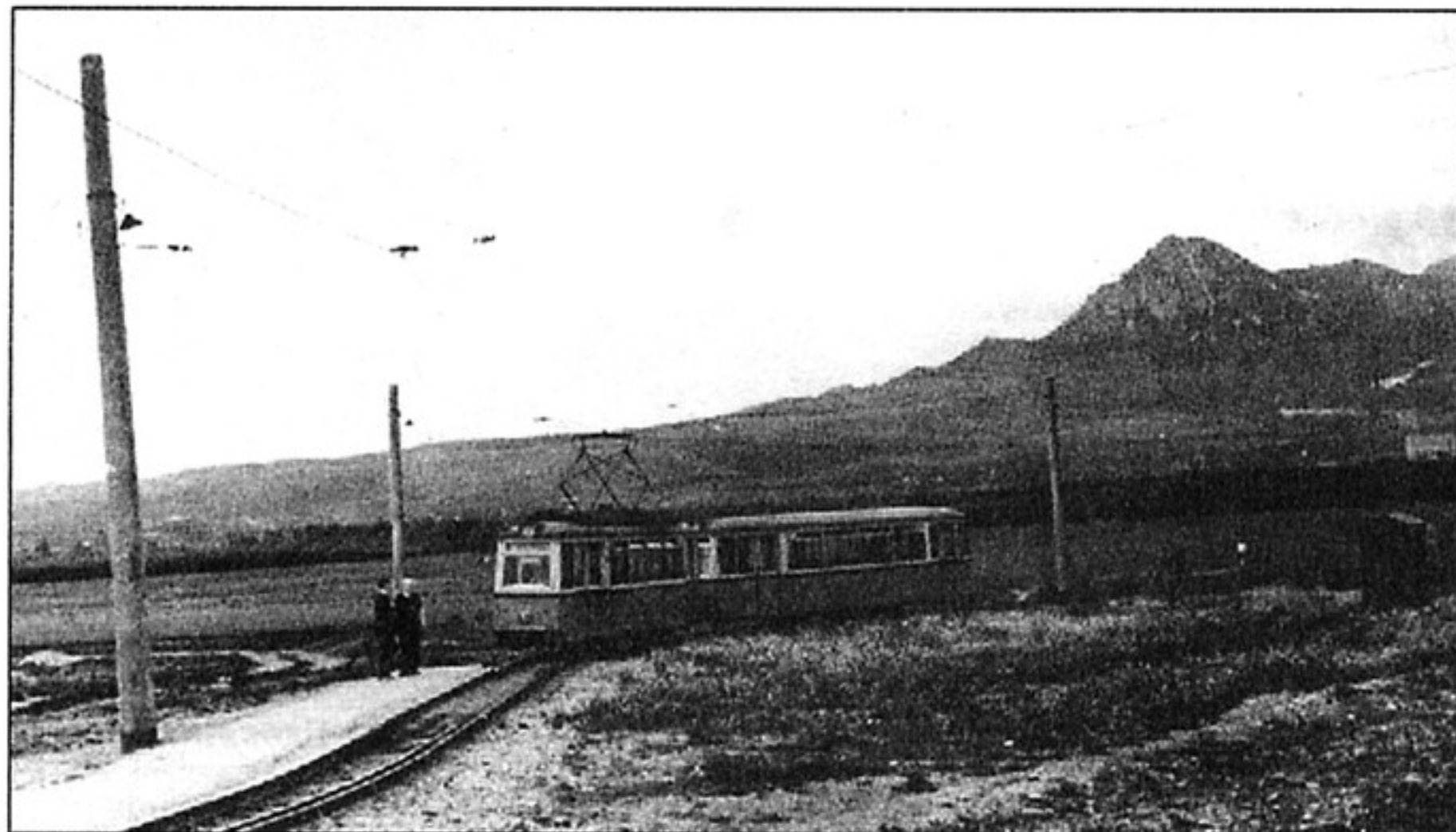
ТУ6А-2771

ТУ6А у депо ЛПХ Князьи Горы
ТУ6А-2771 с вагонами для вывоза щепы

Все фото В.Буракшаева



Юбилей трамвая курорта-ветерана (1903-2003)



Этот материал предоставлен Николаем Семеновым, Денисом Денисовым, Станиславом Васильевым, Борисом Кочешковым, Геннадием Беленьким и редакцией журнала "Пантограф"

Трамвай в Пятигорске ранее...

В далеком 1780 г. русские казаки на Северном Кавказе основали, среди прочих, крепость Горячеводскую, названную так по изобиловавшим окрест источникам горячих минеральных вод. Последние оказались весьма целебными при многих заболеваниях и ранениях, и по соседству с крепостью начал быстро разрастаться один из первых курортов России - Пятигорск. Уже в 1820 гг. там отдыхали и лечились, к примеру, персонажи небезызвестного романа М. Ю. Лермонтова "Герой нашего времени", ну а под конец XIX в. город стал остро нуждаться в общественном транспорте на механической тяге.

Объединенное Управление курортами, созданными к тому времени также в соседних Кисловодске, Железноводске и Ессентуках, постановило строить экологически безупречный, как сказали бы сегодня, электрический трамвай, для питания которого - возвести гидроэлектростанцию на местной горной речке Подкумок. Станция эта, получившая символическое название "Белый Уголь", была торжественно заложена 11 мая (по "старому" стилю) 1903 г., а уже в июле дала первый ток. Низвергаясь с 15! метровой плотины, речная вода приводила в действие два трехфазных генератора суммарной мощностью 455 кВт при напряжении на выходе 8000 В. Столь передовой для начала XX в. энергетический комплекс был спроектирован инженером-технологом С. М. Фридманом и введен в эксплуатацию под руководством выдающихся наших ученых И. А. Тиме и М. А. Шателена. 20-километровую же сеть охвативших весь курортный район линий электропередачи высокого напряжения разрабатывал один из будущих создателей знаменитого плана ГОЭЛРО - инженер Г. О. Графис. Местные жители любят утверждать, что "Белый Уголь" стал-де "первопроходцем всей отечественной гидроэнергетики", но - это не вполне справедливо: самая первая ГЭС России начала дей-

ствовать еще в 1896 г. на Охтинских Заводах Санкт-Петербурга; годом позже - по аналогичной схеме электрифицировали Павловский золотой прииск на далекой сибирской реке Ныгре (бассейн реки Лены), причем ЛЭП к последнему тянулась около 22 км ... Просто- курорты посещались куда как большими народными массами, разносившими весть о чудо-электростанции по всей стране!

Одновременно со строительством "Белого Угля", по центральным улицам Пятигорска прокладывались трамвайные линии. Учитывая достаточно сложный рельеф, тесноту уже сформировавшейся к тому времени застройки, резкое уменьшение пассажиропотоков в зимнее межсезонье, их сделали однопутными, с шириной колеи 1000 мм. 1 сентября 1903 г. состоялся пробный пуск основного маршрута, связавшего железнодорожный вокзал и Сабонеевские (ныне Пушкинские) Ванны по теперешнему проспекту Кирова (2,6 км.). Регулярное движение открылось вместе со следующим курортным сезоном 5 мая 1904 г., причем в строй вошла также и исключительно живописная линия от курорт-

ного парка "Цветник" к озеру "Провал" на горе Машук, увеличившая протяженность сети до 8,2 км. Весьма капитальное депо по соседству с вокзалом было рассчитано на 20 двухосных вагонов; если моторные заказывались одному из польских предприятий, то прицепы - легкие, максимально открытые "босоножки", как окрестил их народ, изготавливались, в основном, на месте.

С первых же дней эксплуатации, пятигорский трамвай завоевал высочайшую популярность среди отдыхающих, да и местного населения, обернувшись, увы, каторжными условиями труда самих электротранспортников. В разгар летнего сезона смены водителей и кондукторов открытых, продуваемых сквозняками и осыпавшихся дорожной пылью вагонов длились по 10-12 часов! Неудивительно, что уже в революционном 1905 г. трамвайщики активно провели несколько митингов и забастовок, добившись-таки определенного улучшения ситуации.

Между тем, наращивать объемы и повышать регулярность движения ощутимо мешала своенравность Подкумка, который, как и все горные речки, то

Старое здание железнодорожного вокзала в Пятигорске. Не сохранилось.



катастрофически мелел, то, напротив, переполнялся дождевыми или талыми водами, грозя полностью уничтожить ГЭС "Белый Уголь". По инициативе уже знакомого нам профессора М. А. Шателена, Пятигорск дополнительно обзавелся в 1912 г. небольшой тепловой электростанцией, что, вплоть до 1953 г., размещалась в отмеченном ныне мемориальной доской здании близ трамвайного депо, на теперешней улице Дунаевского. Весной следующего, 1913 г., обе - тепловая и гидравлическая - электростанции ВПЕРВЫЕ В МИРЕ начали параллельно давать ток в общую распределительную сеть: этот опыт стал прообразом нынешних транс-континентальных энергосистем, ну и, конечно, помог стабилизировать работу трамвая!

Техническое оснащение пятигорского трамвайного депо было настолько высоким, что в марте сурового 1918 г. на его базе создали Патронно-Пульный Завод, интенсивно обслуживавший, сообразно перипетиям начавшейся вскоре гражданской войны, то молодую Красную Армию, то войска Деникина... Деникинцев, кстати, трамвайщики не приветили: бастовали почти весь март 1919 г., требуя лучшего к себе отношения! А затем, когда денежная система России была на грани развала, - в депо даже отпечатали немалую партию местной "валюты" - мало чего стоивших, увы, бумажных ассигнаций. Не забывались и прямые обязанности: из инвентарного парка в 15 моторных и 8 прицепных вагонов на ходу к началу 1920 гг. поддерживались 11 и 1 соответственно: замечательный показатель для лежавшей в разрухе страны!

Новая, Советская власть требовала от электротранспортников обслуживать захолустные прежде окраинные районы. Уже в 1924 г. к сети пятигорского трамвая добавился протяженный участок Вокзал-Скачки, трассированный во многом параллельно железнодорожной ветке Минеральные Воды - Кисловодск. Двумя годами позже, открылся перегон из центра города в район прежней крепости - Горячеводск, еще через год - линия Центр - ул. Урицкого - Мясокомбинат. Начались закупки дополнительного подвижного состава: главным образом, выпускавшейся в 1929-1932 гг. "узкой" версии "стандартных" вагонов с тележками на колею 1000 мм и шириной кузова 2,2 м. Постепенно укладывались вторые пути; все чаще заходил разговор о перешивке хозяйства на широкую колею 1524 мм.

В предвоенном 1940 г. 28 моторных и 12 прицепных вагонов обслужили на сети, достигшей 19,9 км., 5 млн. пассажиров. Неплохим подспорьем трамваю стали введенные с 1936 г. на ветке Минеральные Воды - Кисловодск пригородные электропоезда, что, помимо вокзала, останавливались в черте г. Пятигорска также у Скачек, Лермонтовского Разъезда, в нескольких



Трамвай в Пятигорске ранее...

иных пунктах. По трамвайным линиям осуществлялось также и грузовое движение 8 открытых двухосных платформ и двух электровозов; тип последних Вашему покорному слуге, к сожалению, не известен.

С началом Великой Отечественной войны, здравницы города стали госпиталями, и трамвайщикам пришлось осваивать доставку туда раненых с вокзала, а также - все более и более заменять своими вагонами мобилизовавшиеся средства безрельсового транспорта. Летом 1942 г. Пятигорск был достаточно неожиданно оккупирован гитлеровцами, которые рвались к Главному Кавказскому Хребту и едва ли не полностью демонтировали трамвайную сеть, использовав рельсы, шпалы, опоры контактной сети

для строительства инженерно-фортификационных объектов. Отступая в январе 1943 г., захватчики уничтожили и похитили немало подвижного состава и электрооборудования, взорвали ГЭС "Белый Уголь"... Кстати, при дальнейшем восстановлении последней, была обнаружена замурованная в стене бронзовая памятная доска с именем проектировщика станции - С. М. Фридмана.

Авторитетные московские специалисты рекомендовали пятигорцам, не восстанавливая "давно устаревший узкоколейный трамвай", постепенно готовиться к внедрению троллейбуса, а для начала - обойтись трофейными немецкими автобусами, все чаще достававшимися Красной Армией после побед под Сталинградом и на Курс-

Трамвай в Пятигорске теперь...





кой Дуге. Однако, местное партийно-хозяйственное руководство рассудило по-иному, мобилизовало горожан на восстановительные субботники с воскресниками, добилось помощи из менее пострадавших регионов, и... уже в 1945 г. рельсовая сеть пятигорского трамвая достигла протяженности 11,4 км: не стали возрождать лишь сравнительно малодетальную, туристскую, можно сказать, линию на озеро "Провал"! После неудачной попытки получить дополнительный подвижной состав из поверженного г. Тильзита в Восточной Пруссии (ныне это г. Советск Калининградской области, а вагоны из него достались также сильно пострадавшему от оккупантов г. Симферополю), были приобретены и переоборудованы для колеи 1000 мм 6 моторных и 2 прицепных двухосных вагона "ленинградской постройки", очевидно, МВ и ПБ или ПВ.

За первую послевоенную пятилетку, пятигорский трамвай обслужил свыше 12 млн. пассажиров, особенно оживившись с полным восстановлением 28 сентября 1947 г. ГЭС "Белый Уголь", мощность которой, к тому же, увеличили до 664 кВт. В депо, наряду с упоминавшимися выше "ленинградцами", насчитывалось 6 "узких" моторных вагонов Х с 2 аналогичными прицепами М, и 3 моторных вагона еще из самой первой партии начала XX в. с 10 прицепами - "босоножками" местного производства. Все линии восстанавливались, а затем - постепенно оснащались вторыми путями сразу в расчете на последующую перешивку сети, с соответственно расширенными междупутьями и увеличенными радиусами кривых.

Однако, в СССР 1950 гг. подвижной состав трамвая широкой колеи был, как ни парадоксально звучит, много дефицитнее узкоколейного! Мощности Ленинградского (ныне ПТМЗ), Рижского и Усть-Катавского вагоностроительных заводов не позволяли тогда своевременно переоснащать новой техникой даже и существовавшие-то от века "ширококолейные" предприятия: по Москве /!/, претендовавшей на роль "витрины победоносного социализма" и, к тому же, весьма активно сокращавшей трамвайную сеть в пользу троллейбуса, вплоть до начала 1960 гг. частенько курсировали "фонарные" поезда еще дореволюционного выпуска... Серийное же производство отнюдь не самых худших двухосных цельнометаллических вагончиков на колею 1000 мм успешно освоила после войны дружественная нам Германская Демократическая Республика, и именно это предопределило дальнейшую судьбу пятигорского трамвая.

Новинки, обозначавшиеся поначалу М(П)ГУ = Моторный (Прицепной) Германский Узкоколейный, впервые поступили в город к середине 1957 г., проработав до того несколько месяцев в старинном Выборге. Небольшое

и также узкоколейное трамвайное предприятие последнего было тогда быстро и безжалостно ликвидировано, дабы освободить центральные улицы под ожидавшийся поток автотуристов из Скандинавии на VI Всемирный фестиваль молодежи и студентов 1957 г/ в Москву! Пятигорцам и отдыхающим "немцы" вполне понравились: вслед за первой моделью, обозначенной затем во всесоюзном масштабе Т (моторный) + В (прицепной)-54 (год разработки проекта), город закупал уже новыми, непосредственно из ГДР, усовершенствованные версии Т+В-57, Т+В-59 и, наконец, Т+В-62. На начало 1961 г., в депо имелось уже 25 моторных и 20 прицепных немецких вагончиков, что позволило полностью списать обветшавший подвижной состав начала XX в., включая "ленинградские прицепы". А вот парк "узких стандартных вагонов" Х и М, напротив, даже... пополнился до 8 и 3 единиц соответственно: очевидно, благодаря перешившим-таки свою сеть на широкую колею астраханцам! Впрочем, длилось все это недолго: к 1965 г. пятигорцев обслуживали уже одни лишь только ГДРовские вагоны, общее число которых достигло 90.

Столь значительное пополнение парка было приурочено к открытию новой линии в район массового строительства пресловутых "хрущевок", романтично названный пятигорцами Белая Ромашка. Вскоре пути были также доведены до Лермонтовского Разъезда железнодорожной ветки Минеральные Воды - Кисловодск, и более, чем на десятилетие, сформировалась следующая маршрутная схема: № 1. Вокзал - Центр - Мясокомбинат; № 2. Скачки - Вокзал - Белая Ромашка - Лермонтовский Разъезд; № 3. Скачки - Вокзал - Центр - Горячеводск (наиболее протяженный маршрут, ок. 10 км в одну сторону); № 4. Горячеводск - Центр - Белая Ромашка.

При этом, маршрут № 2 фактически дублировал электричку, но - по слегка приближенной к Центру и новым микрорайонам трассе с несравненно более частыми остановками, а главное - интервалами движения.

"Всемерное углубление международного разделения труда между братскими социалистическими государствами" привело к прекращению в 1960 гг. трамвайного вагоностроения в ГДР, при одновременном наращивании его чехословацкой "ЧКД-Татрой". Эта компания предлагала для колеи 1000 мм уже не двух-, но - четырехосные моторные вагоны Т-4, представлявшие собой несколько уменьшенный вариант завоевавших тогда большую популярность "широких" Т-3. Поскольку же Пятигорск, как мы помним, загодя подготовил свою сеть к перешивке и не жаловался на отсутствие пассажиров, местные электро-транспортники рискнули заказать... обычные, "широкие" Т-3 на тележках

от Т-4! Первый такой вагон прибыл на испытания в 1967 г., отлично себя зарекомендовал, и - на протяжении всего лишь 1972-1974 гг. старомодно-маленькие вагончики из ГДР полностью уступили место элегантным, сигарообразным "Татрам", часто ломавшиеся поначалу пантографы которых были творчески доработаны местными изобретателями с установкой двух графитовых вставок.

Специально для эксплуатации нового, "высокотехнологичного", как сказали бы ныне, подвижного состава, близ Скачек в 1973 г. открылась первая очередь трамвайного депо № 2, возводившегося по типовому проекту на 100 уже гораздо более крупных - четырехосных вагонов. Прежнее депо у вокзала удостоилось почетного № 1, хотя начало, фактически, переоборудоваться в базу механизации путевых работ, а главное - ремонта тележек колеи 1000 мм: ведь во всей Российской Федерации "узкоколейным" к тому времени остался еще лишь только трамвай сравнительно отдаленного Калининграда, так что о некоем централизованном ремонтно-сервисном предприятии речь вести не приходилось! К настоящему моменту, время однозначно подтвердило справедливость решений, принятых более четверти века назад.

75-летие пятигорского трамвая отмечалось долго и масштабно: предприятие было явно "на подъеме", как, впрочем, и курортно-туристская деятельность по Кавказу в целом! Одним любопытным "подарком к юбилею" стал... экскурсионный трамвай, один из первых в СССР. В салонах пары обычных с виду двухдверных "Татр Т-3" установили дополнительные кресла, доведя число сидячих мест до 45; для гида - вывели микрофон на длинном шнуре... Эти "Татры", сцеплявшиеся в "пик" летнего сезона по системе многих единиц, принимали группы туристов на заранее согласованных остановках, совершая затем 40-километровое путешествие практически по всей существовавшей тогда городской сети, и возвращаясь в финале к исходному пункту. Поездка проходила, разумеется, в потоке обычных трамваев, однако - виртуозное мастерство водителя позволяло практически не беспокоить экскурсантов частыми ускорениями и торможениями (автомобильные "пробки" на пятигорских улицах не могли тогда еще привидеться и в кошмарном сне!), причем, если водитель в "системе" был, разумеется, один, то экскурсоводы - свой в каждом вагоне, непосредственно общающиеся с публикой, реагирующие на вопросы и пожелания... Такое новшество пришлось по душе как самим электротранспортникам, получавшим от городского Бюро путешествий и экскурсий регулярную фиксированную оплату, так и упомянутому Бюро, частенько испытывавшему тогда нехватку туристских автобусов; об ощущениях путешественников, знакомившихся с городом при помощи

трамвая, история скромно умалчивает. Может, очевидцы найдутся среди любезных читателей или их родственников?!

Не пережила, увы, собственное 75-летие давшая когда-то жизнь трамваю ГЭС "Белый Уголь": ее закрыли как "маломощную и устаревшую", окончательно подключив курорты к Единой Энергетической Системе Европейской Части СССР... Впрочем, многие объекты электростанции сохранились, как минимум, внешне до сих пор, да и соседствующий с ними остановочный пункт электричек Минеральные Воды - Кисловодск продолжает именоваться "Белым Углем".

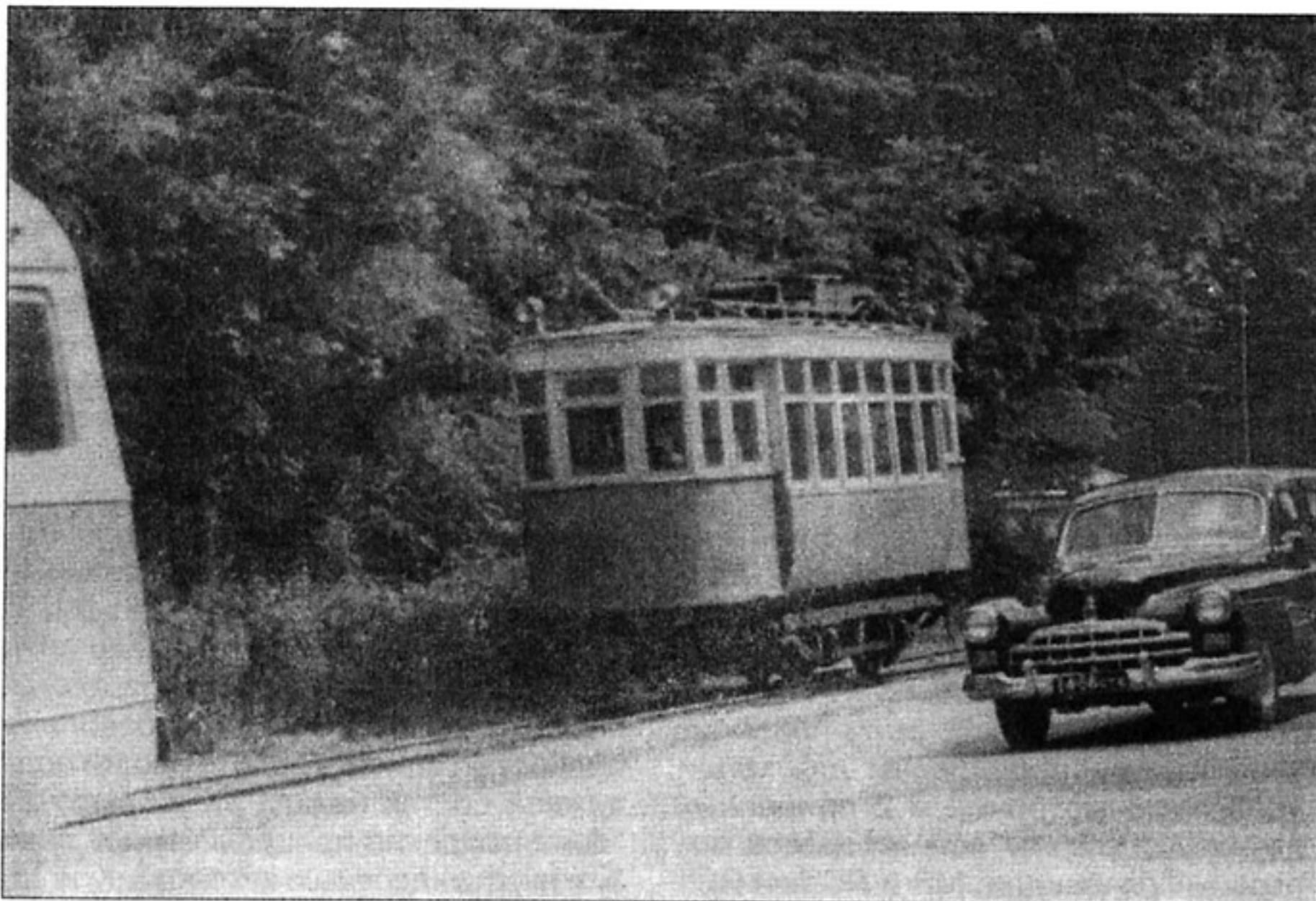
В 1984 г. пятигорский трамвай впервые пересек железнодорожную линию, направив 9-километровый маршрут № 7 от вокзала через путепровод по улице Патриса Лумумбы к районам новостроек у горы Бештау; почти одновременно - линия от Горячеводска была продлена по Лысогорской улице в пригородную, фактически, станицу Георгиевскую. Протяженность сети достигла 41,5 км., 104 "Татры Т-3" перевезли за тот год 47,5 млн. пассажиров, обслуживая в самые "горячие" дни до 150 тыс. человек; доля трамвая во внутригородских пассажирских перевозках превысила 70%! Имевшийся парк подвижного состава вновь оказался недостаточным: в 1987 г. его пополнили 5 трехдверных "Татр Т-3", приобретенные, по некоторым данным, после эксплуатации в Москве; годом позже - поступили уже новые чешские "змейки" "Татра КТ-4", получив городские №№ 121-130, а в 1990 г. - следующая партия аналогичных вагонов №№ 131-145. Одновременно, московским институтом "Главкурортпроект" была предложена, по аналогии с действовавшей уже многие годы в Крыму, междугородная троллейбусная линия от аэропорта "Минеральные Воды" в Кисловодск через центральные магистрали Железноводска, Пятигорска и Ессентуков, призванная не только не потеснить, как это случалось в иных регионах, но - напротив - даже и разгрузить до известной степени пятигорский трамвай. Желавших отдохнуть "на водах" было в конце 1980 гг. столь много, а авиабилеты стоили так недорого, что иными специалистами даже предлагалось проложить к аэропорту не троллейбус, но - ветку электропоезда со станции Минеральные Воды! К началу 1990 гг. в Пятигорске действовали следующие трамвайные маршруты, остающиеся, насколько известно нам, неизменными и до сих пор:

№ 1. Колхозная пл. (новая, благоустроенная конечная станция примерно на полпути от вокзала к Скачкам) - вокзал - центр - Мясокомбинат.

2. 5-й переулок (депо №2) - Скачки - Колхозная пл. - вокзал - Лермонтовский Разъезд.

3. Скачки - Колхозная пл. - вокзал - центр - Горячеводск.

4. Лермонтовский Разъезд - центр -



Уникальное фото исчезнувшей линии грузового трамвая в Кисловодске на колее 750 (или - 780) мм. 1965 г. Станислав Васильев.

Горячеводск - Георгиевская.

6. Колхозная пл. - вокзал - центр - Горячеводск - Георгиевская.

7. Вокзал - ул. Восстания (с перспективой продления по ул. ул. Розы Люксембург - Ессентукской до ул. Адмиральского).

В эксплуатации еще оставалось порядка 15 двухдверных "Татр Т-3" 1972-3 гг. выпуска с городскими №№ от 11 до 78, около 30 аналогичных вагонов 1974-5 гг. №№ от 2 до 90, "Татры Т-3" 1976 г. №№ 91-95, 1977 г. №№ 96-105, 1978 г. №№ 106-115, полученные в 1987 г. из Москвы /?/ №№ 116-120 и "Татры КТ-4" №№ 121-130 (поставка 1988 г.); 131-145 (1990 г.). По итогам 1989 г., 96 вагонов, находившихся в эксплуатации, перевезли 46 972 000 пассажиров.

Вскоре затем, увы, чешские вагоностроители пали бесславными жертвами "бархатной революции", ну а наш Северный Кавказ - превратился из "всесоюзной здравницы" в очень даже "горячую точку"; благополучие Пятигорска - в целом и его трамвая - в частности ощутимо пошатнулось. По аналогии с туляками, пришлось идти на поклон к отечественному Усть-Катавскому заводу, где пятигорцам довольно-таки оперативно предложили проект 71-615 или, по-старинке, КТМ-15: вместительный четырехдверный кузов вагона 71-608 (КТМ-8) на тележках колеи 1000 мм. Два пробные образца поступили в город на испытания уже в 1995 г. В случае успеха - Усть-Катав согласился незамедлительно изготовить "установочную партию" из еще 18 таких вагонов, да вот средств у пятигорцев пока хватило лишь на 10, включая два прототипа! Оплаченные КТМ-15 уже доставлены и вступили в строй под городскими №№, начиная с 201, тогда как тележки для остальных 10 - ржавеют пока на заднем дворе Усть-Катавского завода. Не исключено, что, когда город соберет-



ся-таки с силами для окончательного расчета, тележки эти придут уже с новыми кузовами типа КТМ-19, и такая модель вагона получит новое, самостоятельное обозначение.

А в целом, увы, о возрождении отечественного вагоностроения для трамваев узкой колеи придется, похоже, забыть: если неплатежеспособным оказался достаточно крупный Пятигорск, то что говорить о мелких предприятиях "закордонных" теперь Украины и Прибалтики, тем более, что им, как и российскому Калининграду, потребуются еще и специальные кузова уменьшенного габарита (такая разработка усть-катавцев обозначена 71-618, но -



существует до сих пор лишь в чертежах)?! Вся надежда пока - на "сэконд-хэнд" из богатой, к счастью, сетями колеи 1000 мм Западной Европы, активно переходящей как раз на подвижной состав новейших поколений; с электро-никой, да с низким полом.

С 1972 г. действует в Пятигорске и еще одно средство городского электротранспорта: пассажирская подвесная канатная дорога на гору Машук. Построена она по достаточно примитивной, широко распространенной на Кавказе "маятниковой" схеме: два закрытых вагончика движутся навстречу друг другу, каждый по - собственному несущему канату, увлекаемый дополнительным канатом тяговым... Уникально, однако, то, что, по условиям рельефа, весь километровый пролет этой дороги обходится без промежуточных опор, канаты ощутимо провисают, и - не всегда понятно, то ли ввысь поднимаешься, то ли, напротив, в пропасть вагончик летит! Аналогичная, но - гораздо менее впечатляющая, да и более удаленная от центра города дорога открылась к Олимпиаде-80 и на "Красное Солнышко" в соседнем курортном городе Кисловодске.

Кисловодск же знаменит минеральной водой "Нарзан", которую долгое время считалось допустимым разливать в бутылки лишь непосредственно у источника - в т. н. Нарзанной Галерее. Чтобы вывозить затем ящики с бутылками на вокзал для отправки по всей стране, к Нарзанной Галерее были проложены подъездные пути, переведенные, с открытием в 1903 г. ГЭС "Белый Уголь, на... электрическую тягу! Это транспортное предприятие, именуемое в ряде документов "грузовым трамваем", просуществовало более полувека: пока научно-технические достижения не позволили транспортировать, не в ущерб качеству, нарзан по трубам к гораздо более крупному разливочно-фасовочному цеху в непосредственном соседстве с вокзалом. Это произошло в 1958 году. Но трамвайное движение не было закрыто одномоментно, и по некоторым данным сама линия сохранялась возможно до 1966 г. Точная дата является предметом дальнейших поисков.

Но - вернемся, все же, к нашим пятигорцам! В 1994 г. они заполучили-таки еще партию "змеек" КТ-4, правда неизвестно, новыми или б/у, по бартеру или - за невесть как изысканные деньги, которым дали №№ 145-154... Летом 1996 г. удалось несколько продлить линию от ул. Восстания к горе Бештау, пустив туда, наряду с уже существовавшим маршрутом № 7, новый - №8 из Георгиевской. В эксплуатации до сих пор остается не менее трех десятков стареньких "Татр Т-3", что позволяет поддерживать вполне приемлемые интервалы движения и населенность вагонов, а там, глядишь, вот-вот светлое будущее настанет, ведь пятигорский трамвай преодолел свой вековой юбилей!

"Трамвайные страсти Кавказа"

В начале XX века не раз выдвигались проекты соединить трамвайные хозяйства **Владикавказа и Тифлиса** (Тбилиси), имевшие тогда ширину колеи 1000 мм, сверхдальней линией вдоль живописной Военно-Грузинской дороги;

Т-3М из **Владикавказа** все были переданы в Екатеринбург около 1994 года, остались лишь Т-3 и новые КТМы;

В **Грозном** к началу войны "ТАТР" давно уже не было: их еще около 1987 года передали иным городам, включая тогда Орджоникидзе (ныне - Владикавказ), предпочтя "менее заумные" КТМы. Судя по отсутствию обломков вагонов на улицах, движение электротранспорта прекратилось еще до начала боевых действий, подвижной состав успел вернуться в депо, где и сгорел. В первую войну исчез без вести местный энтузиаст Генрих Шулик с его огромной коллекцией трамвайных фото всех стран и эпох; есть данные, что еще около 1970 года эти кадры переснимали для себя дизайнеры Усть-Катава, но где этот материал сегодня - неизвестно.

В **Екатеринодаре (Краснодаре)** изначально были колея 1000 мм, перешитая в два приема: с перерывом на войну. В 1912 - 1914 гг. на станицу Пашковскую по такой же колее самостоятельной компанией был пущен "бензоэлектровоз", принесший такую выручку, что еще до Первой Мировой войны линию электрифицировали, а после революции - она окончательно влилась в городскую сеть, действуя и сегодня! В 1986 году при сносе частного дома обнаружилось, что в качестве веранды там был использован...последний сохранившийся по всему Кавказу вагон Х: ныне его полностью реставрировали как "Экскурсионный Э-1". Там же должны еще эксплуатироваться несколько "ТАТР Т-3", начинавшие службу в Грозном. В 1998 году открылся так называемый "скоростной трамвай"; затянущееся ввиду "перестройки" строительство путепровода по ул. Садовой ударно закончили с тем условием, что в следующих этим путем вагонах не признаются льготы и право бесплатного проезда.

В **Ростове-на-Дону** на рубеже 1920-30 гг. завод им. Воровского, переданный с 1936 года всецело на военные нужды, строил собственные двухосные прицепные вагоны типа питерских ПС на колею 1435 мм, а в 1932 г. - построил и первый отечественный пассажирский троллейбус, довести который "до ума" не пришлось ввиду создания в Москве через год "фирменных" ЛК; кстати, один ЛК, изготовленный в Киеве, служил ростовчанам вплоть до середины 1970 гг.: последнее время для перевозки песка по конечным станциям! В 1977 году при Детской железной дороге была проложена также линия детского трамвая колеи 750 мм, где курсировал, по имеющимся данным, 10-местный вагончик с питанием от аккумуляторов: путь сохранился и поныне, о судьбе вагона - сам был бы рад узнать...

Любопытно, что вплоть до конца 60 гг. XX столетия в Ростове сохранялись штанговые токоприемники трамваев - последние по всей России, а пущенные в 1964 г. по железной дороге электропоезда переменного тока - пресекали трамвайную и троллейбусную линии к вокзалу... по инерции с опущенными пантографами: путепровод удалось соорудить далеко не сразу!

Вагоны "холодок" пытались соорудить из Х и КТМ-1 в последние годы эксплуатации этих марок, около 1969 - 1971 гг.; в последний раз они выезжали на линию в 1976 году, когда город праздновал 75-летие электротранспорта и встречал выделенную ему по такому случаю тысячную "Татру" Т-3 из числа поставленных в СССР, к этой же дате воссоздали приблизительное подобие "конки", что, вроде, должна сохраняться и до сих пор...

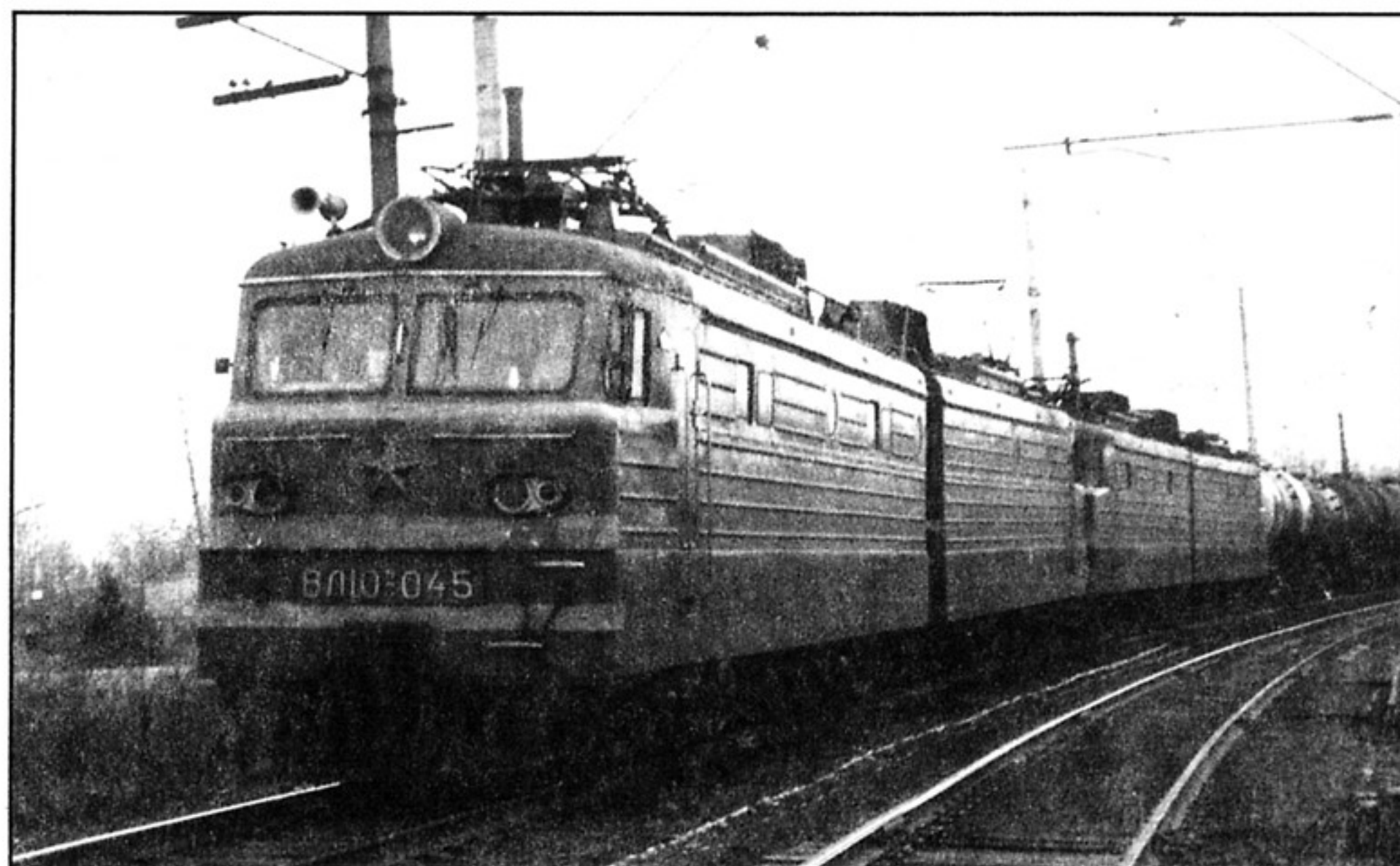
Ныне, с ликвидацией трамвая, к густонаселенным северным микрорайонам туда подумывают протянуть монорельсовую дорогу вроде сооружаемой ныне в Москве; есть также сторонники "подземного трамвая по волгоградскому типу". Современная городская администрация, к счастью, понимает важность электротранспорта и уже восстановила многие троллейбусные маршруты, а также - подготовила проект новой трамвайной линии в западные предместья Ростова до областной больницы.

Материал предоставлен редколлегией журнала "Пантограф",
автор Семенов Н.



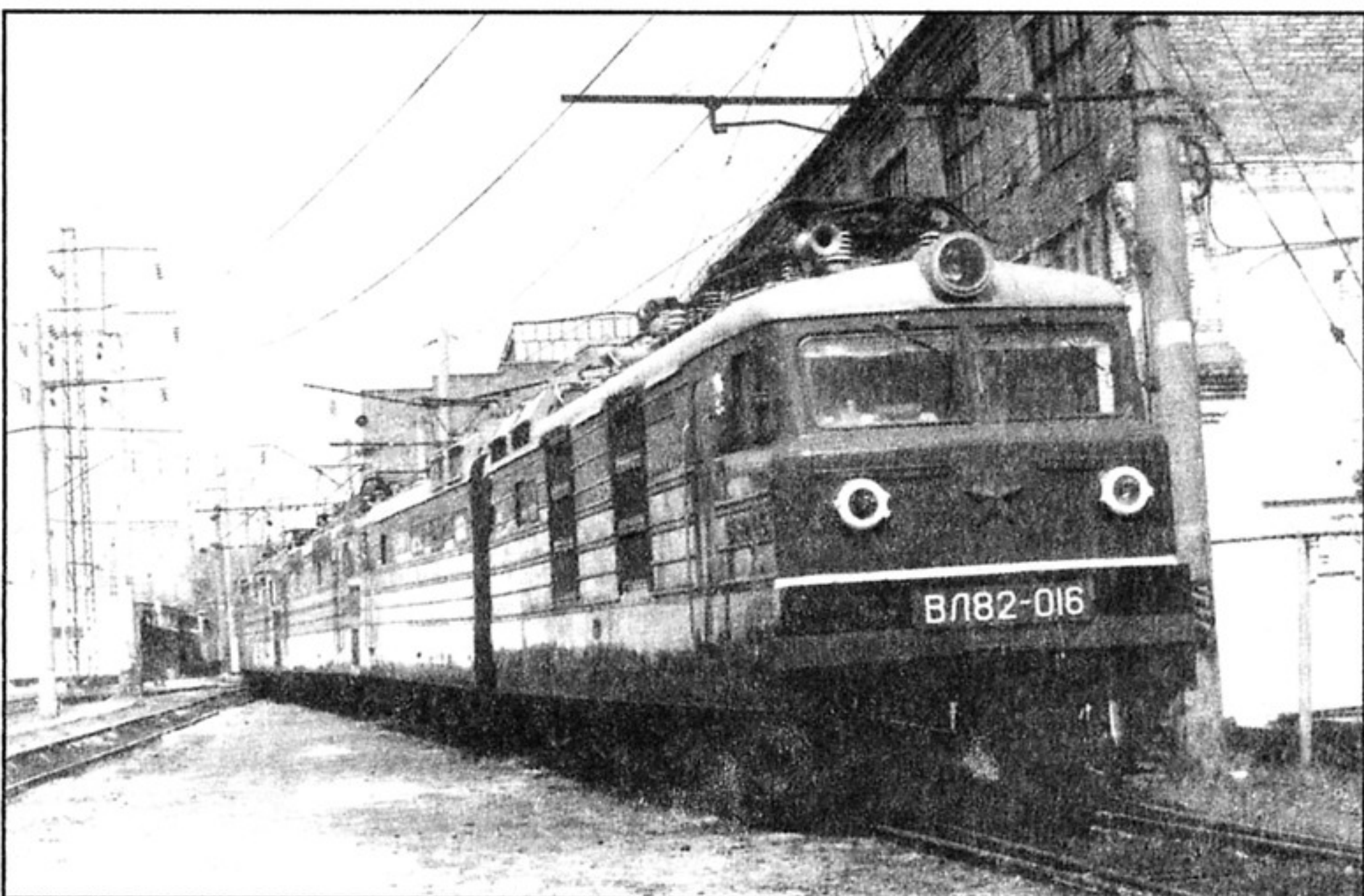
Около станции Волоколамск в наш объектив попал тепловоз 2ТЭ116-033 приписки ТЧ Великие Луки, что вызывает противоречивые чувства после статьи А.Принцева (см. ЛТ6/2003), ведь данный тепловоз имеет заводской номер, т.е. это довольно ранний выпуск. Машина в отличном состоянии, работает с полновесными поездами. Еще одна интересная информация для любителей электровозов постоянного тока. На Рижском направлении Мск.ж.д. грузовые поезда водят электровозы ВЛ10У, включенные по СМЕТ. На фото ВЛ10У-045 + ВЛ10У-131, апрель 2003 г.

Информация и фото: Павел и Виталий Мельниковы



Электровозы двойного питания ВЛ82 работают на участке Минеральные-Воды - Кисловодск. Напомним, что строительство электродепо для электрификации линий постоянного тока 1500 В началось еще до Второй мировой войны в 1932 г. В 1936 году 6 ноября от станции Минеральные Воды отошел первый пробный электропоезд серии СД, (двухвагонная секция). И первые 74 километра электрифицированного участка Минеральные Воды - Кисловодск и Бештау - Железноводск стали началом электрификации СКЖД. Первый электровоз ВЛ19 постоянного тока с напряжением в контактной сети 1500 В смог поднять весовую норму поездов до 550 тонн при составе в поезде 8-9 вагонов. Но электрификация главного хода Невинномысская - Минеральные Воды на переменном токе 25000 В/50Гц и приход на станцию Мин-Воды электровозов переменного тока ВЛ60 произошло только в 1963 г., что заставило решать техническую проблему использования на Кисловодской ветви электровозов двойного питания — ВЛ61Д постройки Новочеркасского электровозостроительного завода и Кисловодская ветвь была переведена на питание постоянным током 3000 В. На смену им пришли ВЛ82, но поскольку в ближайшем будущем эта ветка будет переоборудована на переменку, то судьба этих уникальных машин незавидна. На фото ВЛ82-016 в депо Минеральные Воды, май 2003.

Фото и информация В.Склярова





М.А.Вдовин "Ворота Кавказа", кн1, ч1.
- Ростов/Дону, 2003 г., тв. перепл., 432 с.,/
Историческое повествование известного
ростовского краеведа М.Вдовина предо-
ставляет читателю основательный труд,
который будет интересен с исторической
и чисто железнодорожно-технической
точек зрения.



**Скоростной и высокоскоростной же-
лезнодорожный транспорт. (В про-
шлом, настоящем и будущем.) Т.2 . -
СПб., 2003 - (тв перепл., с илл.)** Второй
том издания, посвященного развитию
ВСМ в мире и в нашей стране. Приобре-
сти книгу можно через почтовую службу
"Локотранс".



**Bernd Kuimann "Russische Züge auf
deutsche Schienen 1945 bis 1994.**
Verlag GVE - Берлин, 2002 г. (тв. перепл.,
112 стр., с илл.) (Русские поезда на не-
мецких рельсах) - интересное издание
рассказывает о передвижениях по гер-
манским железным дорогам грузов и под-
разделений СГВГ. Книга хорошо иллюст-
рирована, содержит схемы и рисунки.

**АТЛАС железных и автомобильных
дорог России, стран СНГ и Балтии.**
М., ИПЦ "Дизайн. Информация.
Картография", 2002 г. Тв. перел.,



ламин., 250х325., 222 с. // В этом
атласе большого формата впервые
объединены автомобильные и
железные дороги, представлены
карты всех субъектов
постсоветского пространства,
указаны станции перегрузок,
таможенные терминалы, автодороги
(автостреды, дороги с покрытием и
прочие), указаны узловые,
линейные, передаточные,
пограничные, конечные станции,
строящиеся ветки ж.дорог, морские
и речные переправы.

ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА "ЛОКОТРАНС"

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

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

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



Журналы "ЛОКОТРАНС" прошлых выпусков 6-12/01; 1-12/
02,03 за 1 экз. 60 руб

"Бронепоезда в Великой Отечественной войне" 1941-45 г.г. колл.
авт.(М., Т., 1992 г., 244 с. с илл.)

(30 руб + 25 руб почта) 55 руб

"История железнодорожного транспорта России и Советско-
го Союза"(1917-1945 г.г.) 2 том.1997г.и., С.П.-б.

(75 руб + 40руб.почта) 105 руб

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

(240 руб + 80 руб почта) 320 руб

**Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транс-
порт. (В прошлом, настоящем и будущем.) К 150-летию железно-
дорожной магистрали Санкт-Петербург - Москва. Т.1 . - СПб., 2001**
- 320 с., 265 илл.

(250 руб + 40 руб почта) 290 руб.

**Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транс-
порт. (В прошлом, настоящем и будущем.) Т.2. - СПб., 2003 - тв.**
перепл.. с илл.

(390 руб + 40 руб почта) 430 руб.

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

(300 руб + 40 руб почта)340 руб.

Электровоз ВЛ60, ВЛ60к З.М.Дубровский и др.

(60 руб+30 почта) 90 руб

Тепловозы ЧМЭЗ, ЧМЭЗЭ, ЧМЭЗТ. З.Х.Нохтик З.М.Дубровский
и др.

(60 руб+30 почта) 90 руб

"Локомотивной бригаде об электровозе ЧС7" И.И.Карасев. ИКЦ
"Академкнига", 2003 г. мяг. перепл., А5, 220 стр. + эл.схема.

(262 руб +20 руб. почта) 282 руб.

Железнодорожный путь. Учебник., М., Т.,

(180 руб+20 почта) 200 руб

Конструкции тяговоподвижного состава. Ю.Н.Ветров и др. учеб-
ник, Т., 2000г., 314 с., м/перепл.

(180 руб+30 почта) 210 руб

Электropоезда (мех. часть, ТЭД) под ред.В.А.Амелин и др.,
учебник, 198 с., м/перепл, 2000г.

(120 руб+30 почта) 150 руб

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

Железнодорожные станции и узлы. под. ред. Шубко и Правди-
на. тв./перепл, 270х170мм (290 руб+30 почта) 310 руб

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

(260 руб+30 почта) 290 руб

Путевые механизмы и инструменты, под. ред. Р.Д.Сухих .тв/
перепл, 270х170 мм

(255 руб+30 почта) 285 руб

**АТЛАС железных и автомобильных дорог России, стран СНГ и
Балтии.** М., ИПЦ "Дизайн. Информация. Картография", 2002 г. Тв.
перел., ламин., 250х325., 222 с. /

Англо-русский путевско-строительный словарь. Космин В.В., А.В./
2003 г., тв. пер., 270х170 (250 +30 почта)280 руб.

НЕ В МУЗЕЙ

Это рассказ об одной из интереснейших находок любителя железных дорог Василия Кувшинова.

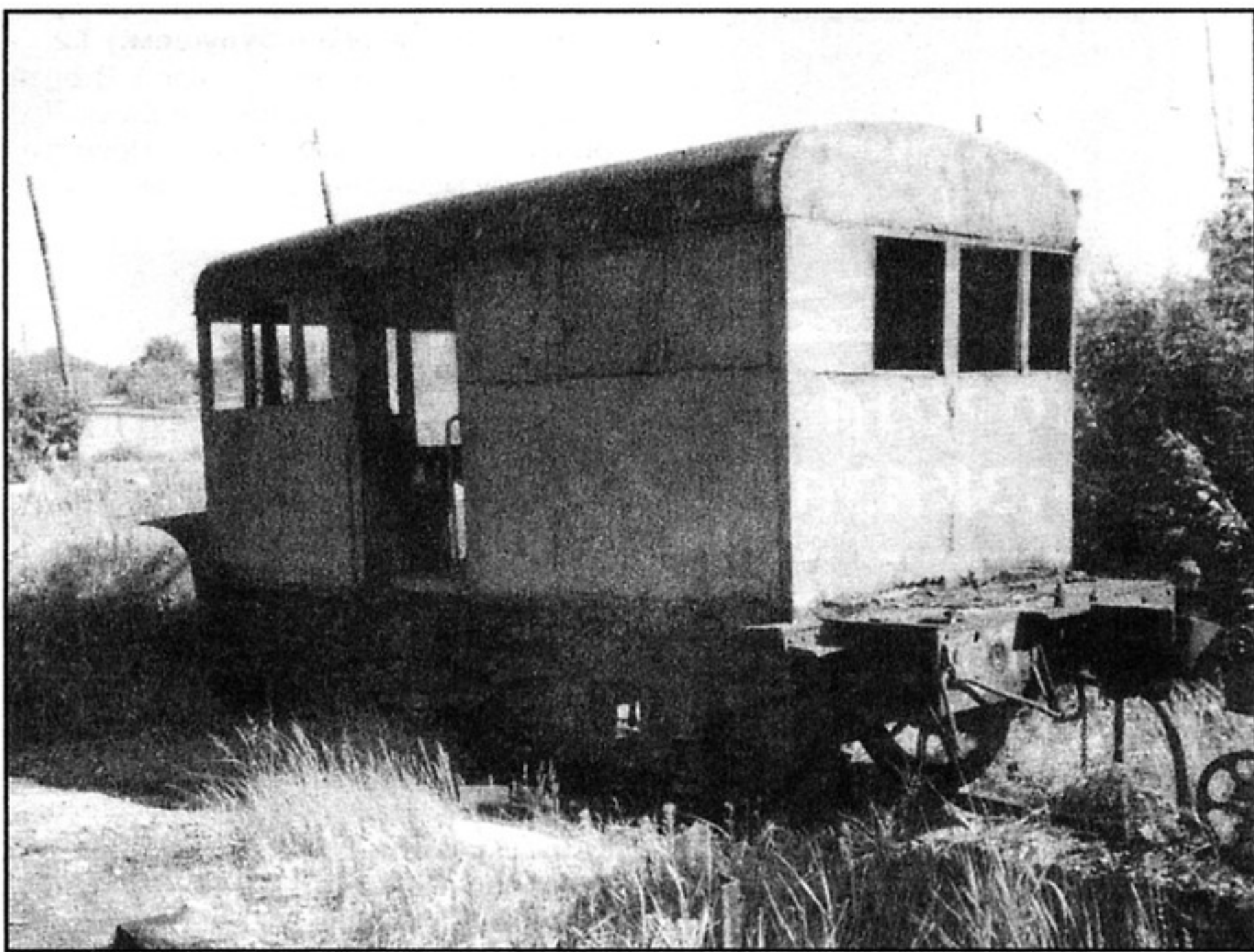
Приехав ко мне в г.Сызрань, в канун Пасхи 2003 г. Василий в разговоре со мной сказал, что, возможно, знает, где находится один из последних (или, действительно, последний) в России трехосный тендер. По его словам, он впервые увидел этот трёхосник в сентябре 2002г., проезжая мимо на автобусе. И пообещал его мне показать. Приехать к нему в г.Новокуйбышевск я смог только 1 июня. Он встретил меня на станции и повел в восточную в восточную горловину. Пройдя по выходным стрелкам, мы пошли в правую сторону, до путей Самарского предприятия промышленного железнодорожного транспорта (СППЖТ). Проведя меня в один из дальних тупиков (который находился в сотне метров от конторы СППЖТ), Василий мне указал на необычный не-то вагон, не-то мотовоз. Когда я приблизился, то увидел кабину мотовоза Мк 2/15 (так мы с В.Кувшиновым ее идентифицировали; но может мы и ошиблись), стоящую на раме трехосного тендера.

Все это представляло собой довольно оригинальную конструкцию снегоочистителя. Спереди, где когда-то была паровозная сцепка, был установлен нож с откидывающимися боковыми крыльями, автосцепки не было. На заднем буферном брусе автосцепка была.

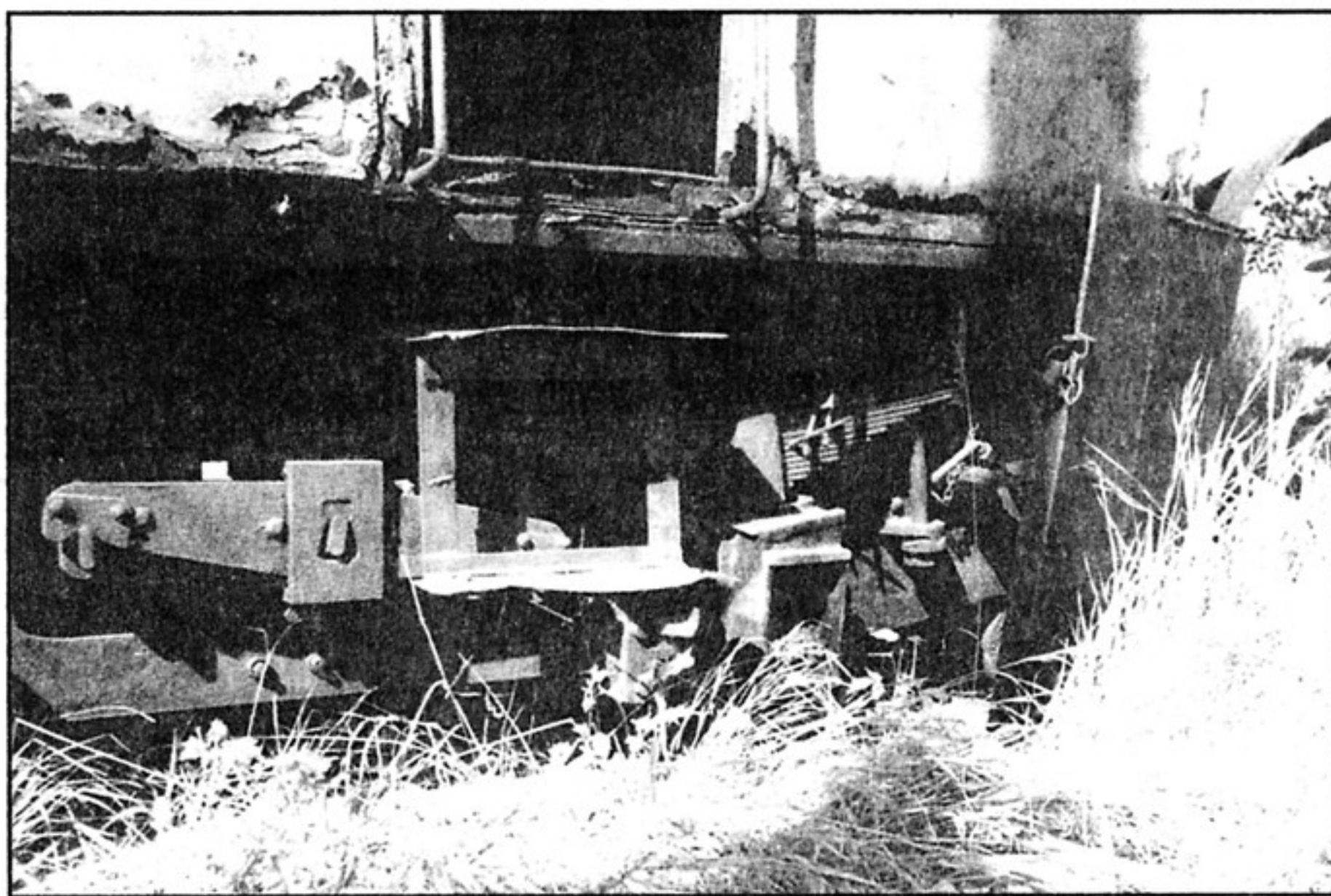
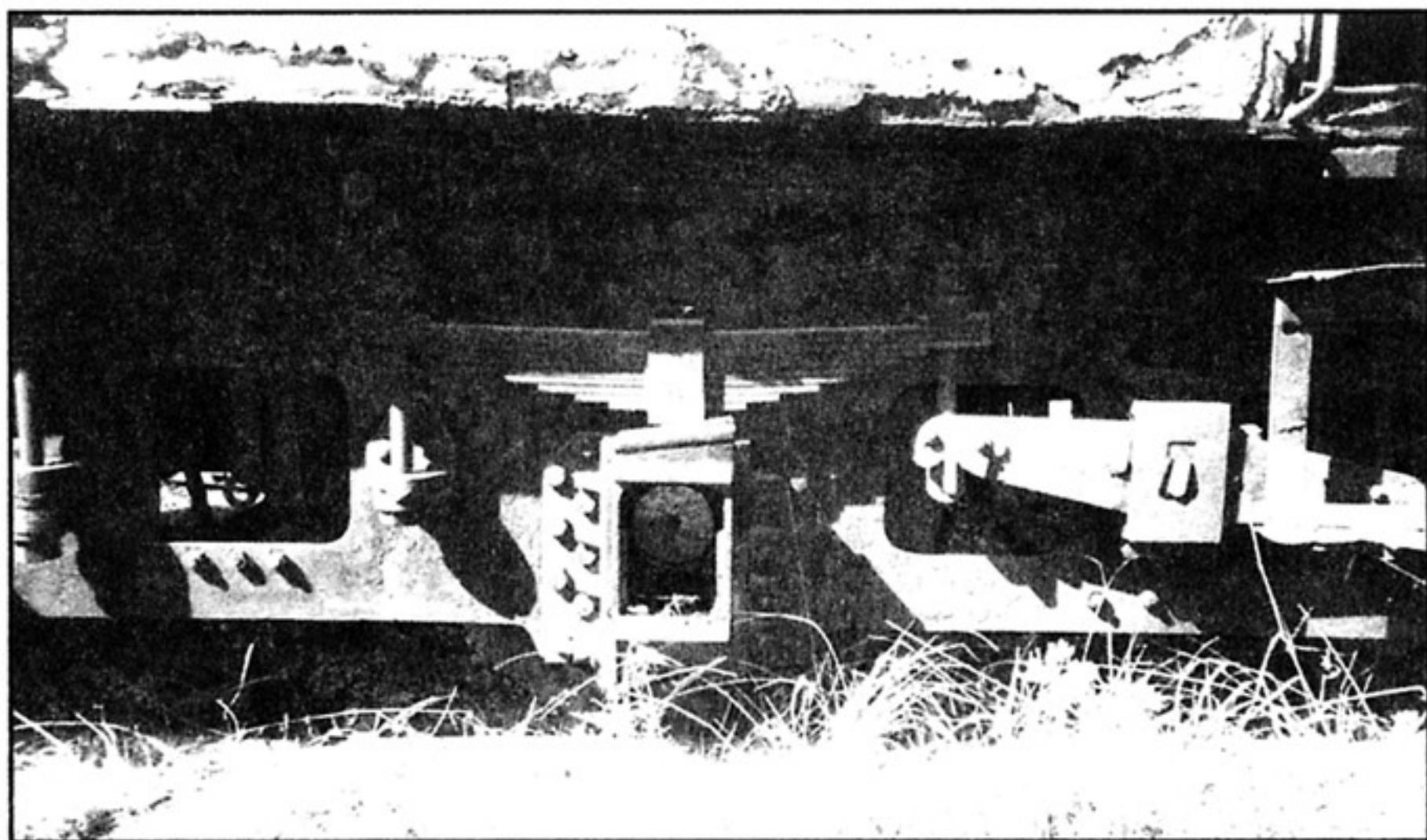
Все три колёсные пары были со спицованными колесами. Поднявшись в кабину этого снегоочистителя мы увидели механизм подъема-спуска ножа, с приводом от воздушной магистрали, колонку ручного тормоза. В полу между второй и третьей осями было заварено несколько отверстий.

Василий предположил, что снегоочиститель мог быть самоход-

О.Гирилял (Сызрань), фото автора

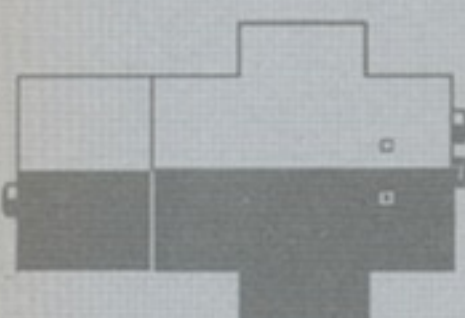


Снегоочиститель на базе трехосного паровозного тендера, постройки конца 19- начала 20 века. Тупик Самарского ППЖТ, станция Новокуйбышевская КБШ ж.д., июнь 2003 г.



11 383 H0 Güterschuppen

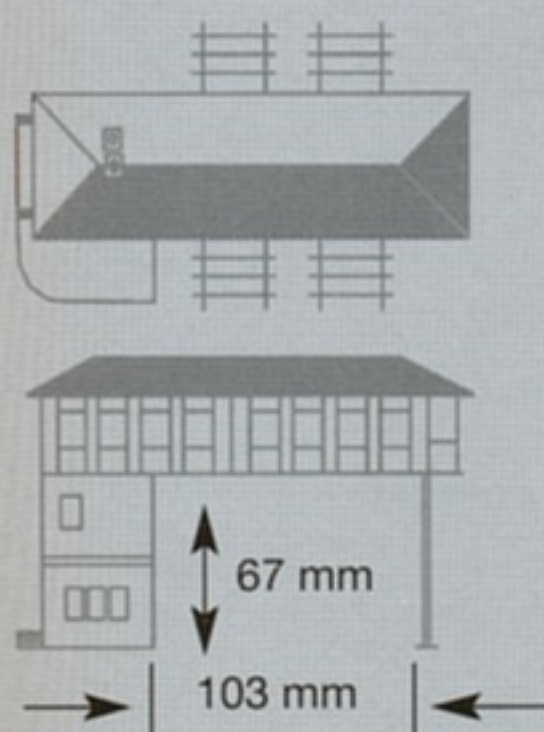
Passend zu unseren Bahnhofsmo-
dellen im preußi-
schen Stil. Das Vorbild steht
in Krakow am See.
Fein detailliert. Mit flachem
Erweiterungsanbau, der
auch weggelassen werden
kann, und separatem Keller-
eingang im Vorhaus.
Wandlampen liegen bei.
Beiliegende Zusatzteile
machen es möglich, eine
Baugruppe des Bahnhofs
Neupreußen Art. 11 380 mit
diesem Güterschuppen zu
kombinieren. Es entsteht ein
Empfangsgebäude mit Gü-
terschuppen.
319 x 124 x 93 mm
Lieferbar ab 10/2003



11 383



11 383



11 386 H0 Brückenstellwerk

Durch das Fachwerk sehr
attraktiv. Passend zu unse-
rem Bahnhof Klingenberg-
Colmnitz Art. 11 346.
Lampen, Lautsprecher,
Sirene und Uhren liegen bei.
Zwei Gleise überspannend.
Durchfahrthöhe ohne Gleis
67 mm
175 x 75 x 110 mm
Lieferbar ab 05/2003

11 386

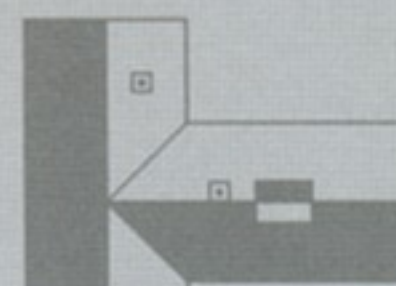

RAUM
ZELLEN
System

11 384



11 384 H0 Bahnhofstoilette

Mit diesem Modell erweitern
wir das Ensemble „Bahnge-
bundene Bausätze im
preußischen Baustil“. Dem
Vorbild in Wittenburg nach-
gestaltet. Markant sind die
feine Ziegelstruktur und die
Verzierung.
124 x 89 x 60 mm
Lieferbar ab 10/2003

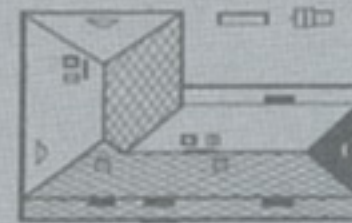

NEUHEITEN
2003

11 385



11 385 H0 Wohnhaus Mühlenweg 1

Mehrfamilienhaus mit Schieferdach, Fachwerk im Giebel sowie Anbau. Der Hintereingang ist durch das zurückgesetzte Erdgeschoss überdacht. Die Holzkonstruktion der Rückseite ist ein Blickfang. 172 x 132 x 96 mm
Lieferbar ab 05/2003



41 203



41 203 H0 3 Oldtimer- Bahnhofsuhren

Eine solche Bahnhofsuhr zielt jedes Empfangsgebäude – ab Epoche 1. 7 x 18 mm
Lieferbar ab 05/2003

11 387



**RAUM
ZELLEN
System**

11 387 H0 Haus Michaela

Einfamilienhaus mit Dachgaube, Holzverkleideten Giebeln und Loggia. Für die große Terrasse liegt eine Pergola bei. Garagen- und Terrassenwand sind mit Natursteinen verblendet. Das Garagentor ist beweglich. Mit Regal, Reifen und Gießkanne kann die Garage eingerichtet werden. Zäune, Mauern und Regentonnen liegen ebenfalls bei. Zusammen mit Art. 11 378 Haus Gabi und Art. 11 377 Haus Katrin gut zur Gestaltung einer Eigenheimsiedlung geeignet.

125 x 133 x 93 mm
Lieferbar ab 08/2003

41 206



41 206 H0 4 Betonverbund- pflasterplatten

Die modernere Art, Wege und Plätze zu befestigen! Zusätzlich sollten die Fugen mit Farbe ausgelegt und die Platte gealtert werden.

Mit senk- und waagerechter Verzahnung für Endlosflächen. Je 90 x 130 mm
Lieferbar ab 10/2003

41 199



41 199 H0 8 Bänke

Sehr filigran und zweifarbig. Lieferbar ab 05/2003

41 202



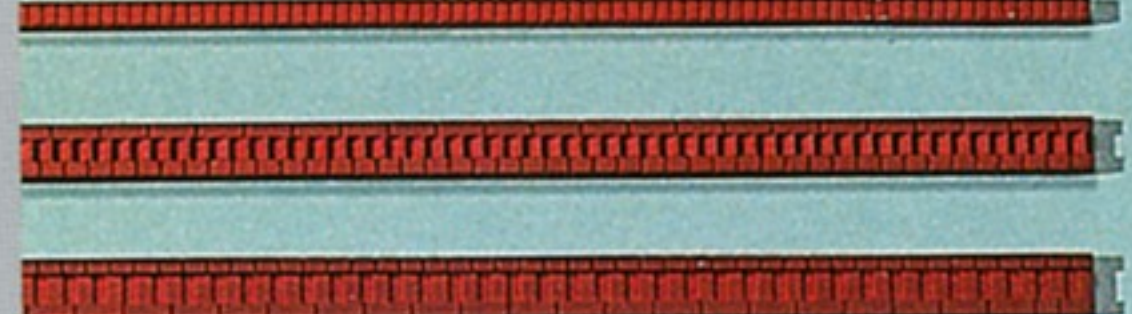
41 202 H0 20 Gaslaternen

Sehr filigran. Für Szenen ab Epoche 1. Sie können wahlweise stehende oder wandhängende Gaslaternenattrappen gestalten. Höhe 40 mm
Lieferbar ab 08/2003

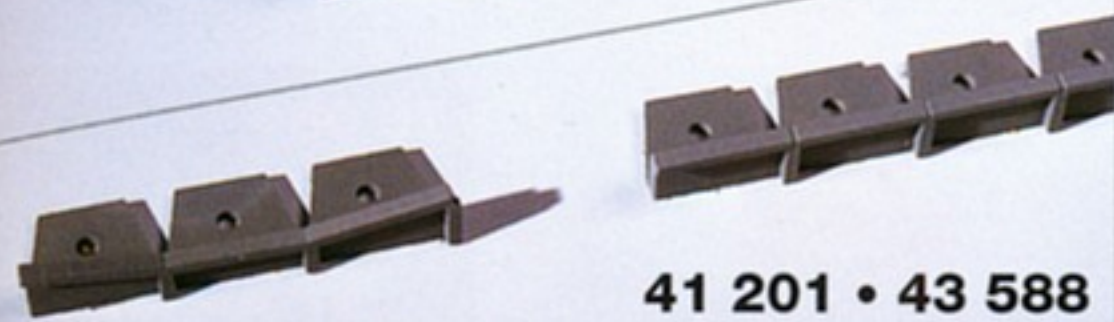
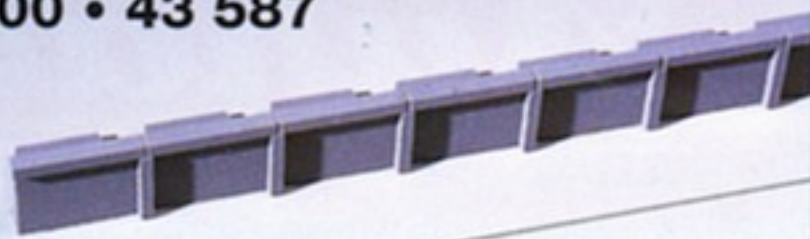
41 205 H0 2 Ziegelmauern mit Zahnfriesvarianten

Endlich können auch Ziegelnbauten individuell gestaltet werden! Exakter Blockverband mit Verzahnung für Endlosmauern. Mit 3 verschiedenen Zahnfriesvarianten bzw. Verzahnungen. Je 105 x 65 mm
Lieferbar ab 10/2003

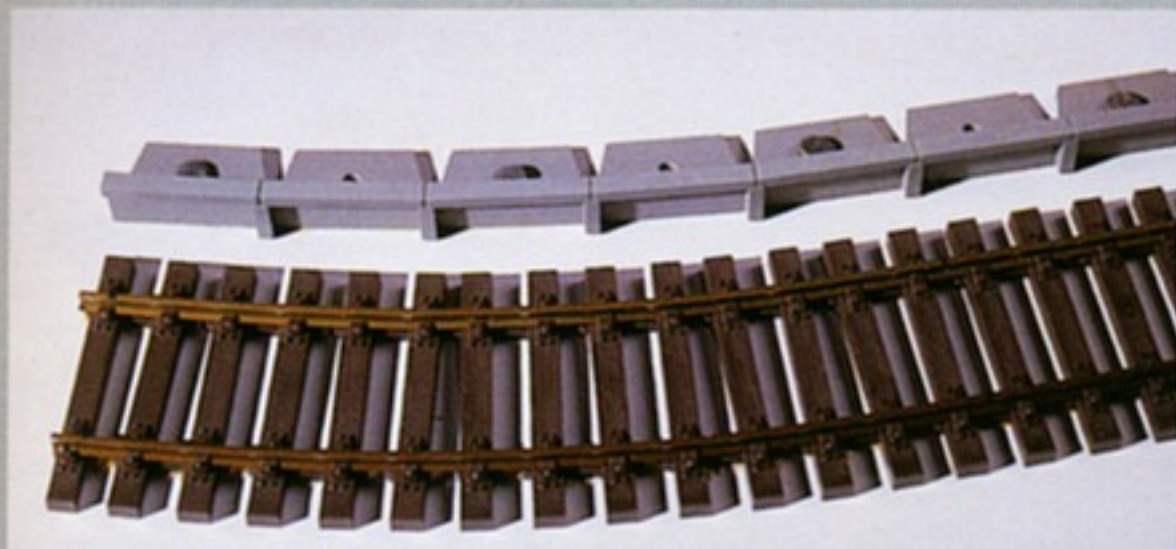
41 205



41 200 • 43 587



41 201 • 43 588



Anwendung in Bögen

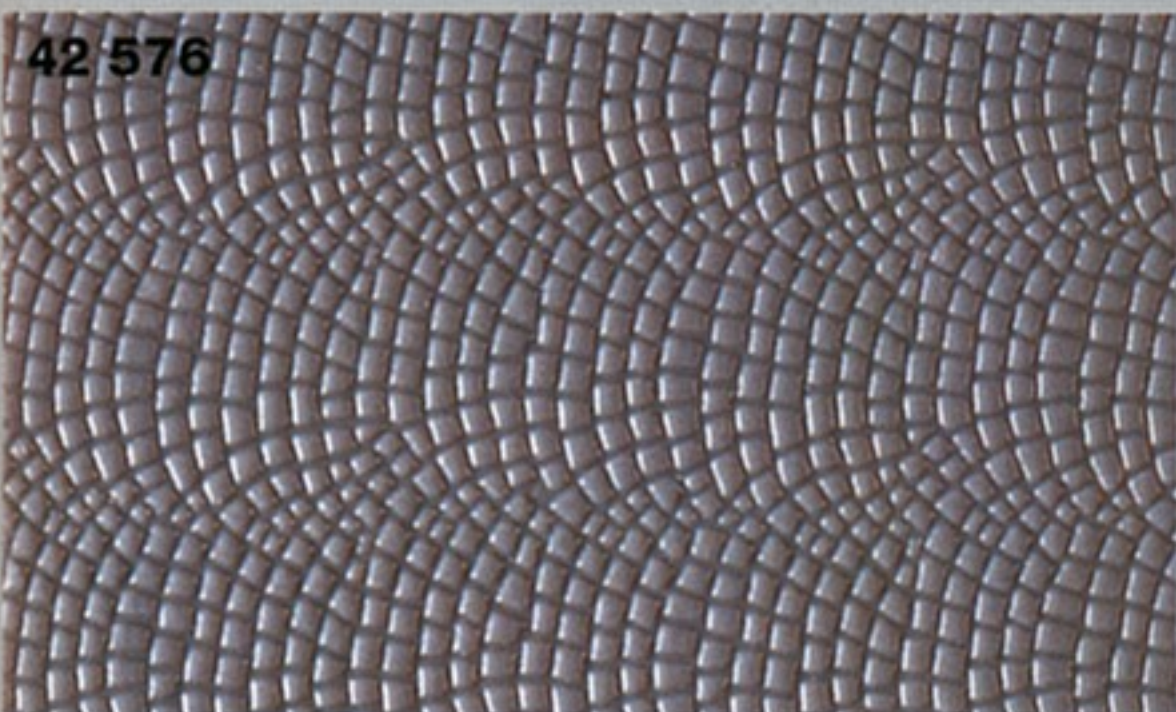


Übergang mit Sand



Mit Pflastersteinplatte

42 576



Bahnsteigkanten

Für den individuellen Bahnsteigbau. Mit unseren Art. 42 576 Pflastersteinplatte und Art. 41 206 Betonverbundpflasterplatte kombinierbar. Auch Bögen mit beliebigen Radien lassen sich damit gestalten. Lieferbar ab 10/2003

41 200 H0 Bahnsteigkanten 13 mm

6 Stück je 241 x 13 mm

41 201 H0 Bahnsteigkanten 7 mm

Zusätzlich liegen abgesenkte Borde für Übergänge bei.

6 Stück je 241 x 7 mm

6 Stück je 52 x 7 mm

43 587 TT Bahnsteigkanten 10 mm

6 Stück je 200 x 10 mm

43 588 TT Bahnsteigkanten 6 mm

Zusätzlich liegen abgesenkte Borde für Übergänge bei.

6 Stück je 200 x 6 mm

6 Stück je 38 x 6 mm

42 576 H0/TT 4 Pflastersteinplatten

In Verbindung mit unseren Art. 41 200 und 41 201 Bahnsteigkanten H0 sowie 43 587 und 43 588 Bahnsteigkanten TT besonders gut geeignet. Mit senk- und waagerechter Verzahnung für Endlosflächen.

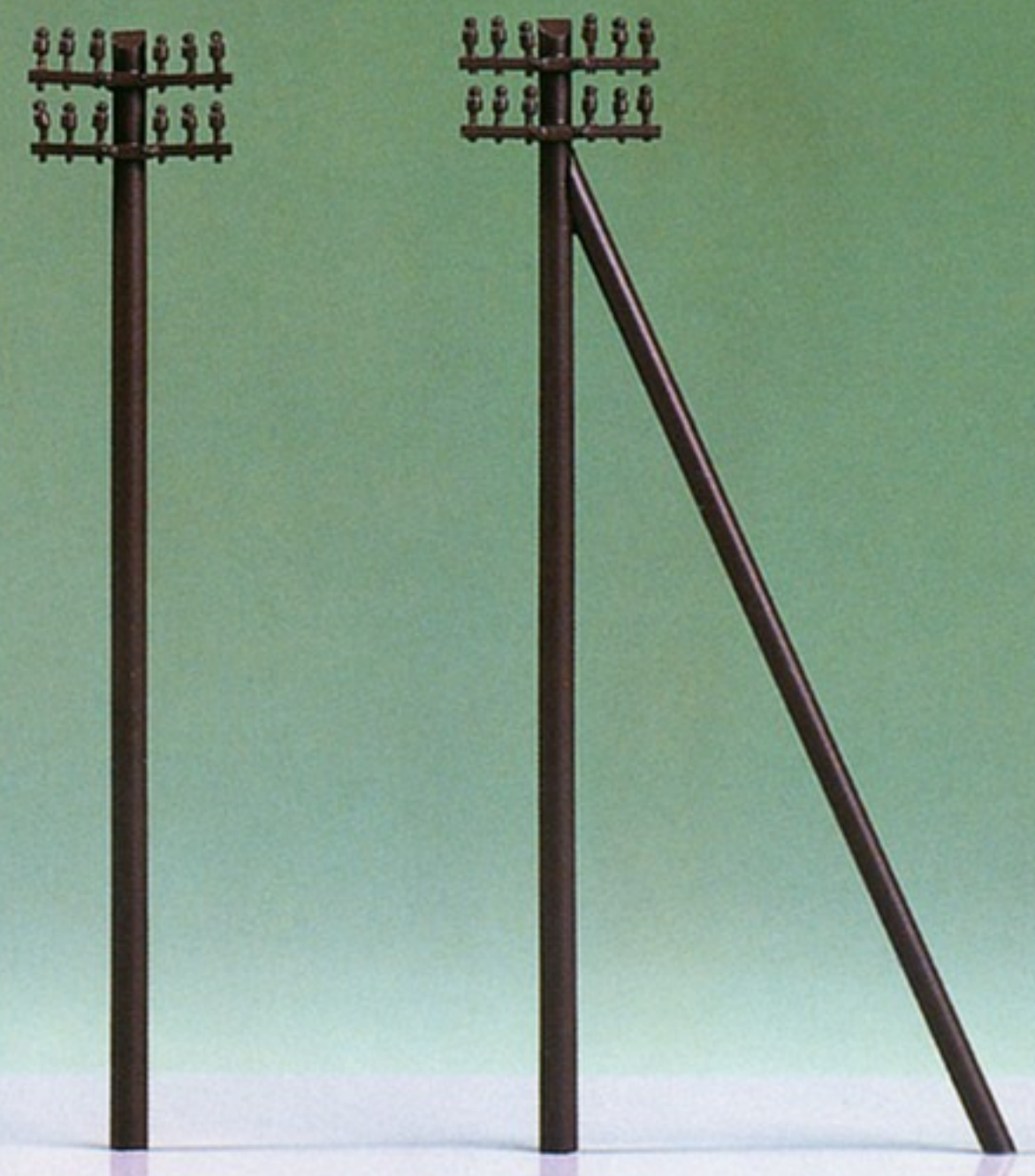
Je 90 x 130 mm

Abbildung 120%

Lieferbar ab 10/2003

Auhagen

41 204 • 43 586 • 44 600



12 Telegrafmasten

Bei der vorbildgerechten Gestaltung entlang der Strecke sollte man auf filigrane Telegrafmasten nicht verzichten.

Wenn die Isolatoren weiß bemalt werden, erreichen Sie Perfektion. Für die Bögen sind Masten mit Stütze vorgesehen. In regelmäßigen Abständen wird sogar mit 2 Stützen gesichert.

Lieferbar ab 05/2003

41 204 H0

6 Stück ohne Stütze

6 Stück mit Stütze

Höhe 73 mm

6 Stück Stützen separat

43 586 TT

6 Stück ohne Stütze

6 Stück mit Stütze

Höhe 53 mm

6 Stück Stützen separat

44 600 N

6 Stück ohne Stütze

6 Stück mit Stütze

Höhe 41 mm

6 Stück Stützen separat

12 255

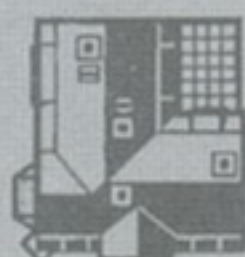


12 255 H0/TT Eckhaus Irish Pub

Aus Anlass unseres 50-jährigen Modellbau-Jubiläums erhielt unser Eckhaus ein neues Outfit.

100 x 90 x 98 mm

Lieferbar!



12 272



12 272 H0/TT Wohnhäuser Nr. 5/7

Ergänzen unsere Wohnhausserie 1 bis 4.

Die Fassaden sind schlicht.

Der Toilettenanbau und die

Überdachung des Einganges auf der Rückseite können weggelassen werden. Blumenkästen und Mülltonnen liegen bei.

75 x 87 x 123 mm

72 x 76 x 95 mm

Lieferbar ab 05/2003



99 008



Ab Mai 2003 liefern wir unseren Gleisschotter in der praktischen Streuflasche mit Griffmulde. Damit können Sie gezielt und gleichmäßig dosieren.
500 ml = ca. 700 g
Lieferbar ab 05/2003

Gleisschotter H0

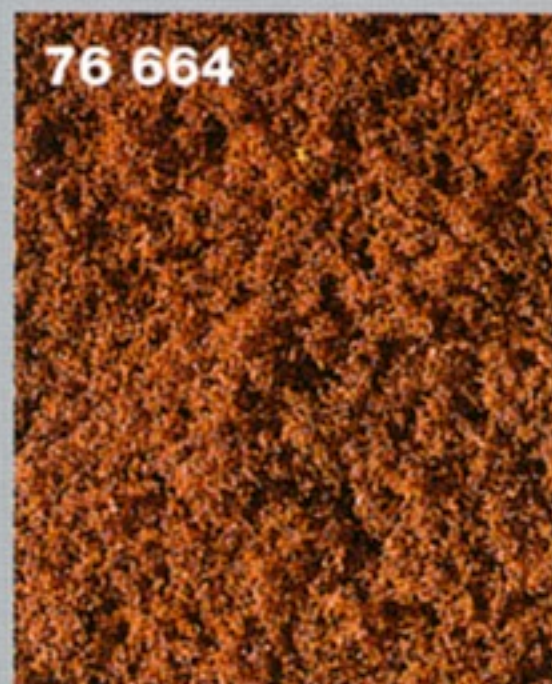
61 825 schwarz
61 826 braun
61 827 hellgrau
61 828 dunkelgrau

Gleisschotter TT

63 829 schwarz
63 830 braun
63 831 hellgrau
63 832 dunkelgrau

Auhagen

76 664



76 664
Schaumstoff-Flocken
erdbraun fein

76 665



76 665
Schaumstoff-Flocken
sandfarbig fein

Für Büsche, Hecken, Rabatten, Blumenkübel, Vorgärten, Beete und Waldwege.
400 ml
Lieferbar ab 05/2003

99 008 Streuflasche mit Griffmulde

Zum gezielten und gleichmäßigen Dosieren von Schaumflocken, Streufasern und -mehl, Schotter und anderem.
Die Flasche fasst 500 ml.
Lieferbar ab 05/2003

99 014 H0/TT Imbiss Münzner

Ein einzigartiges Werbe-Modell. Besonders leicht zu bauen, ideal für Kinder. Ein Preishit!
Gut geeignet für „Bastelecken“ zu Modellbahn- und Modellbauveranstaltungen.
70 x 85 x 60 mm
Lieferbar!

99 014



99 022



99 021

99 021
Auhagen-Miniräucherermann Eisenbahner

99 022
Räucherkerzen klein

Das nächste Weihnachtsfest kommt bestimmt! Erzgebirgische Volkskunst und Auhagen-Bausätze haben Tradition.
Höhe 77 mm
Die passenden Räucherkerzen – 24 Stück Weihnachtsduftmischung – sind auch erhältlich.
Lieferbar!

50 Jahre Modellbautradition – „Vom Weihnachtsberg zum Internet“



Sie können Auhagen-Bausätze nach Ihrer Wahl und dieses Triebfahrzeug gewinnen!

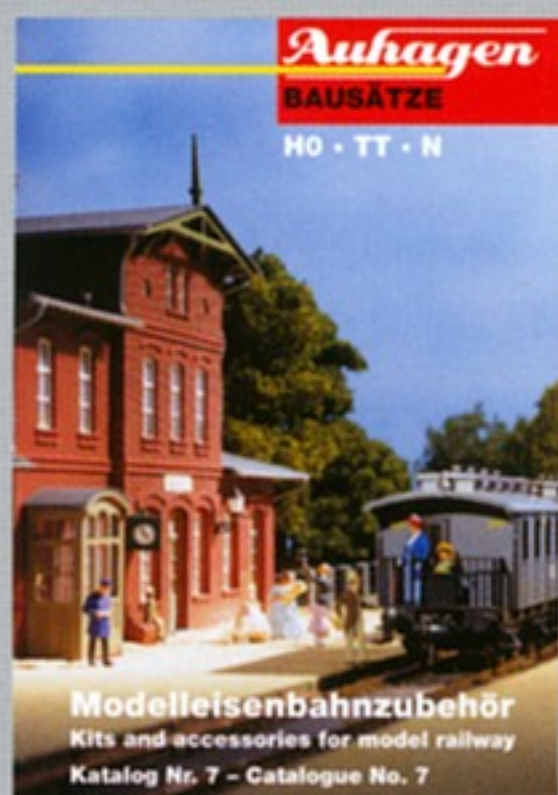
Als Dankeschön an alle Auhagen-Bausatz-Liebhaber freuen wir uns, Sie zur Teilnahme an unserem Gewinnspiel einladen zu können. Es gibt attraktive Preise zu gewinnen! Die Teilnahmebedingungen finden Sie in unserem Katalog Nr. 7 auf Seite 6. Der Einsendeschluß ist der 30. November 2003.

Aus Anlass unseres Jubiläums haben wir in unseren Geschäftsräumen eine Ausstellung gestaltet. Sie kann von Juni bis August 2003 jeweils Dienstag bis Donnerstag von 14 bis 17 Uhr besichtigt werden. Zusätzlich wird nach Anmeldung mittwochs 14 Uhr eine Betriebsbesichtigung angeboten. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Ihr Modelleisenbahnfachhändler

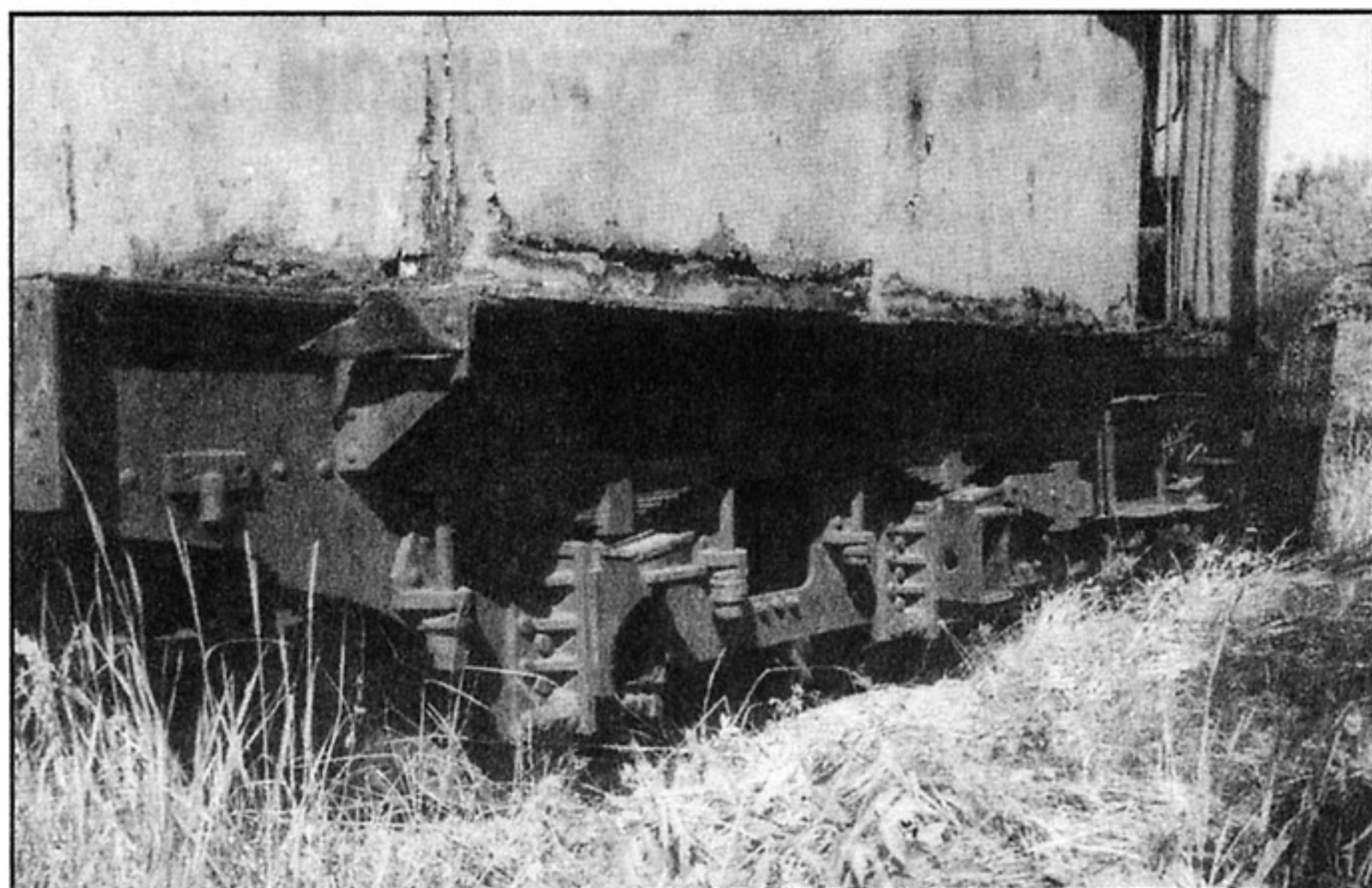
KITT Hobby
General-Belov-Str. 3-16
115563 Moskau
Phone: 095-1819205

Auhagen
BAUSÄTZE
H0 • TT • N



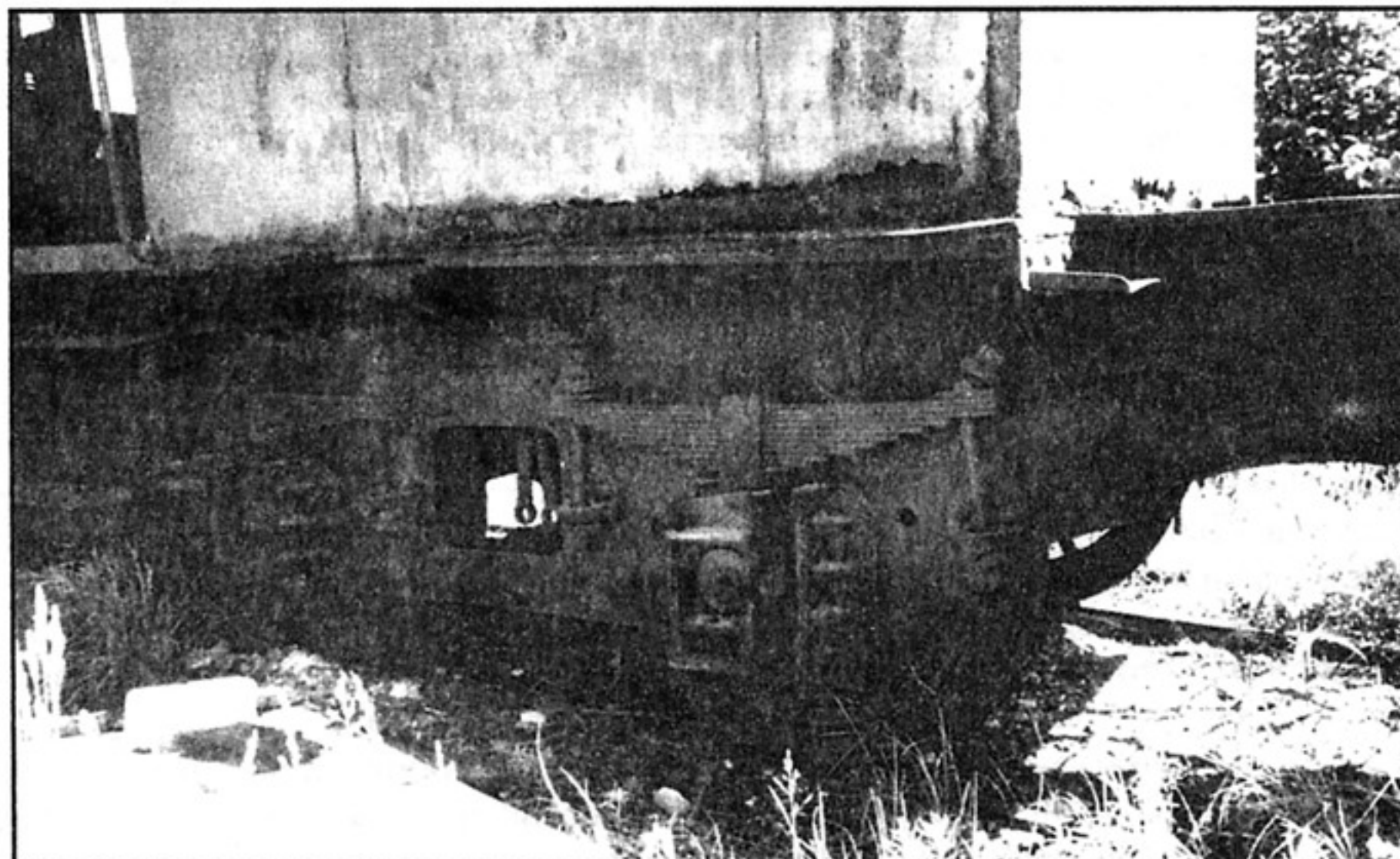
Der Katalog Nr. 7 ist im Januar 2002 erschienen. Nur in jedem 2. Jahr gestalten wir einen neuen Katalog. Mit diesem Neuheitenblatt ist Ihr Katalog Nr. 7 bis zum Erscheinen der Nr. 8 im Februar 2004 komplett und gültig.
Den Katalog Nr. 7 erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder gegen 5,50 EUR Gebühr inkl. Porto (bar oder V-Scheck) direkt bei uns.

Auhagen GmbH
Modellsportwaren-Verpackungsmittel
OT Hüttengrund 25 • D-09496 Marienberg
Telefon: 037 35/22382
Telefax: 037 35/22383
<http://www.auhagen.de>
E-Mail: info@auhagen.de



Фрагменты тенедера (фото на стр. 26-27:

- средняя ось с рессорным подвешиванием
- передняя часть снегоочистителя с ножом. Хорошо виден балансир (сквозь лестницу)
- рама и экипаж трехосного тендера
- часть тендера со стороны паровозной сцепки



ным! На мои возражения он, прыгнув на землю, показал на третью ось; на ней была напрессована шестерня-звездочка.

Рама клепанная, последняя перетяжка бандажей производилась, судя по клеймам приемщика, в 1936 году!

В это время к нам подошел "некто", и стал выяснять, кто мы, да что мы....

Представившись и объяснив причину нашего интереса, мы рассказали про железнодорожные музеи, про ВОЛЖД, про "Локотранс", но, кажется "некто" нас не понял.... Единственно, что нам удалось узнать, что снегоочиститель принадлежит Куйбышевской ТЭЦ-2 и стоит в тупике три года.

Рядом со снегоочистителем на земле, стоял кузов двухосного крытого вагона с закрытой тормозной площадкой. Вагон имеет треугольную крышу по образцу вагонов "канадского" типа. На бортах вагона еще можно различить надпись "20 т", а на одной двери видна диагональная полоса из правого верхнего угла в нижний левый.

Сфотографировав все эти "чудеса", мы отправились обратно на станцию. Ведь этому тендеру возможно уже было 100 лет! А может и больше, ведь трёхосные тендера перестали отроить в 1908 г. Значит Конец XIX начало XX века!! По дороге говорили о возможных путях спасения этих реликвий, но слово ВОЛЖД в этом диалоге даже не возникло....

Василий загорелся идеей найти хоть какие-нибудь документы в правлении ТЭЦ-2.

Но... приехав ко мне через две недели Василий сообщил печальную новость. Снегоочиститель порезали на металл и вывезли в "Чермет"...

Вот так жажда сиюминутной наживы убила и эту частицу железнодорожной истории России. Мы успели лишь зарегистрировать звено чудовищной цепочки событий по уничтожению реликвий российской истории техники!

БЕСЕДА ЧЕТВЕРТАЯ

3.3. Искусственные сооружения на железной дороге.

Насыпи и выемки можно построить не везде. На пути железной дороги может встретиться, например, очень глубокий овраг или ущелье. Строить огромную насыпь в этом случае нецелесообразно. А как быть с горами и реками. Гору нельзя скрыть бульдозерами до основания, а реку засыпать землей до самого дна. Люди давно научились преодолевать такие естественные препятствия на своем пути, противопоставив им творения своих рук. Вот почему такие **сооружения** называются **искусственными**. К ним относятся мосты, трубы, путепроводы, тоннели, виадуки, акведуки, дюкеры, галереи, подпорные стены и т.д.

Для пересечения железной дороги с небольшими реками, речушками и ручьями устраиваются **водопроечные трубы**. Они составляют около половины от общего числа искусственных сооружений, так как дешевле всех остальных. Для их строительства используется железобетон, бетон, камень и металл. Трубы могут устраиваться и при пересечении небольших сухих оврагов – суходолов. В случае необходимости их можно использовать для прогона скота, а в некоторых случаях – для прокладки местных дорог через насыпь. Диаметр трубы при этом, естественно, должен быть большим. При необходимости пропустить небольшой водный поток, скажем оросительный канал, под железнодорожным путем в неглубокой выемке могут использоваться **дюкеры**. Он аналогичен трубе, но имеет два колодца по обеим сторонам полотна. Дюкерные колодцы выполняют роль сообщающихся сосудов.

Если река имеет достаточно большую ширину, то возникает необходимость постройки **моста**. Различен материал, из которого их строят. Это может быть камень, металл, бетон, железобетон, дерево. Мост, расположенный близко к поверхности воды называется **низководным**. Но река, которую пересекает рельсовый путь, может быть судоходной, т.е. по ней плавают средние и крупные речные суда. Тогда возникает необходимость поднимать самую нижнюю точку моста высоко над поверхностью воды. Такой мост называют **высоководным**.

Рассмотрим основные ча-

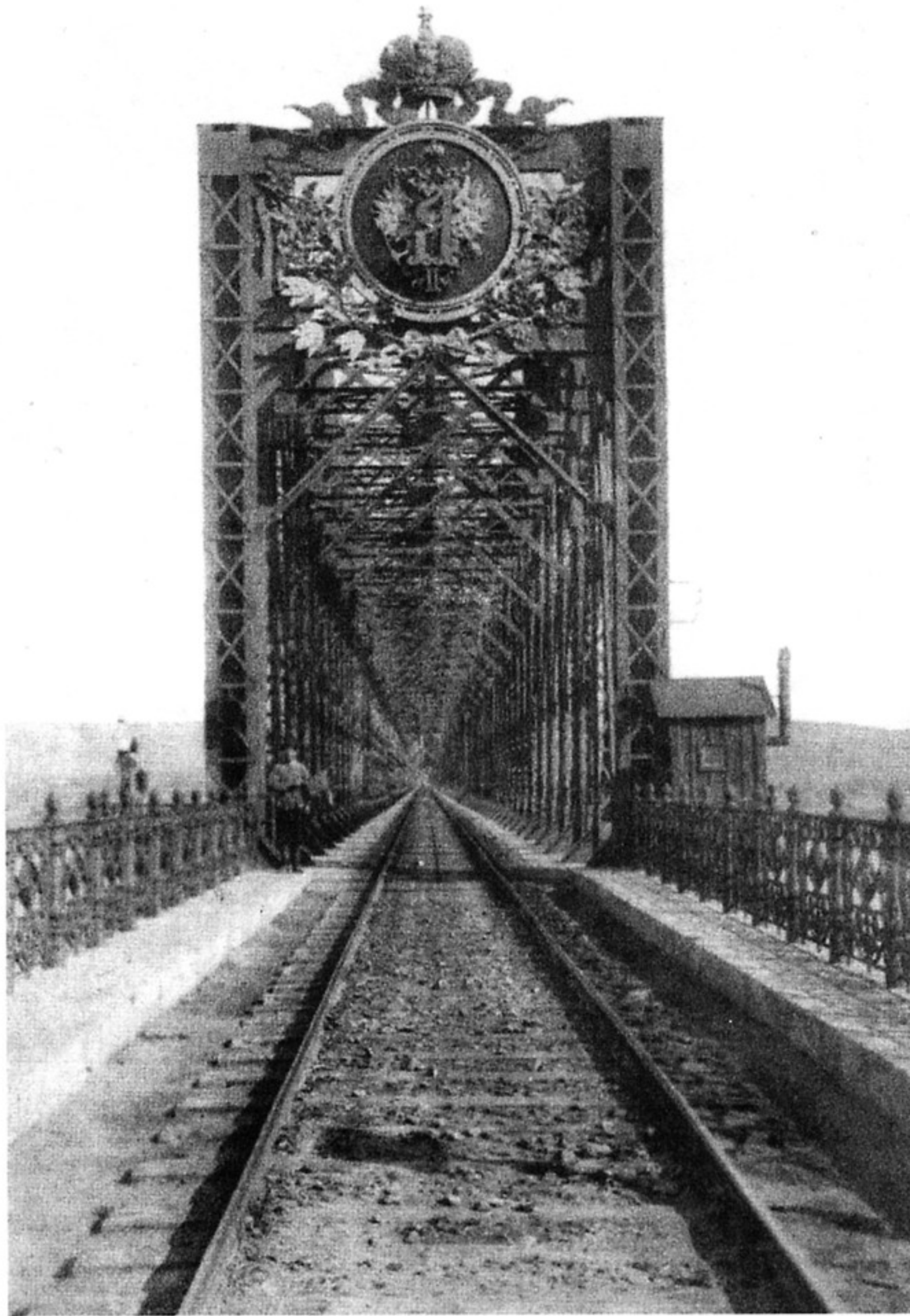
сти моста. Он состоит из **опор**, устанавливаемых на твердую поверхность (берег или дно реки) и **пролетных строений**, укладываемых на опоры. Береговые опоры моста именуются **устоями**, а речные – **быками**. Нижняя часть устоев, закапываемая в землю, называется **фундаментом**, а верхняя, на которую устанавливается пролетное строение – **шкафной частью**. Конец насыпи, отсыпанный возле устоев моста, называется **конусом** и обычно тщательно укрепляется от размыва.

По конструкции пролетно-

го строения мосты делятся на **балочные**, **арочные** и **висячие**. Отдельные низководные мосты для возможности пропуска судов выполняются **разводными** или **подъемными**. Мост, имеющий только две опоры и одно пролетное строение называется однопролетным. При большем количестве пролетов, он будет называться по их числу соответственно двухпролетным, трехпролетным и т.д.

Проектирование и строительство мостов очень ответственная и сложная работа. Этому посвя-

МОСТЫ И ТОННЕЛИ



Один из самых известных в мире российский железнодорожный мост. Александровский мост через Волгу у Сызрани (1880 г.п.). Начало Великого Сибирского пути. Имел общую длину 1485 м, 13 пролетов по 110,76 м. Открытка 1916 г.



Металлический мост с ездой понизу через реку Ясельда. Линия Ясельда - Пинск. Фото Ю.Акимова

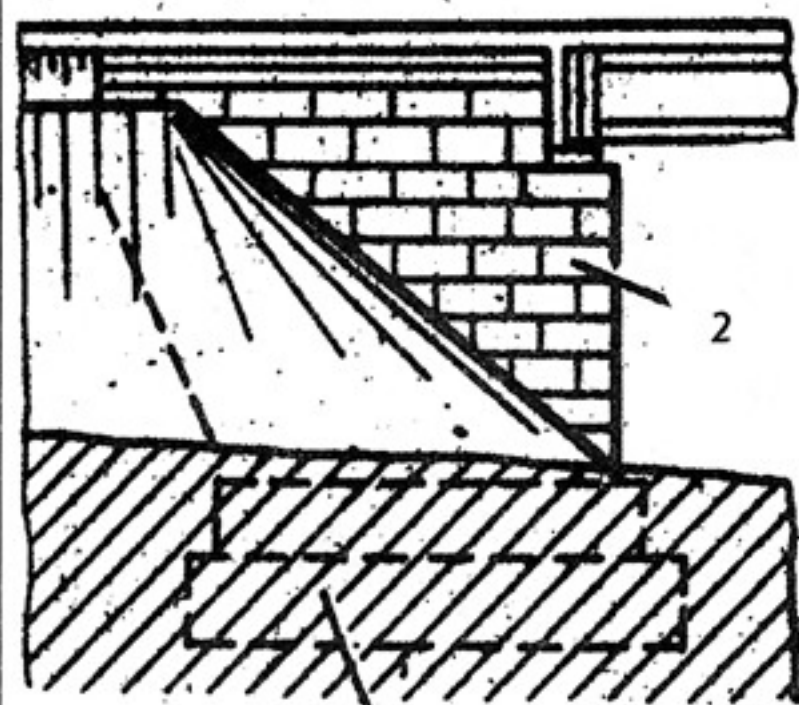
щена отдельная наука – мостостроение. Ведь необходимо рассчитать пролетное строение и опоры моста таким образом, чтобы они выдержали нагрузку поезда. Как правило, при расчёте прочности моста за допустимую нагрузку принимают нагрузку в несколько раз превышающую ту, которая будет в реальной эксплуатации. Это называется “запасом прочности”. Ошибки в расчетах при проектировании и несоблюдение норм при строительстве мостов приводят к катастрофам.

Одна из самых страшных катастроф связанных с железнодорожными мостами произошла в

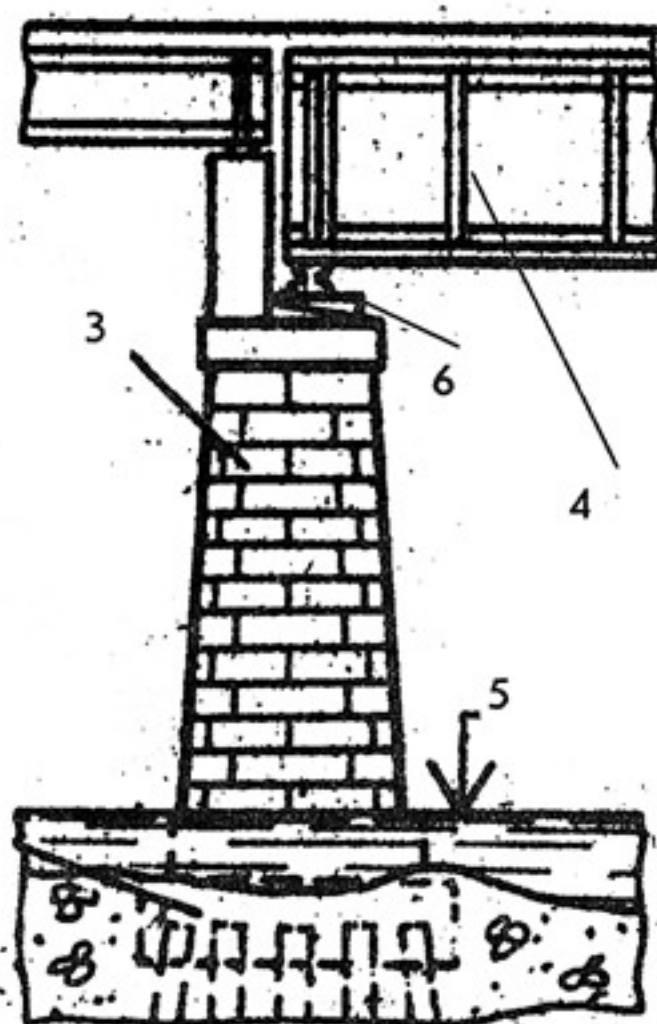
Шотландии. Проектировщики и строители не принимали во внимание силу ветра, который постоянно продувал Тэйскую бухту, через которую и был перекинут этот огромный мост. Кроме того, непосредственно при строительстве допускались многочисленные отклонения от проекта в целях экономии денежных средств. Вот к чему это привело. Поздно вечером 29 декабря 1879 г., во время сильного шторма, когда по мосту шел скорый поезд, обрушились тринадцать больших пролетных строений. Находившийся внутри них поезд сыграл роль паруса для сильного бокового ветра. Поезд упал в

воду. Никто из пассажиров и обслуживающего персонала не спасся.

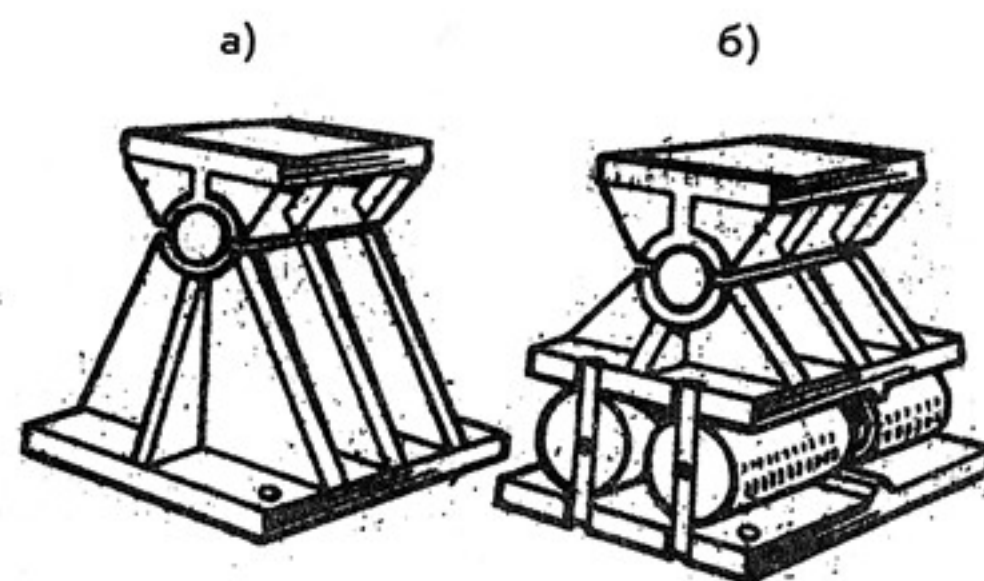
Основной частью пролетного строения является **ферма**. Она воспринимает нагрузку от находящегося на мосту груза (поезда, автомобиля, человека) и передает её опорам. Фермы могут быть со сплошными или сквозными стенками. До недавнего времени большинство мостовых ферм выполнялось металлическими. Но металл требует больше ухода. Так, что бы части моста не ржавели их необходимо постоянно окрашивать. Теперь все чаще металл заменяется железобетоном. Из него делают фермы длиной от 30-40 до



- 1 - Фундамент
- 2 - береговые опоры (устои)
- 3 - речные опоры (быки)
- 4 - пролетное строение моста (пролет моста)
- 5 - УМВ уровень меженных вод
- 6 - опорные части мостов



Опорные части мостов:
а) неподвижная с шарниром
б) подвижная катковая



Опорные части позволяют пролетному строению поворачиваться и продольно перемещаться при изменениях температуры и при изгибе под нагрузкой

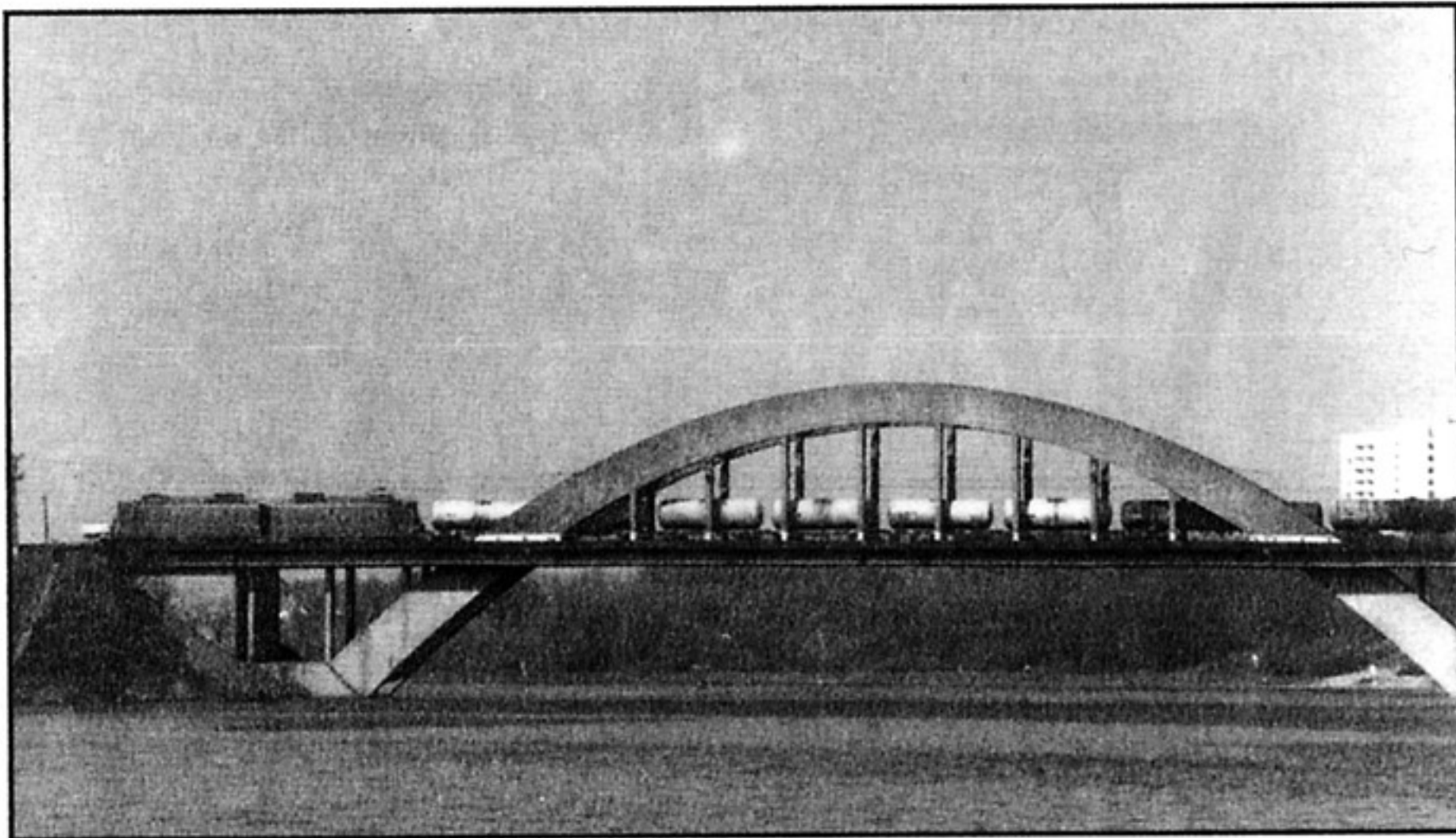
100 метров. И лишь фермы длиной свыше 150-200 метров выполняются из металла.

В фермах различают верхний и нижний пояса. В сквозных пролетных строениях между поясами располагают вертикальные стойки и раскосы (наклонные стойки) придающие всей конструкции необходимую прочность. К одному из поясов фермы прикрепляются поперечные и продольные балки. Последние являются основой для проезжей части моста. В зависимости от того, на уровне какого из поясов фермы осуществляется движение, мосты делятся на три группы. При движении на уровне нижнего пояса, т.е. внутри фермы, мост называется "с ездой по низу". При осуществлении движения по верхней части фермы – "с ездой поверху". Встречаются также пролетные строения с "ездой посередине".

Для предохранения искусственных сооружений, в основном мостов, в местах пересечения железной дороги с реками дополнительно устраивают так называемые **регуляционные сооружения**. Свое название они получили оттого, что их назначением является регулировка водных потоков. К таковым относятся **дамбы** и **траверсы**. Дамбы отводят потоки воды от насыпи, предохраняют ее и устои моста от подмыва, а так же обеспечивают более спокойный проход высоких (в половодье и в паводок) вод реки под мостом. Траверсы, обычно сооружаемые по обеим сторонам насыпи, препятствуют течению воды вдоль неё.

В населенных районах часто встречаются пересечения железной дороги с автомобильными дорогами. Чтобы не мешать движению автотранспорта, шоссе поднимают над железной дорогой или наоборот пропускают под железнодорожными путями. Такое пересечение называется "развязкой в двух уровнях". Возводимые при этом мосты специфической конструкции именуются **путепроводами**. Путепроводы устраиваются и при взаимном пересечении железнодорожных путей. Своеобразным "младшим братом" путепровода является переходной **пешеходный мост**, который служит для безопасного перехода людей через железнодорожные пути.

На равнине или в черте населенных пунктов насыпь иногда заменяется **мостом-эстакадой** (чаще говорится просто **эстакада**). Это сооружение как бы приподнимает железнодорожный путь над поверхнос-

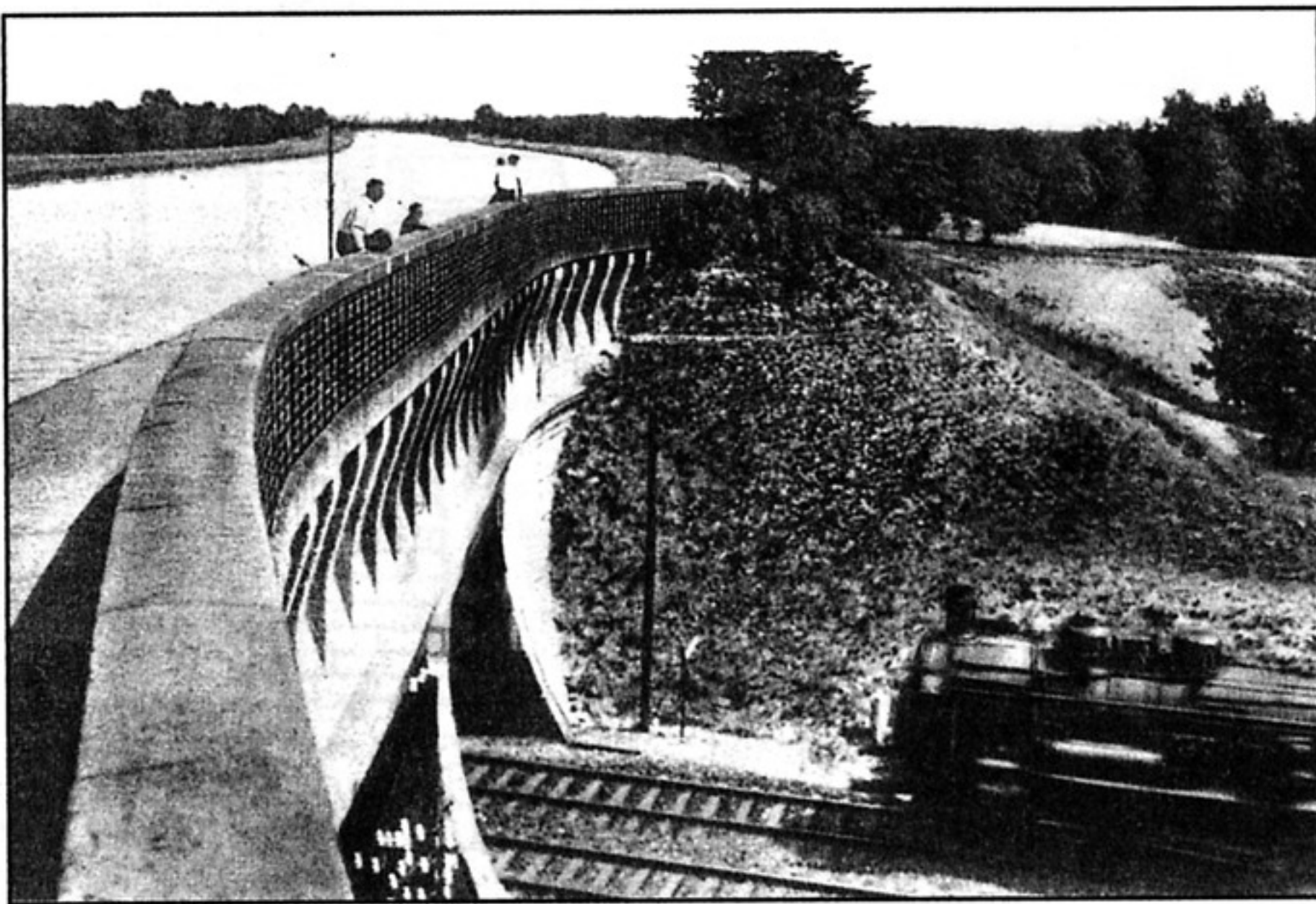


Мост с ездой посередине через канал им.Москвы с поездом
Левобережная - Химки. Фото Ю.Акимова



Железнодорожный разводной мост через Дон. Фото О.Сергеева

Акведук над железнодорожной линией для пропуска вод Хозинцол-
лерн-канала. Германия. Из коллекции О.Сергеева



тью земли. При этом пространство под эстакадой можно использовать для прокладки других дорог, размещения каких-либо сооружений и т.д.

Мосты встречаются на железной дороге повсеместно. Но в сильно пересеченной и горной местности приходится строить довольно специфические инженерные сооружения.

В тех местах, где на пути железной дороги встают горы или просто большие возвышенности строятся **тоннели**. Часто строительство тоннеля обходится дешевле, чем возведение глубоких выемок или высоких насыпей. И это не смотря на то, что по значимости они, как и мосты, наиболее ответственные и дорогие сооружения на железной дороге. Пространство, из которого при проходке тоннеля удаляют горную породу или грунт именуется **тоннельной выработкой**. Стенки пройденной выработки закрепляют от обрушения. Это называется **обделкой тоннеля**. Она выполняется каменной, бетонной, железобетонной, металлической. Входная часть тоннеля на железной дороге называется **порталом тоннеля**. Он защищает вход в тоннель от обрушения горных пород или грунта со склонов. Как правило, тоннели сооружают под один или под два пути.

Очень высокую насыпь при переходе железной дороги через глубокий овраг или горное ущелье выгоднее бывает заменить при строительстве на **виадук**. Он представляет собой каменный или железобетонный арочный мост. Для пропуска водных потоков (оросительный канал или водопровод) сооружаются **акведуки**. По конструкции он аналогичен виадуку, но на его поверхности устраиваются лотки под водяной поток.

В местах, где существует опасность каменистых осыпей и обвалов, железнодорожный путь прячут в **галереи**. Она представляет собой как бы "полутоннель", стены которого только защищают рельсовый путь, а не проходят в толще скальной породы. Более простым способом борьбы с осыпями являются **подпорные стены**. Их строят на крутых склонах, у берегов рек и морей.

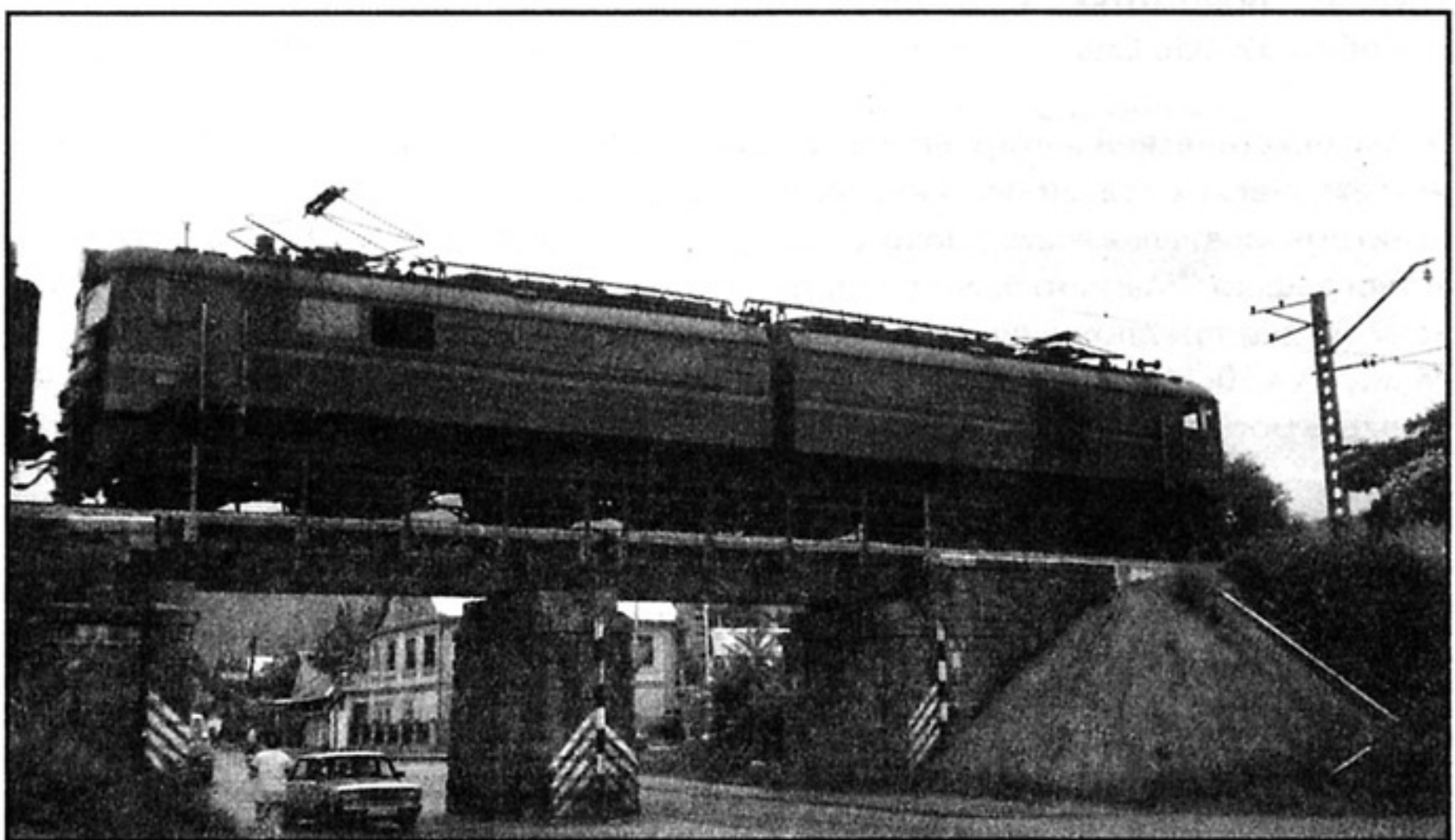
По нормам МПС, все искусственные сооружения должны иметь приспособления для их осмотра и проведения плановых ремонтных работ, а так же оснащаться средствами сигнализации и пожаротушения.

(продолжение следует)

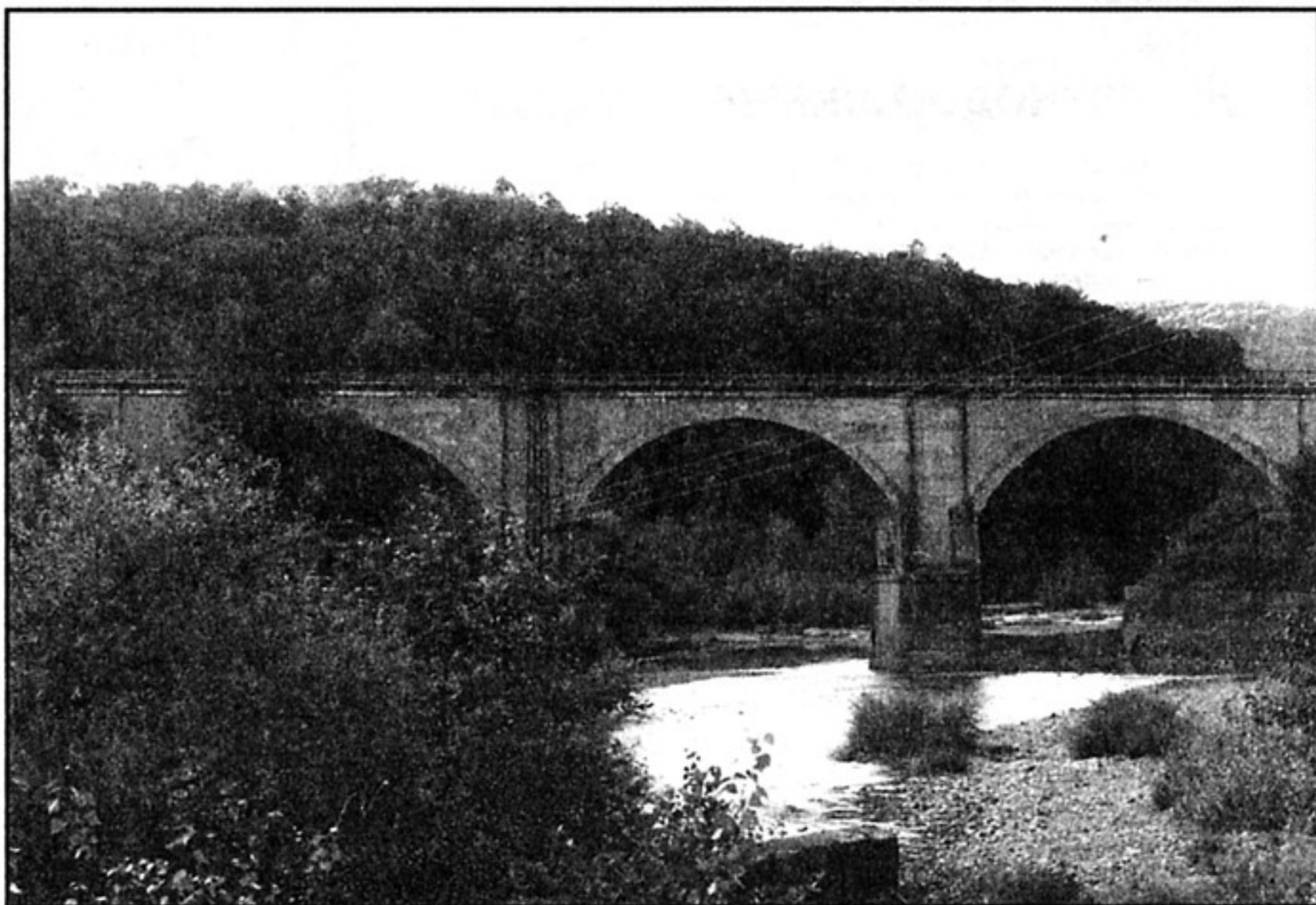


Водопропускная труба, ст. Орзег. Такие трубы типичны для строительства железных дорог в России 19- начала 20 века. И точно также, типичны на этих сооружениях и надписи вандалов периода 21 века. Фото Ю.Акимова

Путепровод над автомо. Алек



Виадук через реку Пшиш у пос.Октябрьский (ст.Пшиш) СК ж.д. Мост постройки начала XX века работает до сих пор. Фото А.Аджиева



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.

Лом локомотивов в N/ Аулов Е.В., e-mail: uzdaul@yandex.ru

Книгу "Грузовые вагоны колеи 1520 мм жд СССР. Альбом справочник / Горячкин Роман, Рязанская обл., 391050 Спасск, ул.Весенняя, 37

Туристские схемы-карты городов Иваново, Костромы, Кинешмы, Владимира, Н.Новгорода, Чебоксар, Казани, Ульяновска, Тольятти, Самары, Тамбова, Воронежа / 410009 Саратов, ул.Алексеевская, 22/26-70, Сереброву А.Л.

ПРОДАЮ

Журнал "Локомотив" 3,5,6/2003 / Горячкин Роман, Рязанская обл., 391050 Спасск, ул.Весенняя, 37

Филателистический материал жд тематики, сборники научно-технических статей по электровозостроению, каталоги электровозов, альманахи "Локотранс" периода 200-2003 гг., монографию "Магистральные электровозы" из 3 книг. Отвечу на все предложения с оплаченным ответом / Кацеру М.А., а\я 10, Новочеркасск 346413, Ростовской обл. E-mail: mkazer@pochta.ru

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. e-mail: lokotrans@elsite.ru

www.modelena.ru



MODELENA

Железнодорожные модели

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

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

Доставка моделей почтой по всей России и за рубеж.

Ежемесячная доставка моделей в Москву с оплатой при личной встрече. Принимаем модели на комиссию. Каталог в пределах России высылается по получении почтовым переводом залоговой суммы 50 руб., которая возвращается при совершении покупки. В другие страны каталог высылается после предварительной оплаты расходов в экв. 5 долларов.

305040, Курск, а/я 27 Стальцеву С. Н.

Тел. (0712) 53-01-42.

Каталог можно посмотреть на www.modelena.ru

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

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ФОТО- и 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.

Фото 10x15 дрезин, автомотрис, мотовозов и ночные снимки / 193231 Санкт-Петербург, Латышских стрелков, 11/2-313, Матюшенко М.Н.

Модели жд на 9, 12, 16, 32 мм, семафоры по 80 р., шлагбаумы по 100 руб, рельсы от 7 руб за шт. / Т. (095) 321-10-11

Паровоз BR65 (N) в отл. состоянии, здания Auhagen новые: (НО - вокзал Краков 11381, Отель Бюргхауз 12348, дом



Самый большой выбор
моделей, комплектующих и
стартовых наборов по низким ценам
BACHMANN LILIPUT SPECTRUM
Прямая продажа от поставщика в
РОЗНИЦУ по ОПТОВЫМ ЦЕНАМ.
Отправка заказов во все регионы
России, СНГ, мира
Телефон в Москве (095) 508-65-59

WWW.GOLDENTRAIN.RU



11385, STW 11386, ТТ - пакгауз 13309, дачные домики 13315, N - 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

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

ИЩУ

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

Информацию (фото, сообщения в архив. прессе, упоминания в книгах) об эксплуатации немецких репарационных локомотивов на линии Минеральные Воды - Кисловодск / Markus Huber, Reussstr. 11, Postfach 70, Niederglatt, SCHWEIZ/ Швейцария

Ищу друзей для переписки и обмена фото по ЧС7, ЧС4т, ТЭЗ, ЭР1 / Чернов Дмитрий, Московская обл., 143500, Истра, а/я 11.

Ищу друзей по обмену фото и моделями в Чехии. Язык общения русский / Хомутов В.Ю., 412311, Саратовской обл., г.Балашов, пр.Космонавтов 2-3

Ищу друзей по обмену фото в Мичуринске, Тамбове, Ртищеве, Ожерелье, Барановичах / Хомутов В.Ю., 412311, Саратовской обл., г.Балашов, пр.Космонавтов 2-3

Ищу цв и ч/б фото тепловозов 2ТЭ10 в/и, 3ТЭ10, 4ТЭ10, ТЭ10 и др. / Санкт-Петербург, ул.М.Захарова, 50-582, Слабодчиков Артем

Ищу фото ВЛ80к, 2ТЭП60, 2ТЭ121, ВЛ8, ВЛ22, ТЭП10Л, ТЭП10 в обмен на фото 2ТЭ116, ЧС4, ТЭП70 и др. / Хомутов В.Ю., 412311, Саратовской обл., г.Балашов, пр.Космонавтов 2-3

Фото ВЛ80к, 2ТЭП60, 2ТЭ121, ВЛ8, ВЛ22, ВЛ23, ТЭП10Л, ТЭП10 в обмен на фото 2ТЭ116, ЧС4, ТЭП70 и др. / Хомутов В.Ю., 412311, Саратовской обл., г.Балашов, пр.Космонавтов 2-3

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 серьезное сотрудничество. Писать на русском или английском языке. nadyad@volny.cz ; ydoroshenko@mail.ru; Дорошенко Ярослав

МЕНЯЮ

Автомодели М1:43 на модели жд в ТТ (сжд) и НО, или запчасти к ним. Возможны варианты / Хомутов В.Ю., 412311, Саратовской обл., г.Балашов, пр.Космонавтов 2-3

Модели БТТБ на модели НО / 410009 Саратов, ул.Алексеевская, 22/26-70, Сереброву А.Л.

Konka

НО (1:87)

Грузовые вагоны советских (российских) железных дорог

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

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

Серия 450. Модель 4-х осной платформы с металлическими бортами

Серия 270-71. Модель 4-х осной платформы для перевозки контейнеров

Москва Т.(095) 307-47-52 Жаворонков В.М.

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

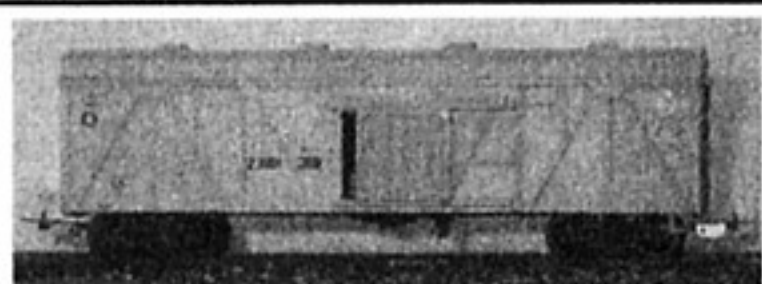


Web: www.modellmix.com

E-mail: modellmix@mtu-net.ru



НО 1:87



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

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

Цены на модели приведены по курсу 1 евро = 36 руб
Модели высылаются при 100% предоплате.

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



РАЗРАБОТКА, КОМПЛЕКТАЦИЯ,
ИЗГОТОВЛЕНИЕ ДОМАШНИХ
МИНИМАКЕТОВ, ДИОРАМ
Т. 8-903-684-62-35 (Москва)

НО-ТТ-Н

В МОСКВЕ НА ТУЛЬСКОЙ

ДЕТСКАЯ
ЯРМАРКА

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

2 этаж, Зеленая линия, пав 26-67

Модели железных дорог, рельсовый материал, строения
и сигналы, автомодел, цифровое управление от ROCO,
KIBRI, Lenz, Auhagen, Bahmann, PIKO, Mehanpo, 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, дрезина,
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

Цена на подписку действует до 1 января 2004 г.

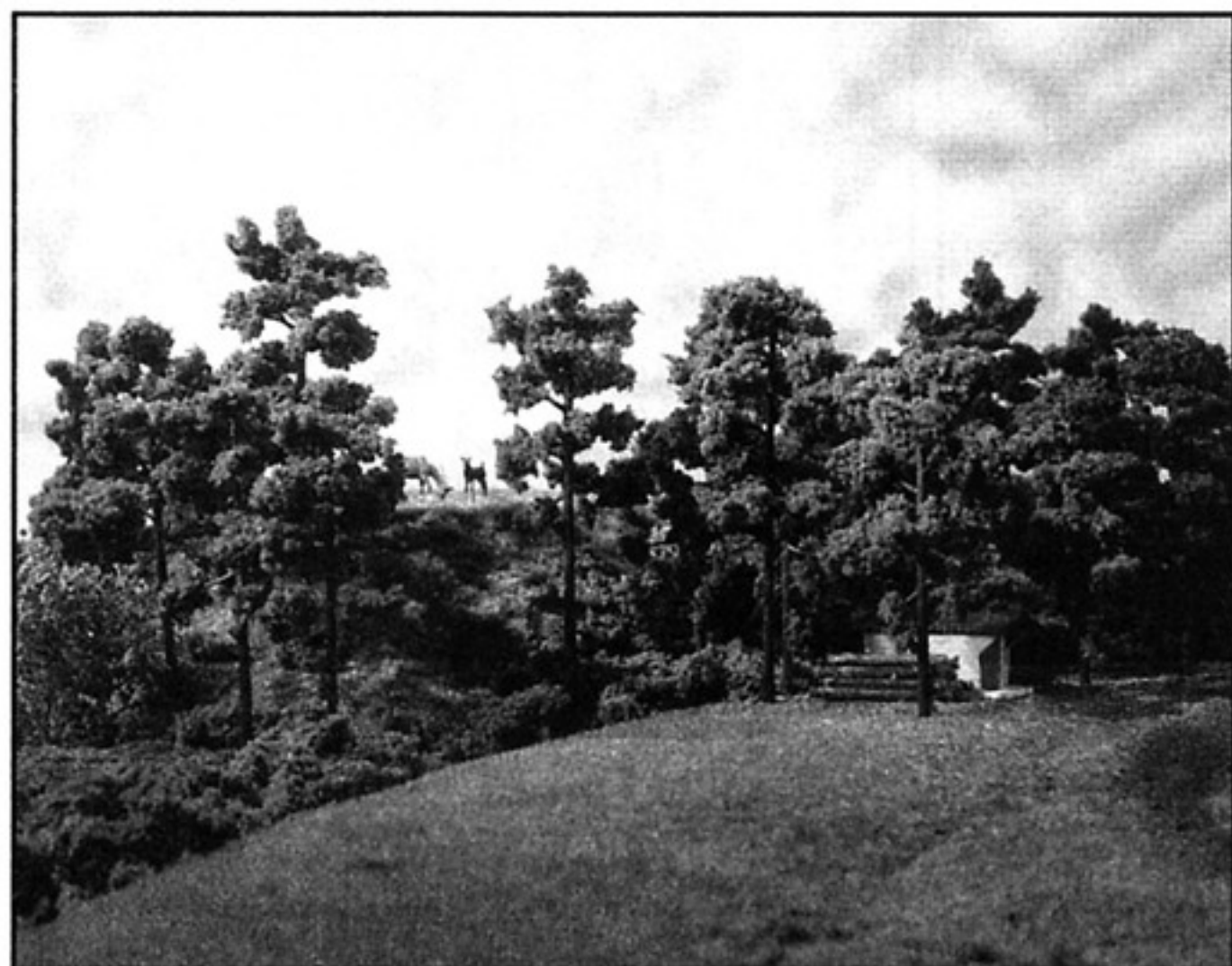
2004

Auhagen

В этом номере мы сообщаем об очередных новинках фирмы **AUHAGEN**, которые поступили в продажу в этом году. Постоянные и растущие поставки в магазин "КИТТ-хобби" позволяют оперативно получать в России всю продукцию этой

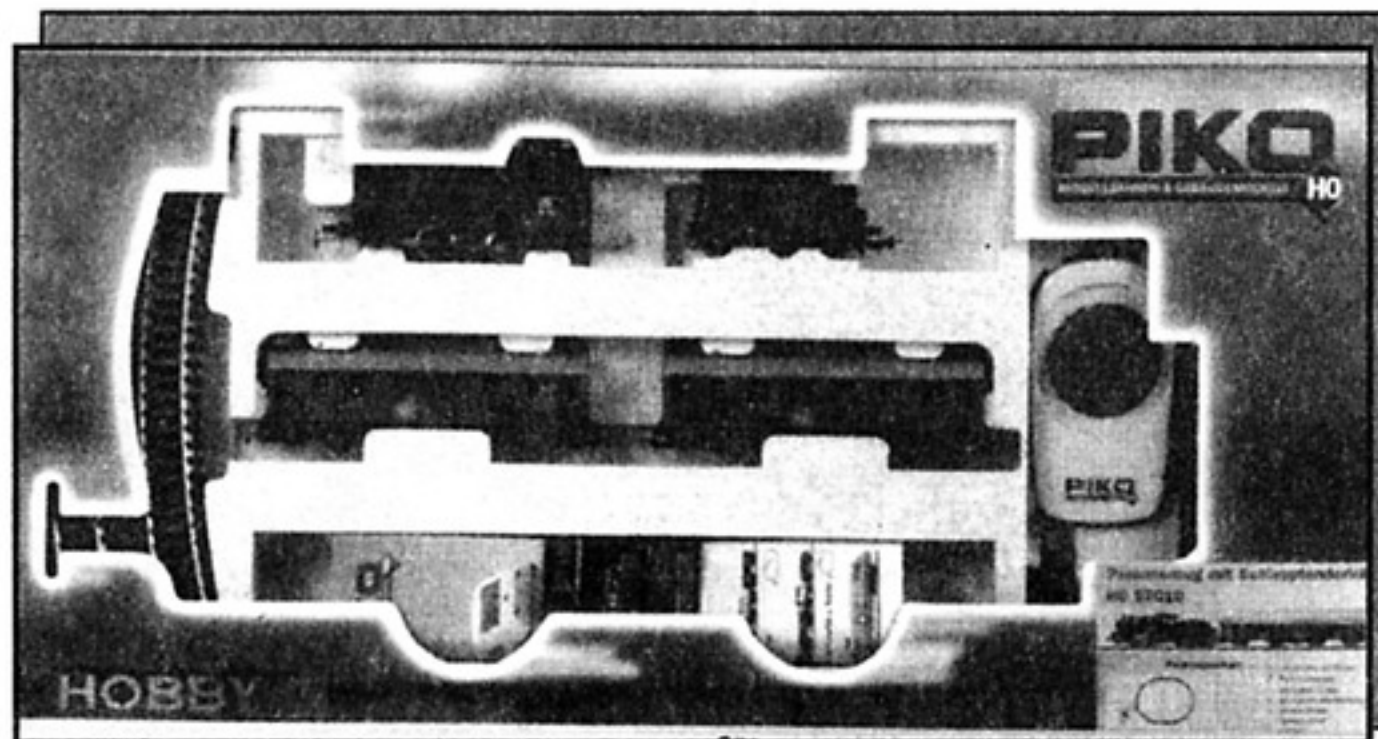
фирмы. Фирма выпускает много разнообразного строительного материала (присыпки, имитация травы, кроны деревьев, балласт и пр.), а кроме того комплектно поставляются детали - станционные и городские заборы, фонари и скамейки, каменные стенки и пр.

Среди новинок архитектуры можно отметить **арт. 11**



О некоторых изменениях в производственной программе **ПИКО**. ПИКО пробило на любовь к модельному рынку России. На коробках с наборами "НОВБУ" (это то, что любой производитель делает для детей) появились надписи на русском языке. Напомним, что ценовое соотношение локомотивов и вагонов РИКО-НОВБУ к коллекционным вагонам и локомотивам примерно 1:2. В этих наборах среди простого паровоза (двухосный с упрощенным кулисным механизмом) теперь появились перекраски в "русском стиле" - двухосная цистерна с надписью "Бензин", шестиоконные пассажирские вагоны (синей окраски с желтой полосой) и российскими эмблемами, а также, вполне приличный вагон-теплушка с частично выполненными надписями.

Ну и весьма привлекательная новость - в продаже в России появились рельсы новой рельсовой системы от ПИКО, т.н. РИКО А-Gleis. Появились прямые и радиусные звенья, стрелочные переводы. При близком общении с этим материалом, можно сказать, что выполнены довольно изящно. Шпальная решетка более тонкая, чем например у Механо, высота рельса 2,5 мм, колесная пара по NEM311 проходит спокойно, и что радует, то



387 Н0, Дом Михаэла - загородный дом, совместно с домами 11 378 (Габи) и домом 11 377 (Катрин) создаст оригинальный пригородный поселок.

Хорошо для оформления поселения собственного дома.

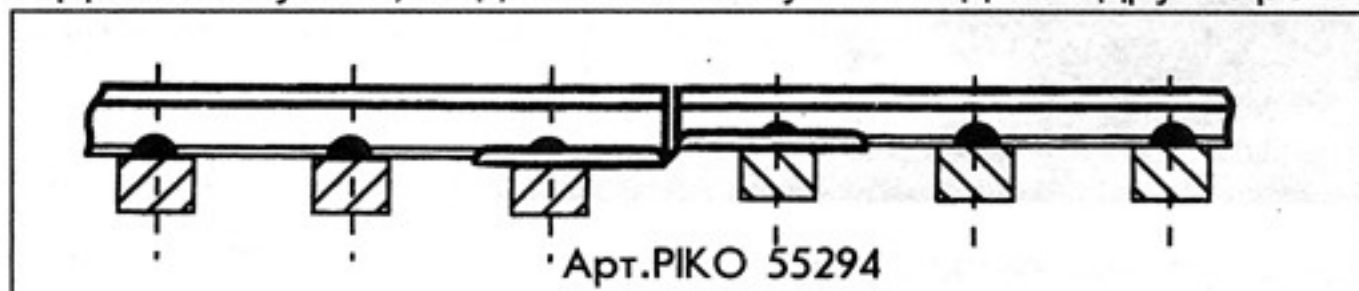
Следует отметить набор сосен (**74941**) для 12 деревьев. Набор поставляется в виде стволов деревьев и

присыпки кроны.

И еще одна очень хорошая новинка - **задняя кулиса (арт. 42511)**. Размеры 285x65 см. Она выполнена на другом, более качественном полиграфическом уровне, изображение имеет вид холмов, покрытых густым лесом, с четко проработанными кронами деревьев. Эта кулиса дает очень хороший эффект перспективы.

практически все старые ПИКО-локомотивы с большими гребнями также двигаются без проблем. В целом качество этих рельсов можно сравнить Roco-Line, хотя потребуются более тщательная опытная эксплуатация на этих рельсах, чтобы сделать более объективные выводы.

Для тех случаев, когда на макетах уже находятся другие рель-



сы, например, Roco line или Tillig Elite можно применять специальные переходные соединители. В комплекте идет 6 шт (артикул 55294). На рисунке показано каким образом происходит соединение разноуровневых рельсов.

18 июля в Зальцбурге (Австрия) состоялась пресс-конференция руководства **ROCO**, на которой было объявлено об изменениях в производственной политике фирмы, ее рабочем ассортименте. Теперь ROCO вводит три класса своего предложения, которые отразятся и на цвете упаковки:

PLAYTIME - (оранжевый цвет) дешевая продукция для начинающих в хобби;

PROFESSIONAL - (синий цвет) продукция для продвинутых моделистов, требующих высокую детализировку, качество

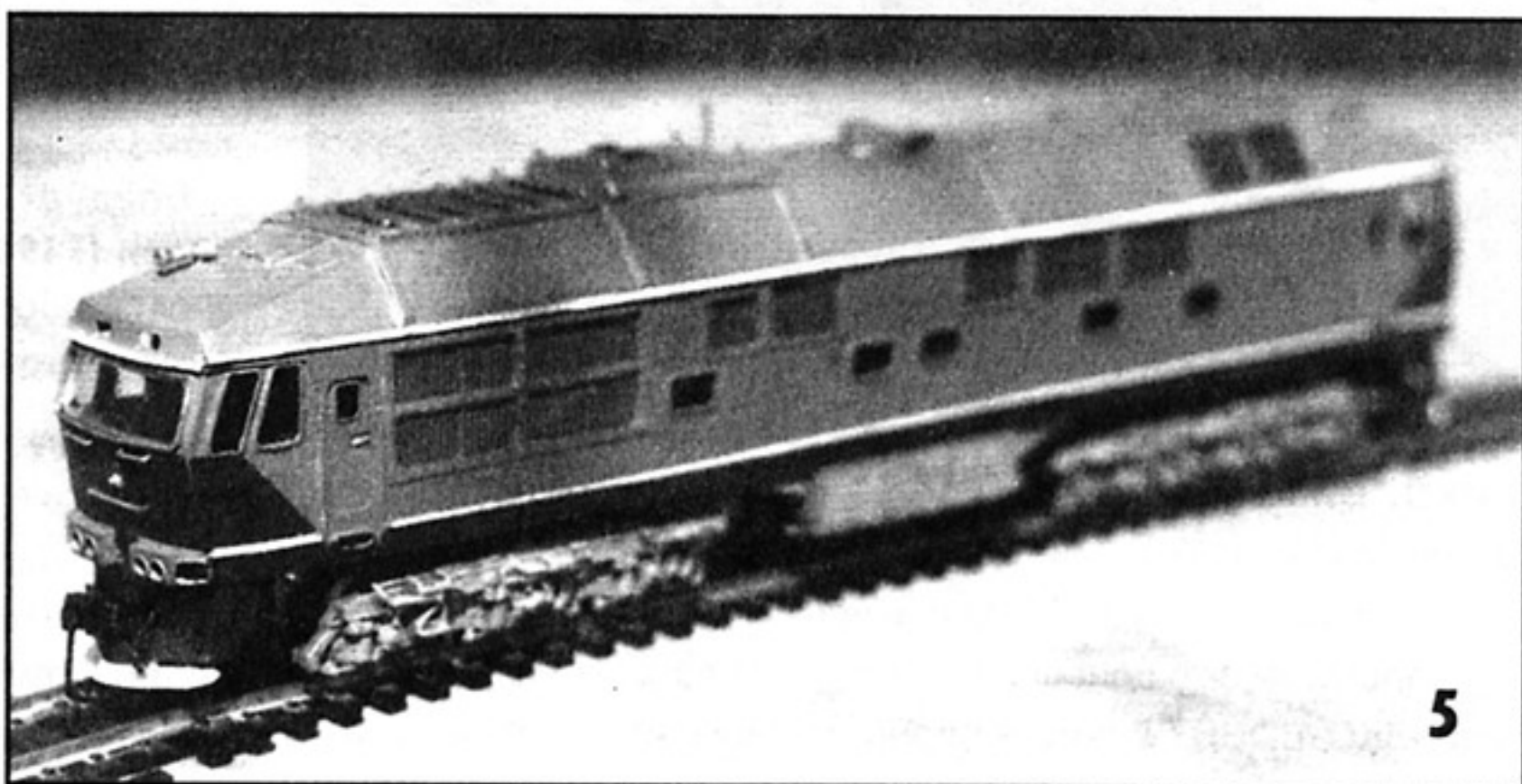
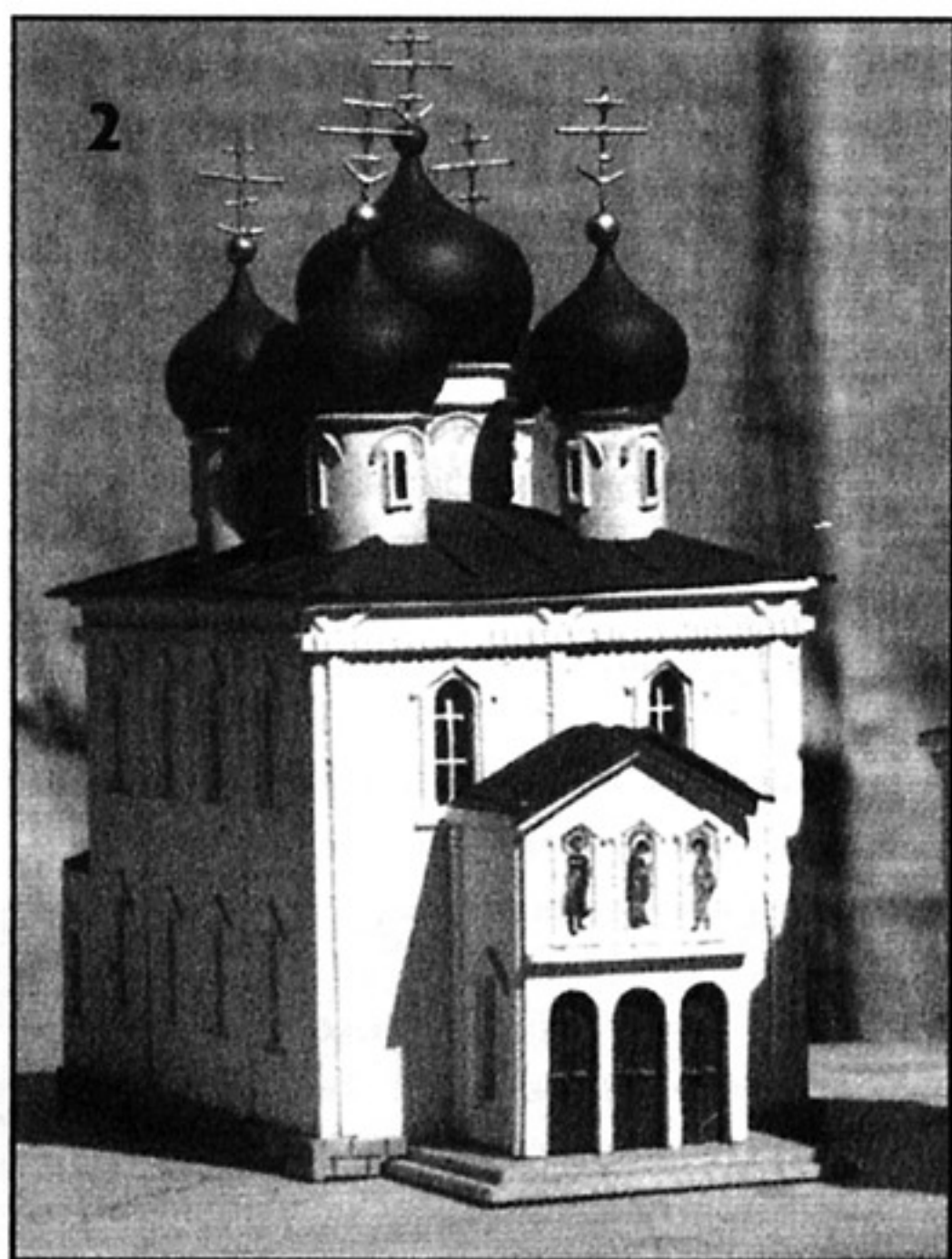
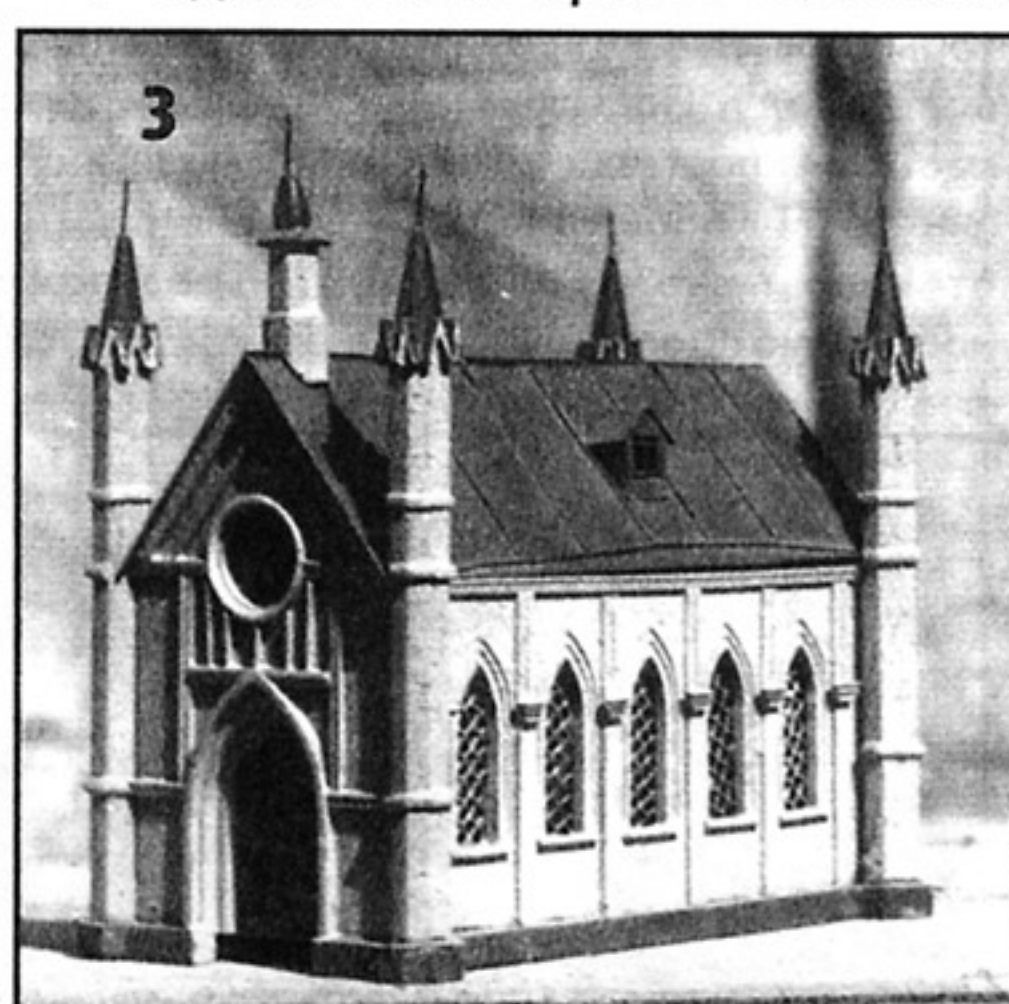
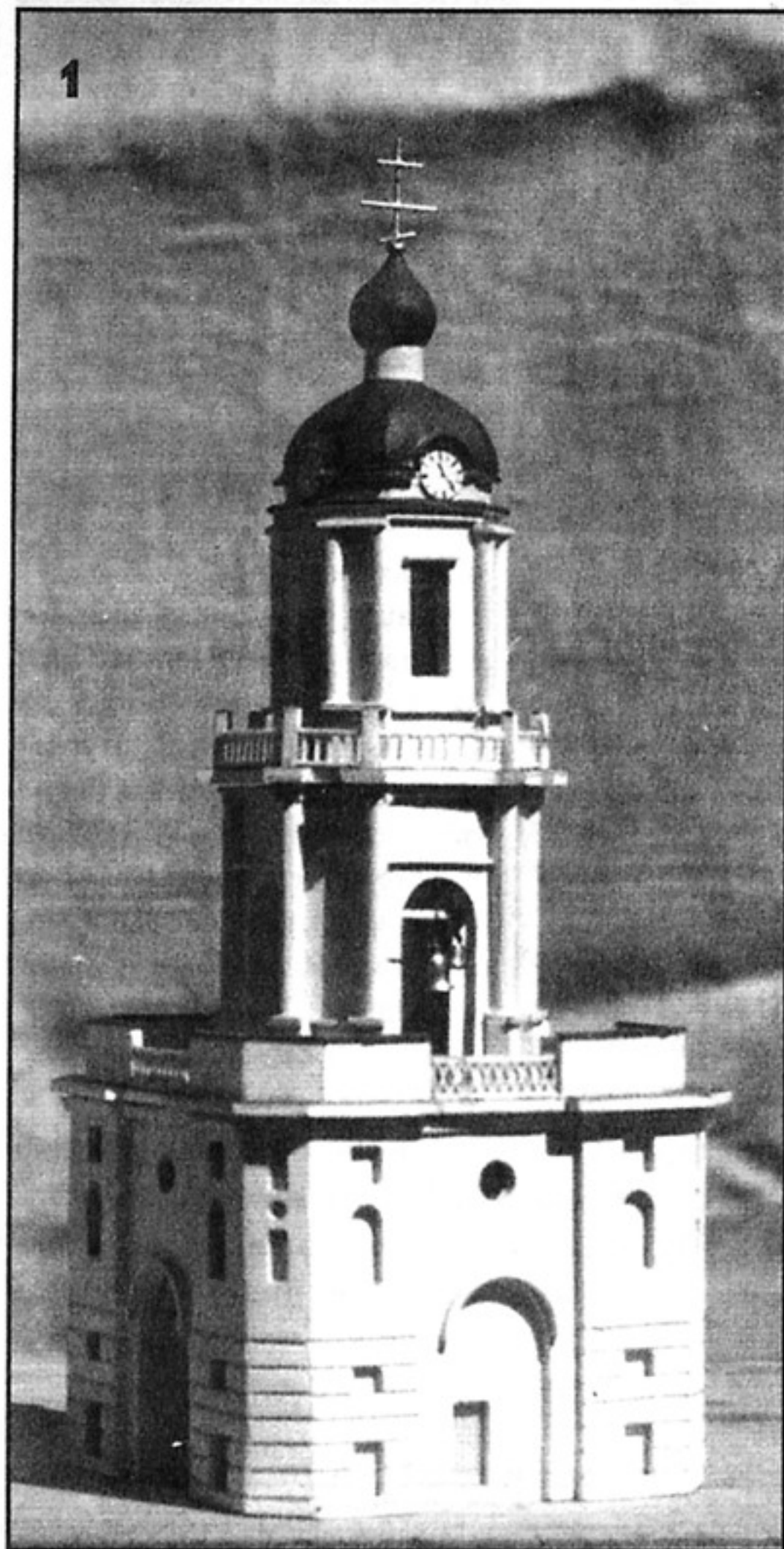
PLATIN - (серый цвет) - лимитированные коллекционные модели

ROCO инвестировало 14 млн. евро в реконструкцию старой фабрики в Халейне (Hallein) недалеко от Зальцбурга. На производстве будут работать почти 400 сотрудников с августа 2004 г. В новом помещении предусмотрено расположить выставку-музей, модельный магазин и кафе.

Модели самостоятельного изготовления моделиста А.Н.Рылкова сегодня представлены несколькими архитектурными моделями: Моделист воссоздал несколько образцов

Тверской архитектуры - Спасо-Преображенский собор в настоящее время не сохранился, поскольку был разрушен в 1935 г. большевиками в эпоху

борьбы с русской православной церковью. (1,2) Модель выполнена из полистирола, металла, дерева. Воссозданы два здания этого храма. Масштаб



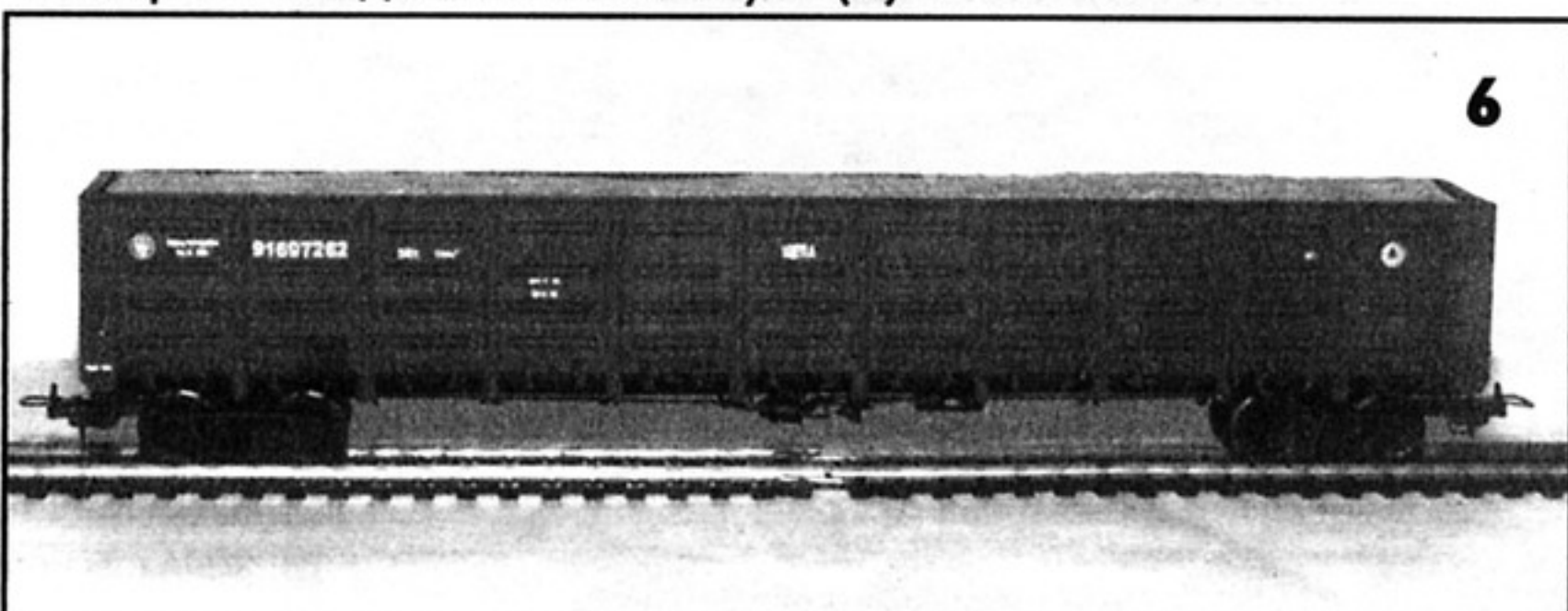
1:120.

Еще одно здание, также не сохранившееся в настоящее время - это модель кирхи. (3)

Небольшая часовня Иоанна Кронштадского воссоздана в масштабе 1:120. Материал так же полистирол, металл. (4) Все эти модели созданы для домашнего макета в ТТ.

В этом году моделист завершил изготовление модели тепловоза ТЭП70. (5) Модель изготавливалась серией из двух машин. Корпус и боковины тележек выполнены из металла. Модель в типоразмере НО. Один из тепловозов выполнен с тележками от 130 тепловоза piko.

Модель 4-х осного полувагона для перевозки щепы (НО) построил моделист С.Шевчук. (5)





2002/2003

FALLER

Modellbau
H0-TT-N-Z

Новинки от Faller в ТТ

Получив новый каталог 2002/03 от Faller обратил внимание на довольно увесистый раздел ТТ-моделей. Традиционно предлагается полный набор для небольшой станции (**293060**) фото **вверху** - здание вокзала, пульт централизации, водонапорная башня и пакгауз. Рекомендуемая розничная цена такого набора от производителя 36,25 евро.

В качестве новинки предлагается новое здание Диспетчерского поста (**293023**). Рекомендовано для 2 эпохи, но весьма универсальное. Размеры 8x6,2x9,4 см.

Тут же можно ставить и водонапорную башню железной конструкции (бак на металлической раме. **Арт 293029**). Обе новинки появились в продаже с мая по цене 9,95 евро.

Еще одно крупное здание от Фаллер - **здание почтамта (93059)** (фото **внизу слева**) размерами 29,5x16,5x13 см. (23,5 евро). Волне может быть универсально применено на макетах различных стран и эпох.

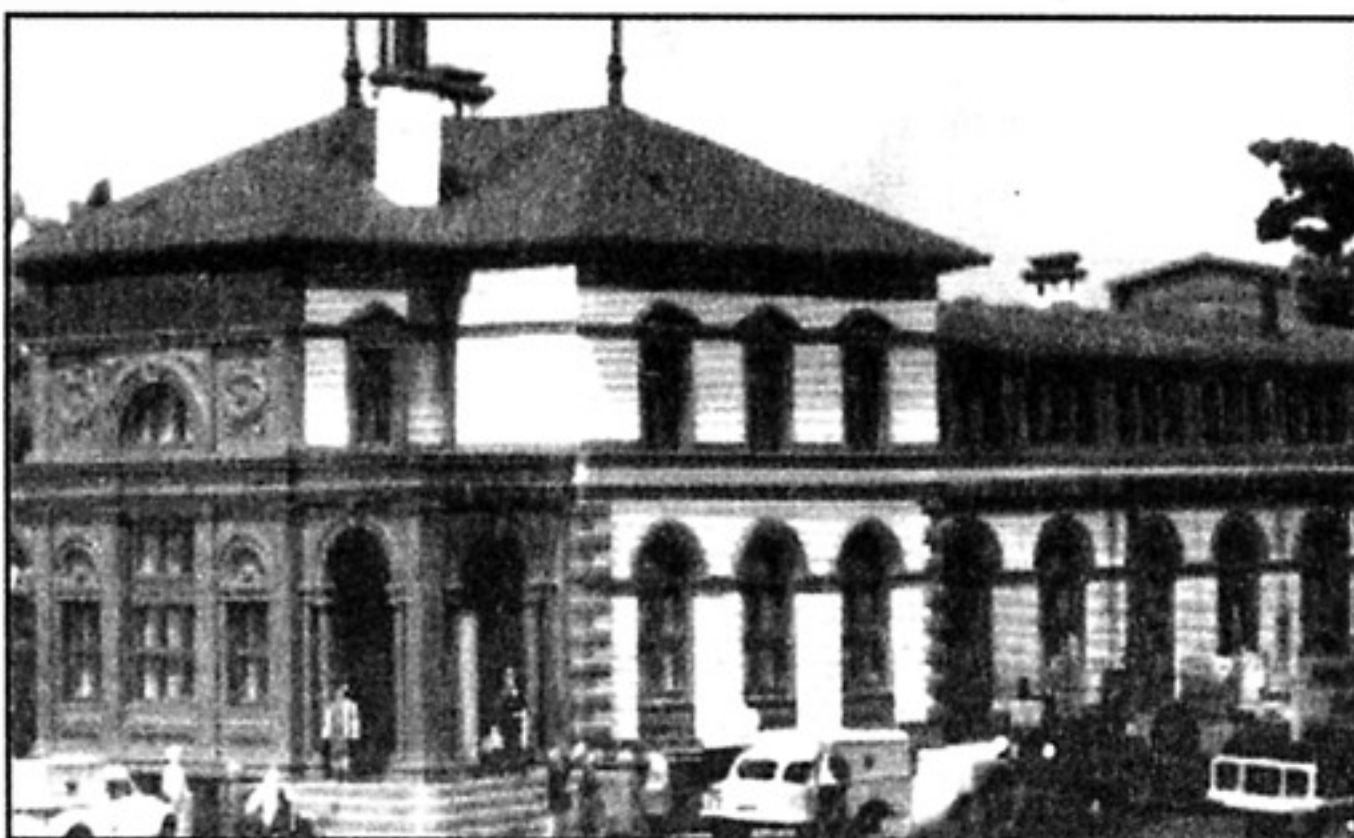
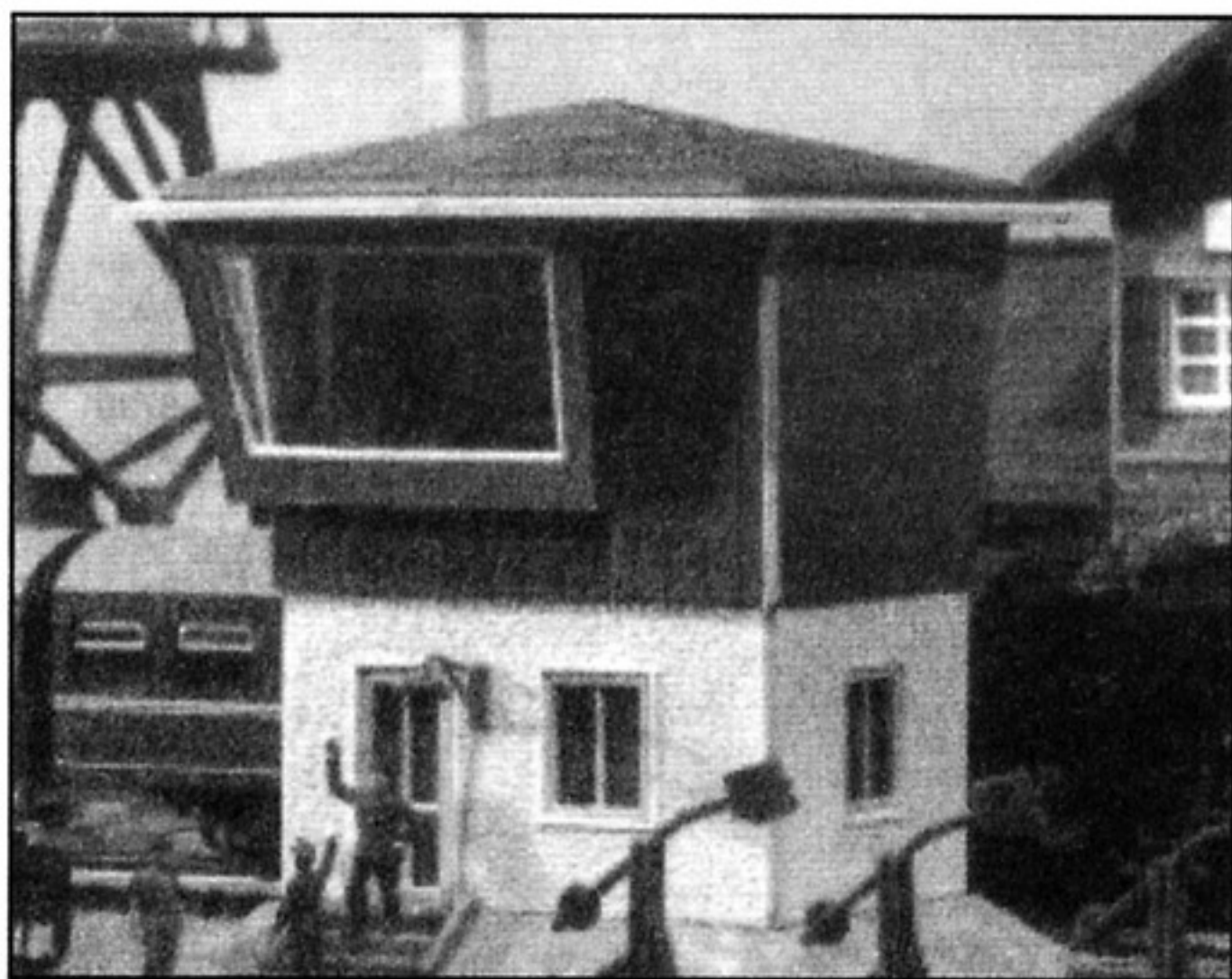
Уже ранее фирма выпустила несколько разнообразных зданий для оформления макетов в ТТ. Среди них здание старой фабрики (293081), здание **фермерского хозяйства (293061)** (на фото). Хотя это здание вполне может быть применено для воссоздания современных пригородных пейзажей.

Среди новинок - комплект из двух двухэтажных зданий (293043).

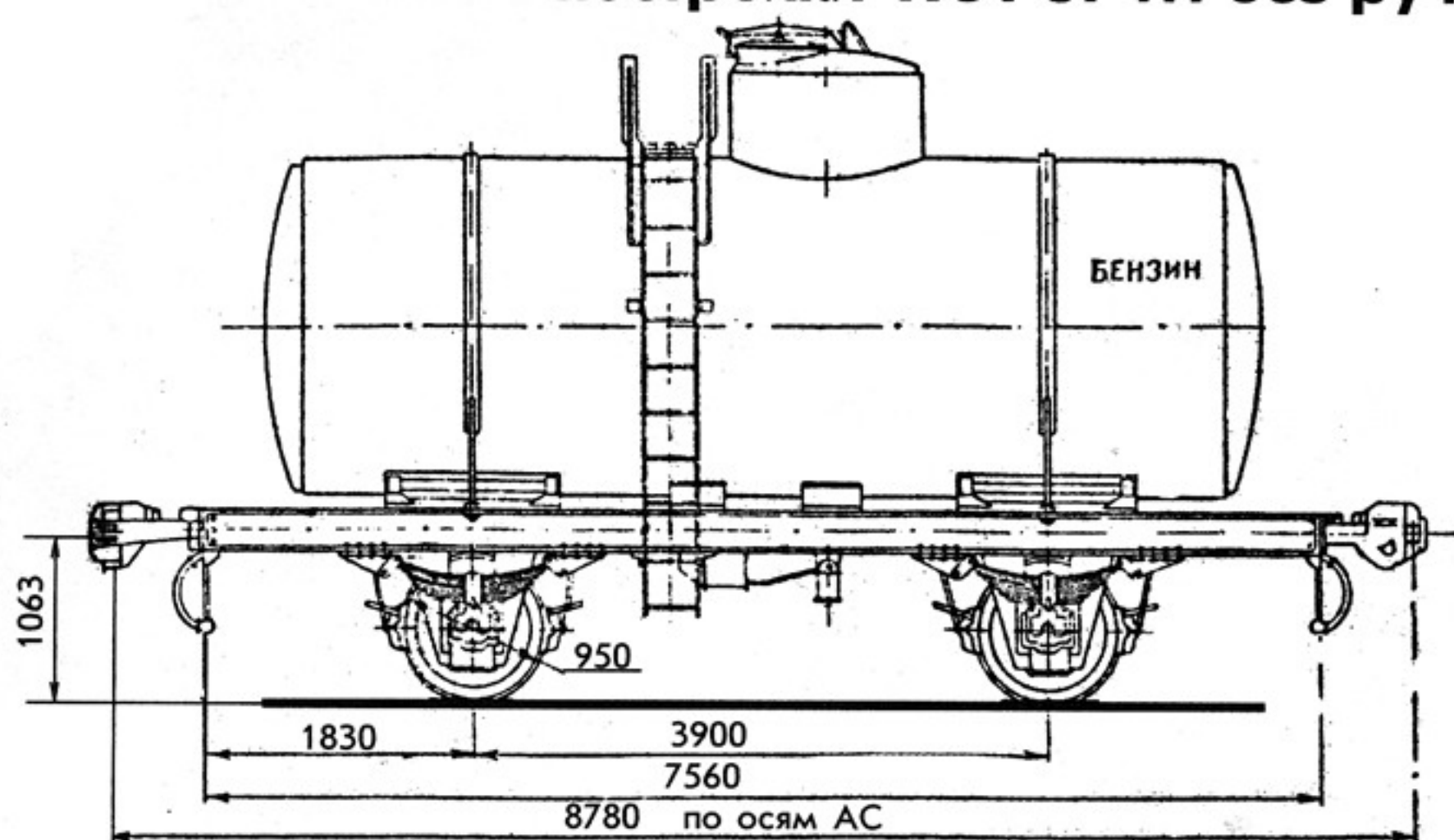
Любой моделист, строящий макет ("полочки" в расчет не принимаются) равнодушен к теме мостостроения, особенно в ТТ. Теперь и от Фаллер можно применить такую конструкцию - **мост для ТТ** размером одной пролетной части 41,5 см длиной, высота конструкции 7,9 см, ширина 4,9 см. Используемая высота опор - 4,1 см. **Арт. 293090**. Фото **внизу справа**.

Мы приводим цены специально не в целях рекламы, а для оценки работы поставщиков продукции на рынок моделизма в России.

Информация предоставлена Faller.



2-х осная цистерна емкостью 25 м. куб. постройки 1931-37 гг. без ручного тормоза



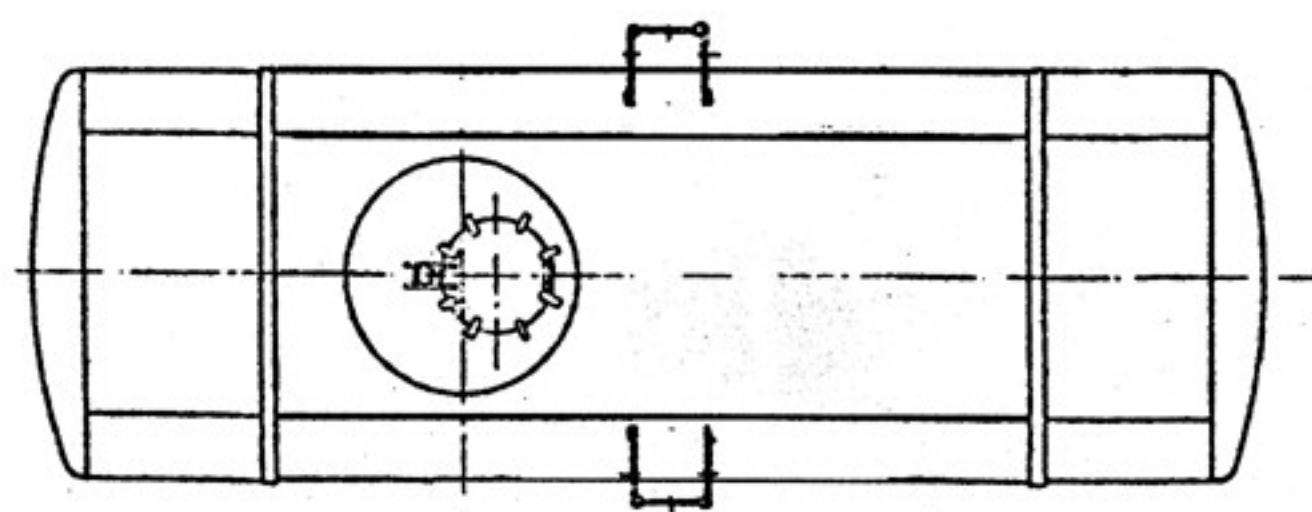
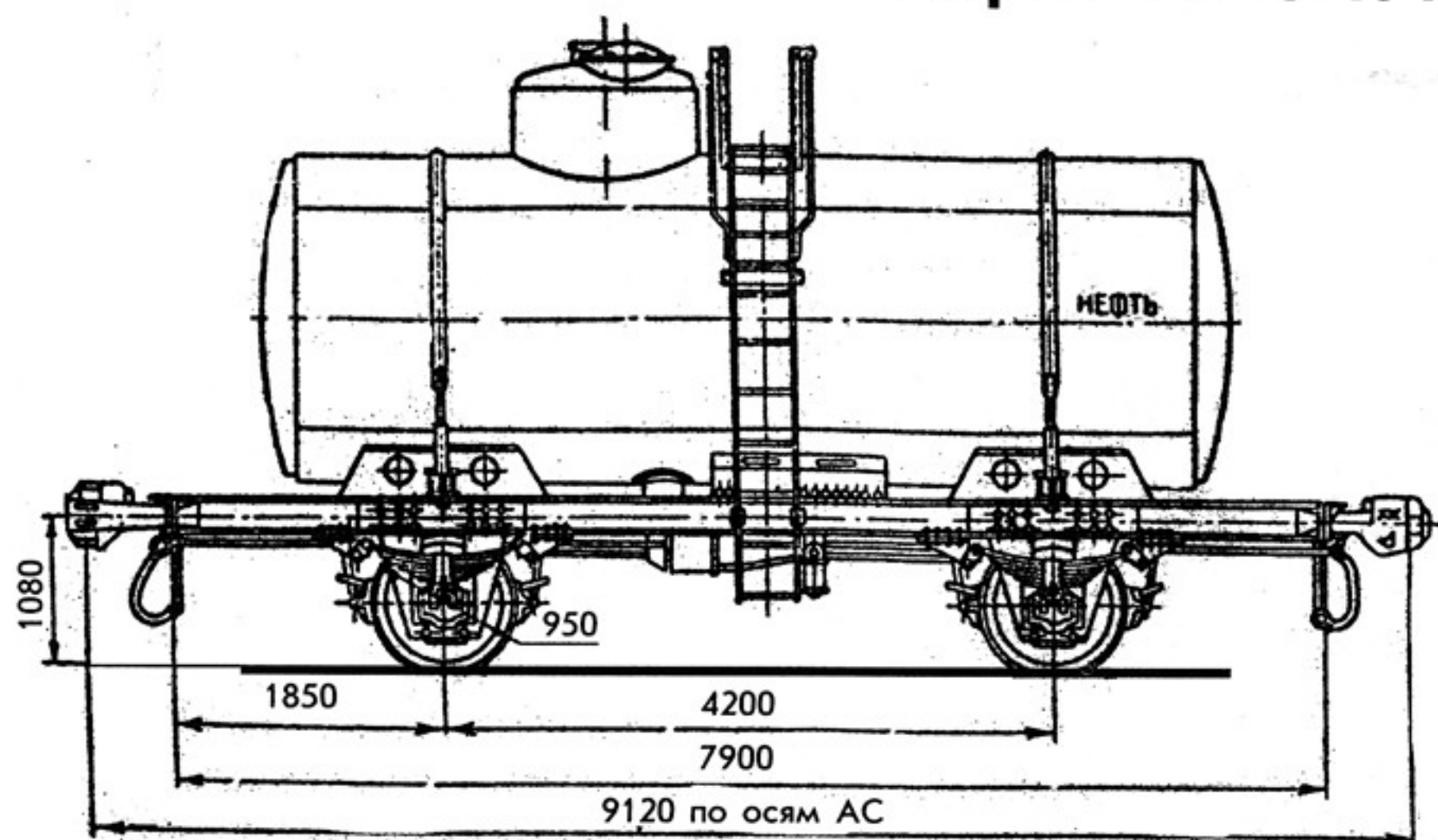
Длительное время на сети Российских железных дорог до 1917 г. и в советский период эксплуатировался парк 2-х осных цистерн различных типов, конструкций и назначения. Массовыми были цистерны грузоподъемностью 15 т. Эти цистерны не имеют хребтовую балку и смешанную металло-деревянную конструкцию с винтовой упряжью.

В 1931-37 гг. строился тип цистерны емкостью 25 куб. м с ручным тормозом и без него. Но с этого типа начинается новая массовая серия. Котел цистерны клепаный, укрепляется на раме с помощью деревянных брусьев (лежней). Цистерны имеют колесные пары с колесами диаметром 1050 мм. Большинство цистерн оборудовано автоматическими, а часть и ручными тормозами. Двухосные цистерны грузоподъемностью 25 т (см. чертеж.) имеют металлическую раму с хребтовой балкой. Колесные пары таких цистерн имеют колеса диаметром 1050 или 950 мм (последние у цистерн постройки 1945-48 гг.).

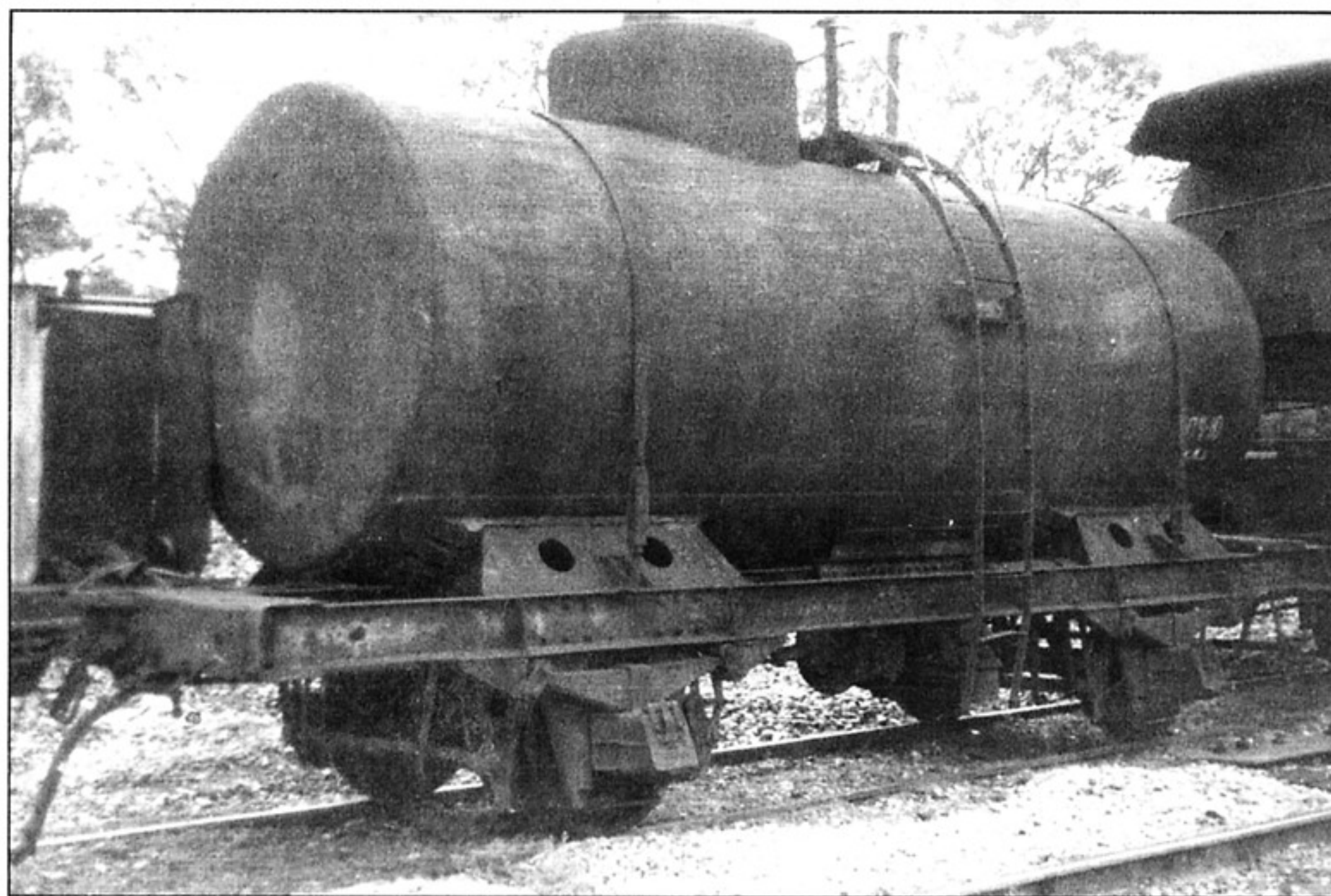
С внедрением автосцепки цистерны грузоподъемность 25 т для работ оборудуются автосцепкой и автотормозами. На части цистерн дополнительно устанавливались ручные тормоза. Все цистерны строились с верхним сливом для бензина и с нижним сливом для нефти и керосина.

Наружная длина котла, мм	6740
Внутренний диаметр котла, мм	2200
Внутренний диаметр колпака, мм	1300
Длина с буферами, мм	8730
Тара цистерны, т	11
Грузоподъемность, т	25
Вес цистерны, брутто, т	36
Нагрузка от оси на рельсы, т/с	18
Тип упряжи	винтовая, автосцепка
Габарит	01-Т

2-х осная цистерна емкостью 25 м. куб. постройки 1945-48 гг.

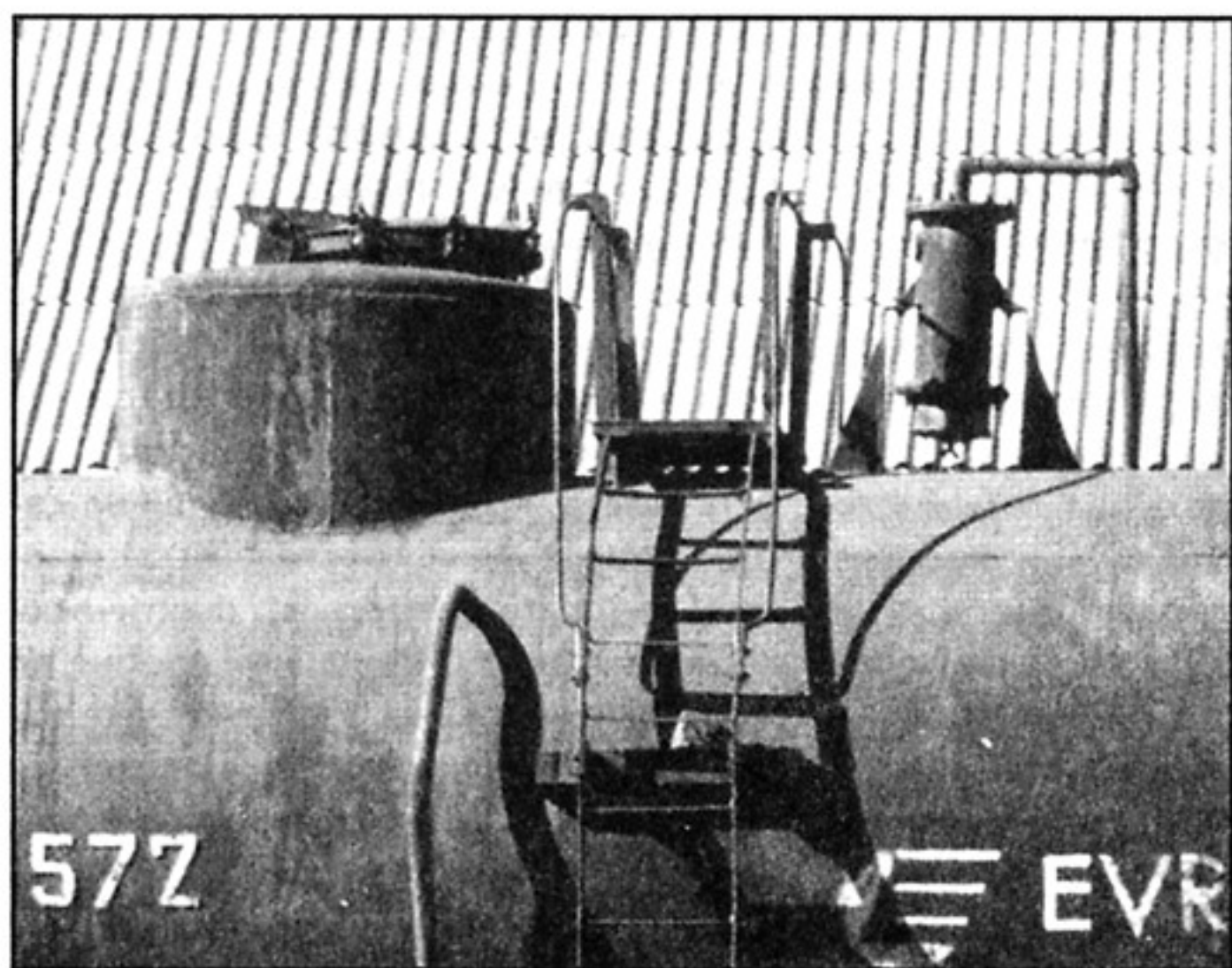


Наружная длина котла, мм	6640
Внутренний диаметр котла, мм	2200
Внутренний диаметр колпака, мм	1300
Длина с буферами, мм	9070
Тара цистерны, т	13,5
Грузоподъемность, т	25
Вес цистерны, брутто, т	38,5
Нагрузка от оси на рельсы, т/с	18,25
Тип упряжи	винтовая, автосцепка
Габарит	01-Т

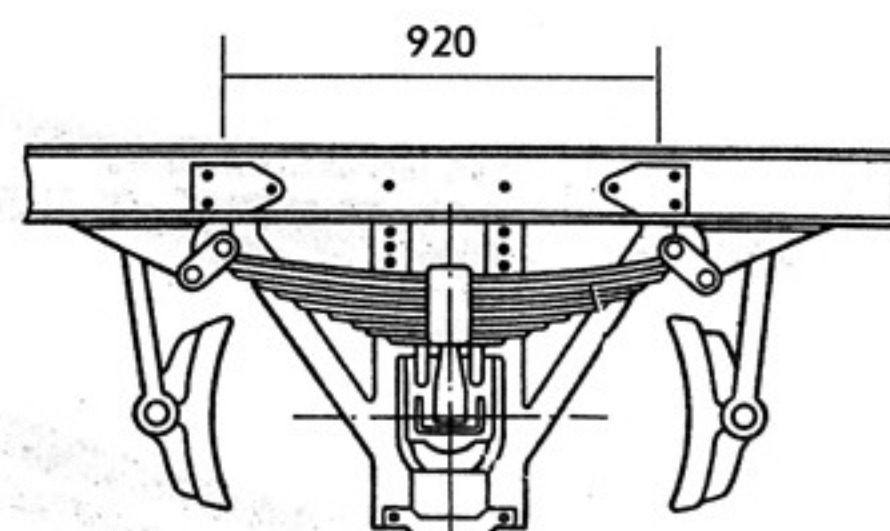
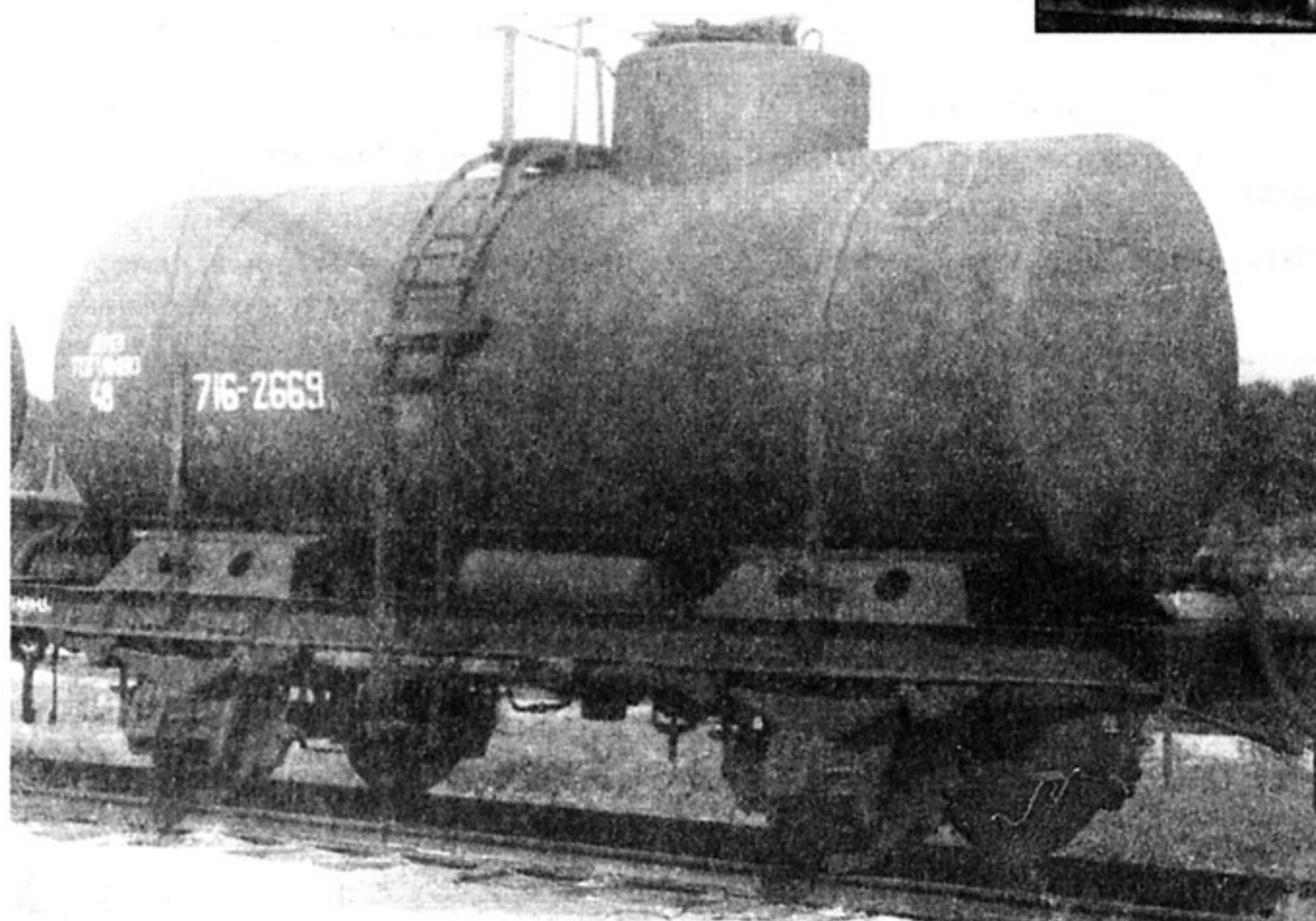


Двухосные цистерны постройки 1945-48 гг. грузоподъемностью 25 т постройки Мариупольского завода. Котел постройки Брянского паровозостроительного завода.

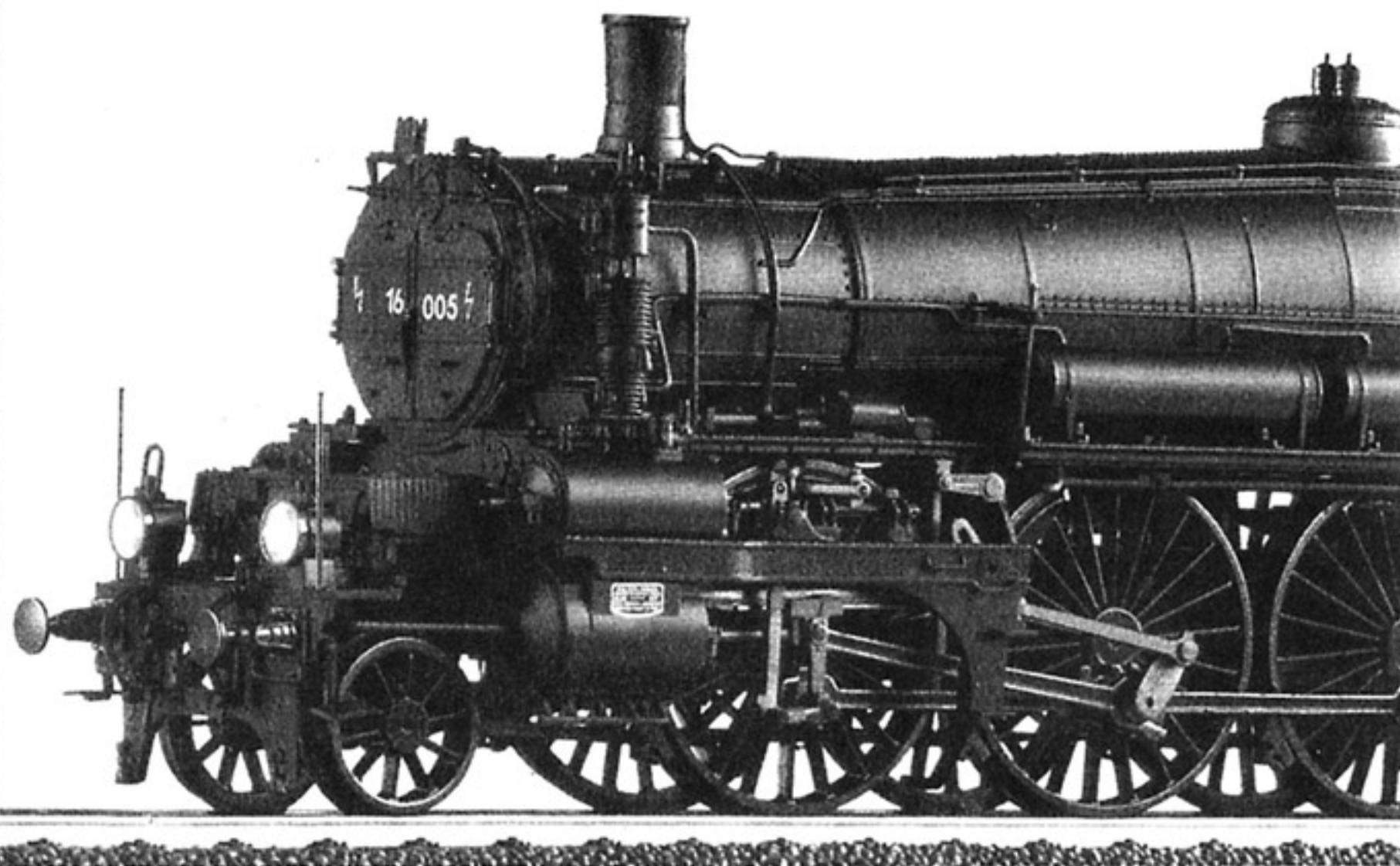
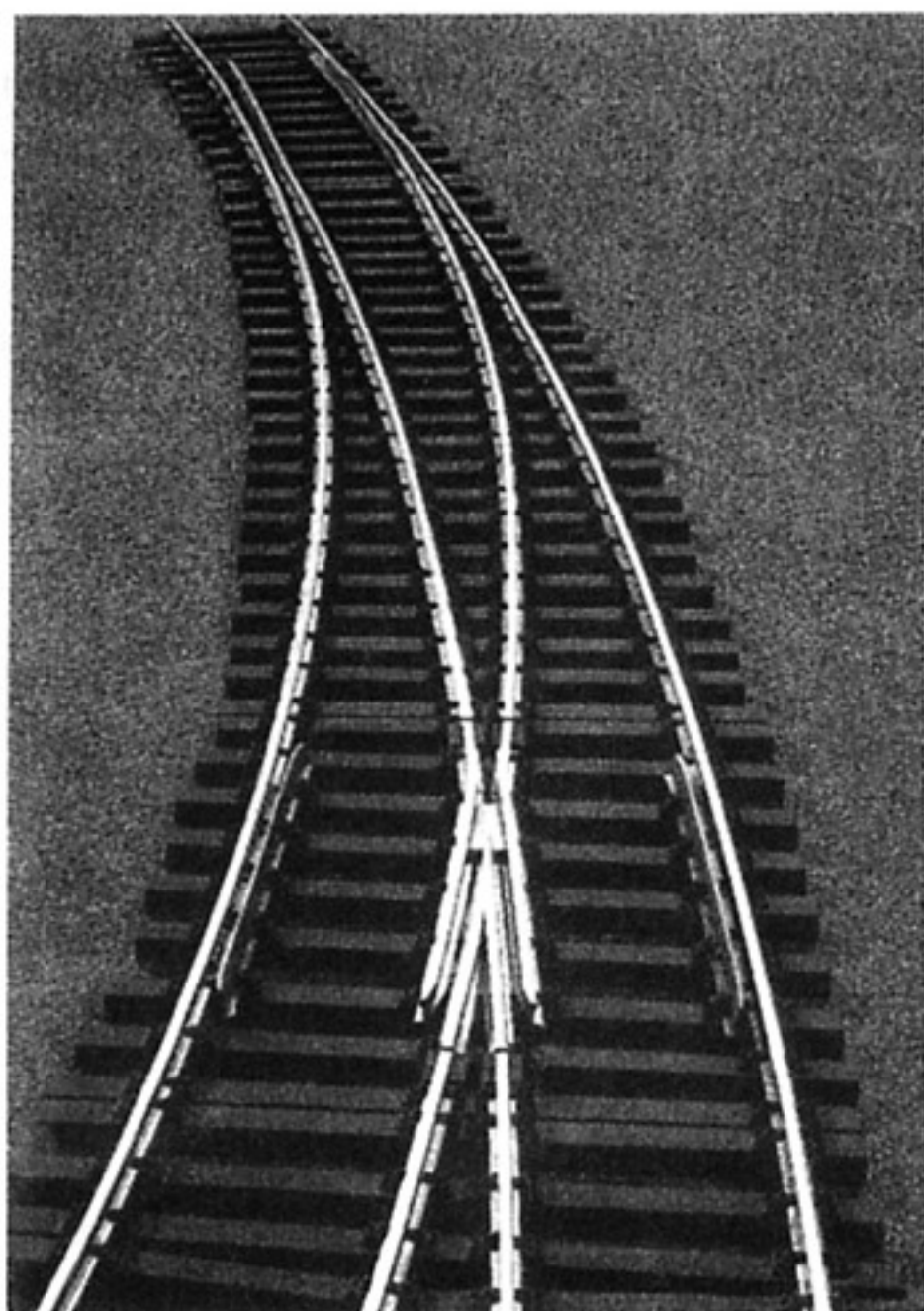
После вывода их из эксплуатации в наливных составах эти вагоны стали применяться для вспомогательных и служебных целей в пожарных поездах, в качестве стационарных емкостей, емкостей для рельсосмазывателей и т.п.



Двухосная цистерна и фрагменты крепления котла к раме, верхнего оборудования котла (фото J.Navi).



Как научить хорошие модели ездить по хорошим и не очень хорошим рельсам



Приобретение модели паровоза серии 16, прототипа австрийских железных дорог, для меня, как для коллекционера и любителя железной дороги, стало событием значимым. Давно мечтал об этой модели, читал о ней аннотации в "Локотрансе", видел в каталоге, и вот наконец, долгожданная модель у меня. При первом взгляде неказистый, горбатый котел, как сказал один знакомый московский коллекционер - это "урод". Однако это только в первую секунду. Уже в последующую - впечатление от модели совсем другое. Сразу бросается в глаза филигранность изготовления мелких деталей парораспределительного механизма и паровоздушного насоса. А колесные пары? О них вообще особый разговор. Во-первых, они все спицованные, от бегунка до последней колесной пары на тендере. Спицы выполнены так тонко, что когда модель движется, то на просвет их не видно совсем, только обода

колесных пар. Паровоз, как легкая колесница, будто парит над рельсами. Маленькие гребешки на тонких бандажах создают впечатление легкого касания колесами рельсов. Такого удовольствия не смогут получить коллекционеры-почтовики. Поэтому, внесу и я свою лепту в пропаганду строительства макетов железных дорог.

Да, катать такую модель - истинное удовольствие, но тут сразу возникли некоторые проблемы. Дело в том, что если и удастся "урвать" из семейного бюджета некоторую сумму на свое "хобби", то это в первую очередь на модель локомотива. Всю остальную атрибутику - рельсы, стрелки, здания и сооружения, при строительстве макета приходилось использовать попроще и подешевле. Здания - где фирменные, где самодельные. Рельсы и стрелки - где РИКО-вские, где белгородские. Некоторые стрелки на "деповских" путях - самодельные. Поэтому неудивительно,

когда мой "австрияк" отправился в свой первый путь по макету - на первой же РИКО-вской стрелке - сход с рельсов. Сход произошел именно на крестовине в зоне, так называемого, "мертвого пространства", которое на РИКО-вских стрелках очень большое. Все моделисты и коллекционеры хорошо представляют себе РИКО-вские колесные пары с неестественно огромными гребнями, которые при проходе таких крестовин в зоне "мертвого пространства", то есть места, которое находится на самом пересечении крестовины, где колесу не на что опереться, фактически перекашиваются вершиной гребня по желобу крестовины. Понятно, что при маленьких гребнях, колесу в таком месте опереться не на что и оно проваливается в это пространство. При благоприятном стечении обстоятельств, колесо просто "подпрыгнет" в этом месте, и дальше покатится по рельсам, при неблагоприятном - произойдет сход.

РИС.1

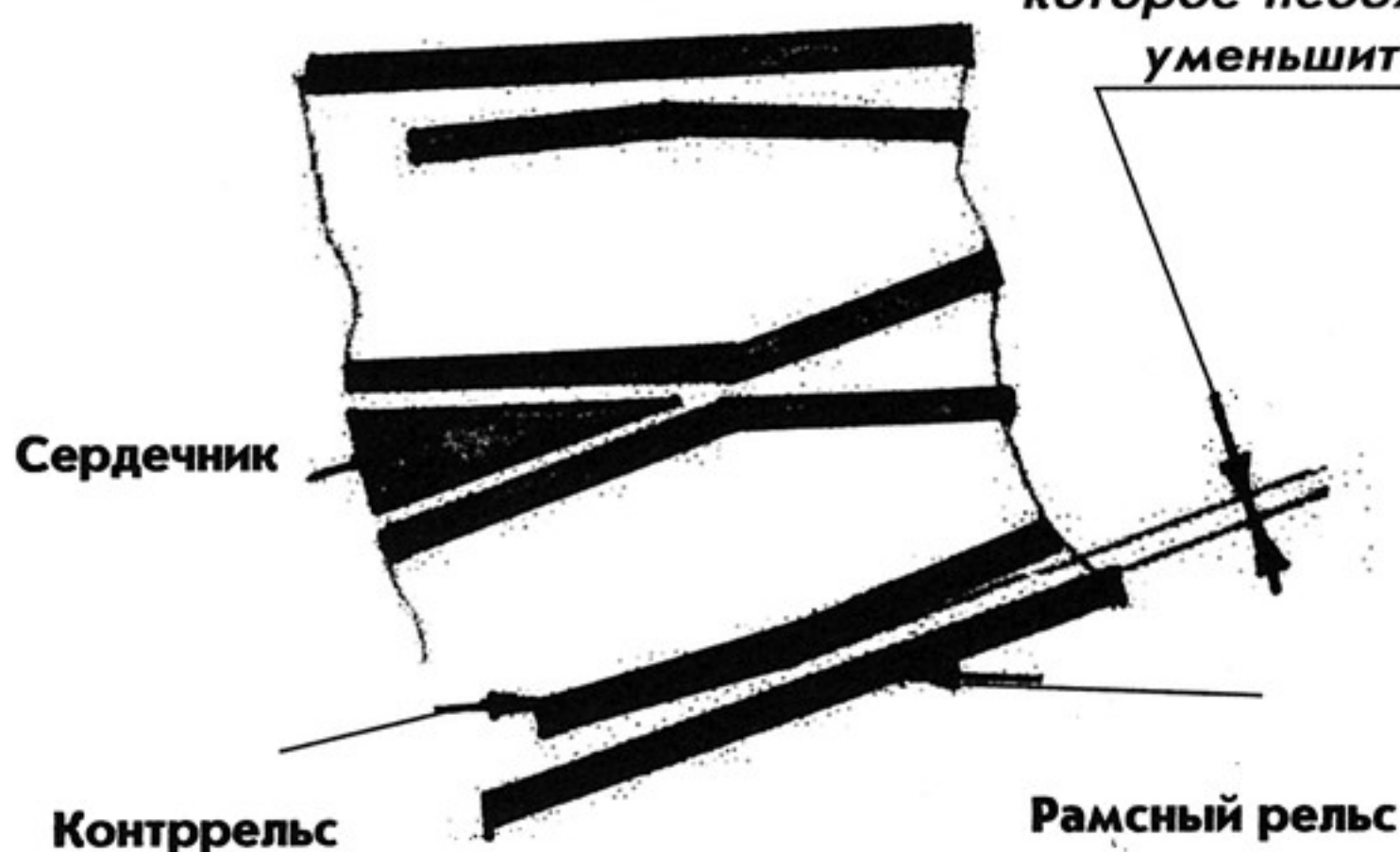


РИС.2



Чтобы нормально катать модель по макету, и не прогнозировать благоприятные и неблагоприятные обстоятельства, я решил "модернизировать" эти стрелки.

Перво-наперво, необходимо было уменьшить это злополучное "мертвое пространство". Как это сделать, видно на прилагаемом рисунке 1. В желоба крестовины укладываем деревянные "брусочки", которые можно изготовить из спичек, предварительно обработав их так, чтобы высота уложенного в желоб брусочка, не превышала уровня вершины рельсов. Далее, каждый может использовать имеющиеся под рукой материалы и придуманную им самим методику. Я же использовал легкоплавкий сплав РОЗЕ. Обработав предварительно дно "мертвого пространства" флюсом, кладу кусочек сплава и прикасаюсь сверху паяльником. Пространство мгновенно заполняется расплавленным металлом. После застывания аккуратно вынимаем брусочки и обрабатываем "новый" сердечник крестовины надфилем до уровня вершины рельсов.

Но это еще не все. "Модернизированная" таким образом ріко-вская стрелка испытания не прошла. При езде на боковой путь стало происходить набегание гребня на "новый" сердечник и сход колесных пар. Дело в том, что на ріко-вских стрелках слишком большое расстояние между "контррельсом" и "рамным рельсом" и его можно уменьшить. Как это сделать видно на рисунке 2. Здесь опять-таки у каждого могут быть свои методы. Главное, не переборщить и не сделать это расстояние слишком маленьким. Ориентиром может служить снятая с вагона ріко-вская колесная пара, чтобы она свободно, без зажима, проходила это место. Я делал так: помещал между "контррельсом" и "рамным рельсом" металлическую пластинку толщиной на несколько долей миллиметра толще гребня ріко-вской колесной пары, затем паяльником через лист бумаги, чтобы не расплавился, прогревал пластиковый "контррельс" и прижимал его к пластинке. Уменьшенное таким образом пространство, не

позволяло набегать гребню колеса на сердечник крестовины и колесные пары "австрияка" плавно стали проходить по ріко-вской стрелке.

То, о чем здесь рассказываю, пришлось делать на макете, не демонтируя стрелки, под контактным проводом, в условиях ограниченного доступа, что конечно усложняло работу. Однако теперь мой "Австриец" проносится по этим стрелкам, не сбавляя скорости.

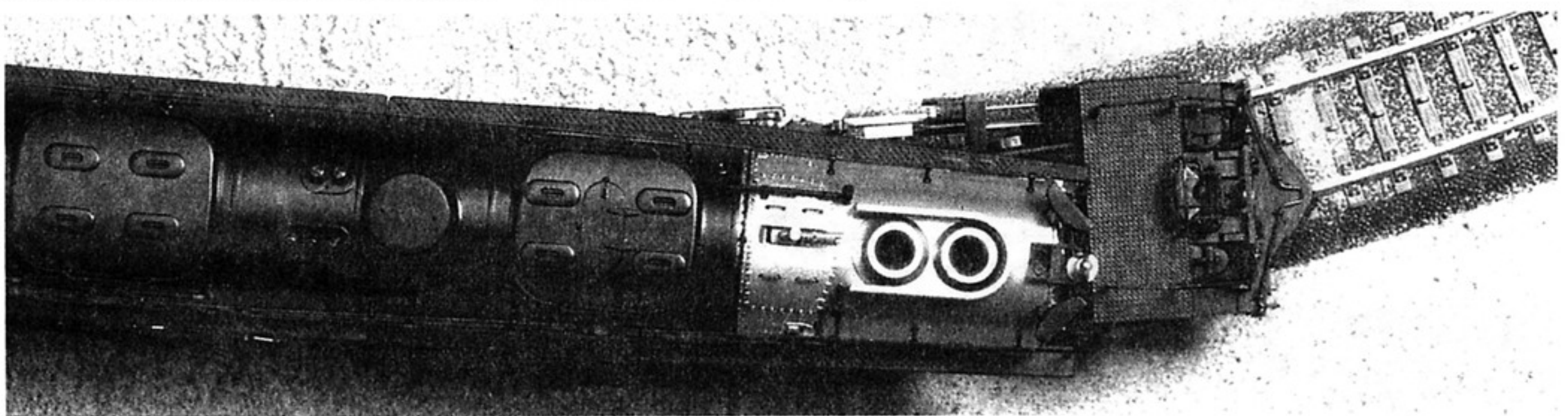
Подобные проблемы возникли и у председателя нашего клуба железнодорожного моделизма Вадима Мельникова, когда он приобрел ROCO-вский Челленджер системы Маллет. Звонит он мне как то вечером и говорит: "Все, отправляю модель назад. Ну, не хочет он ездить по моим путям. Приезжай, посмотри, в чем дело.". Для любого моделиста это настоящая трагедия, когда вновь приобретенная дорогая "игрушка" ни в какую не хочет перемещаться, и этим радовать нас. (Этих проблем лишены коллекционеры-палочки, поэтому этот раздел они могут и не читать). Путь у Вадима не чета моему - и рельсы ROCO и стрелки Tillig. Но, даже на таком качественном путевом материале этот прихотливый "колесног" умудрялся "сваливаться" чуть ли не на ровном месте. Все это "невообразимое множество" колес имеет такие же малюсенькие гребешки, как и у 16-го, но длина-то вместе с тендером почти полметра. И если 16-й неприхотлив к просадкам пути, возвышениям одной рельсовой нити над другой, то этот "Гравицапа" реагирует буквально на все. Требования к содержанию рельсовой колеи для такой модели высочайшие. Наверное, было бы лучше запустить на макет микроскопических живых путейцев с шаблонами и инструментом. Но коль таковых не имеется, пришлось их функции взять на себя.

Для начала попытались определить причину схода поддерживающей колесной пары, находящейся под будкой машиниста в очень незначительной кривой радиусом примерно около одного метра. Оказалось, что на длине пути в полметра имелось незначительное, может быть, всего в несколько долей милли-

метра возвышение одной рельсовой нити над другой, а конструкция модели такова, что основная масса паровоза сконцентрирована над первой движущей паровой машиной, и какие колебательные движения совершает эта тележка, такие движения вслед за ней совершает и весь паровоз. Соответственно поддерживающая колесная пара, находящаяся далеко от этой тележки, при изгибах рельсовой колеи в профиле либо перегружается, либо недогружается. В моменты, когда происходит разгрузка колесной пары, а тем более в кривой, происходит выскакивание ее из колеи. Понятно, что "вылечить" на всем протяжении колею, которой на макете несколько десятков метров - дело, мягко выражаясь, хлопотное. Но сначала пошли именно по этому пути. Начали подкладывать то под одну, то под другую рельсовые нитки тонкие прокладки, ликвидируя тем самым просадки пути. Вроде бы удалось. Но при обкатке, девять раз паровоз пройдет нормально, а на десятый возьмет да свалится. Это нас никак не устраивало - модель должна ходить безупречно. И тогда решили вмешаться в конструкцию. Завалили паровоз кверху колесами и растянули пружину, нагружающую поддерживающую колесную пару. Все - проблема решена.

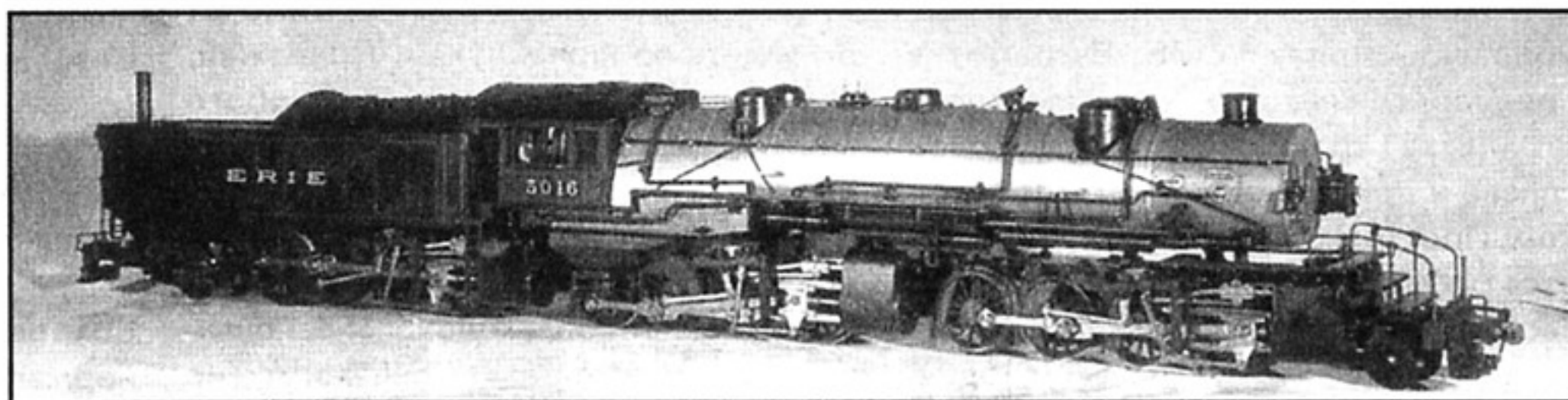
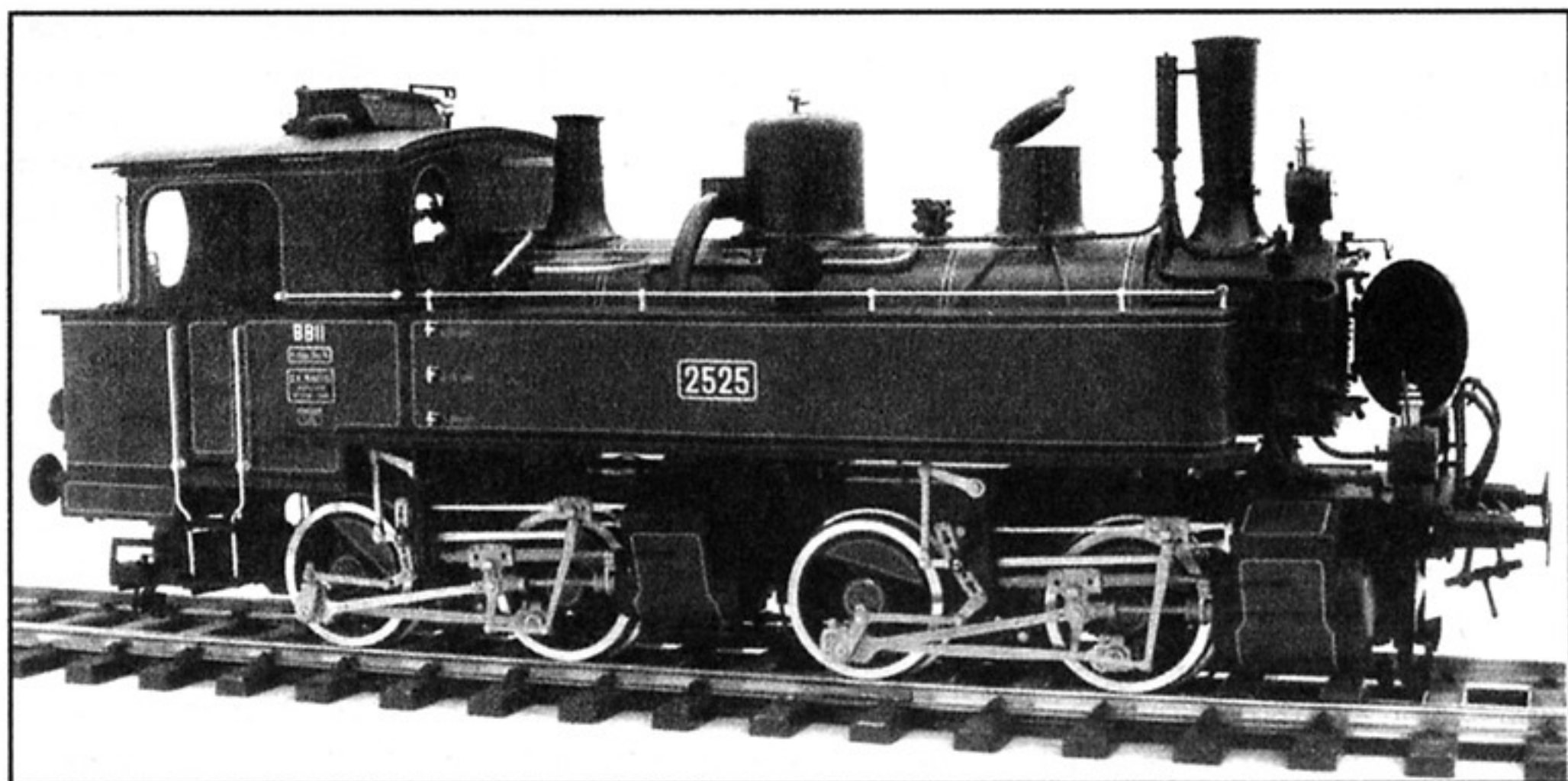
Далее, на пути оказалась Tillig-овская стрелка. При "противошерстном" движении, то есть со стороны остряка, передний бегунок паровоза никак не хотел поворачивать в сторону, куда установлена стрелка. Он либо сходил, либо шел по прямой, вот такой он упрямый. Невооруженным глазом трудно было определить в чем дело. Взяли лупу и увидели незначительную, около нескольких долей миллиметра, просадку остряка относительно рамного рельса. На шпалу под остряк приклеили тонкую пленочку, какую обычно используют для изготовления окон макетных зданий, и все стало нормально.

Мы обменялись рукопожатиями с Вадимом. А как же, моделисты всегда должны помогать друг другу, ведь нас не так много в нашей стране.



Среди европейских моделей паровозов конструкции Маллета можно отметить новинку 2003 года от Fulgurex в типоразмере I (масштаб 1:32, колея 45 мм)/ Паровоз Ed типа 0-2+2-0 выполнен в версии швейцарских дорог (SCB и CFF). Еще одного "маллета" типа 020+020 T99 633 представила LGB в типоразмере II m (1:22,5, узкоколейная колея 45 мм). И хотя это все довольно крупные модели, но их прототипы не отличались все-таки громадными размерами.

Но вот следующая модель удивительна не только тем, что взят в качестве протипа не только Маллет, но "тройной" Маллет - TRIPLEX! Прототип (и модель) имеют 3 сочлененных паровых машины. Фирма MTU Electric Trains (США) специализируется на производстве подвижного состава для трехрельсовых дорог масштаба 1:48 с рельсами 32 мм!

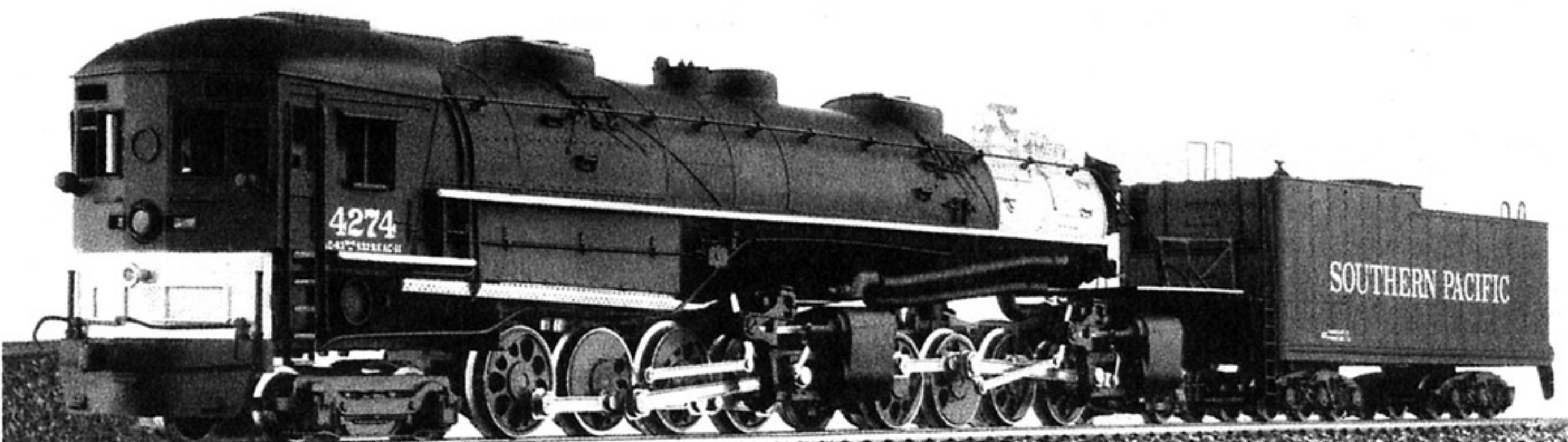
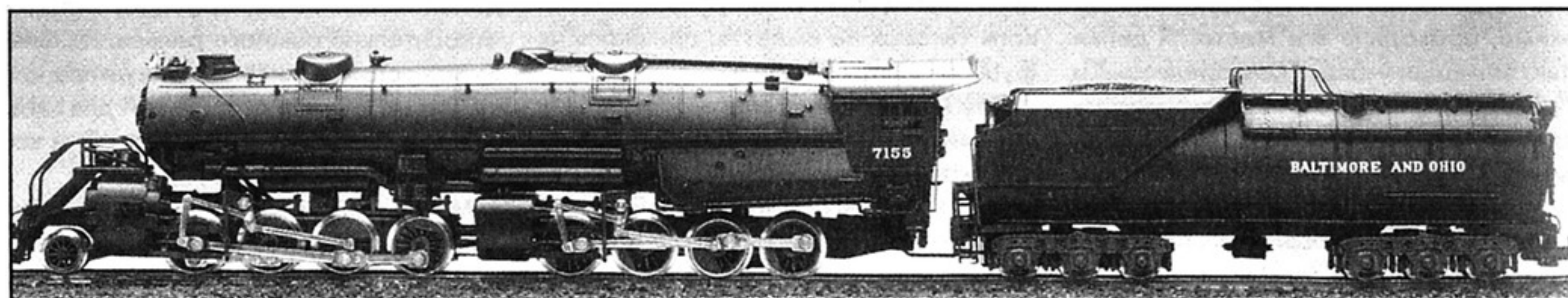
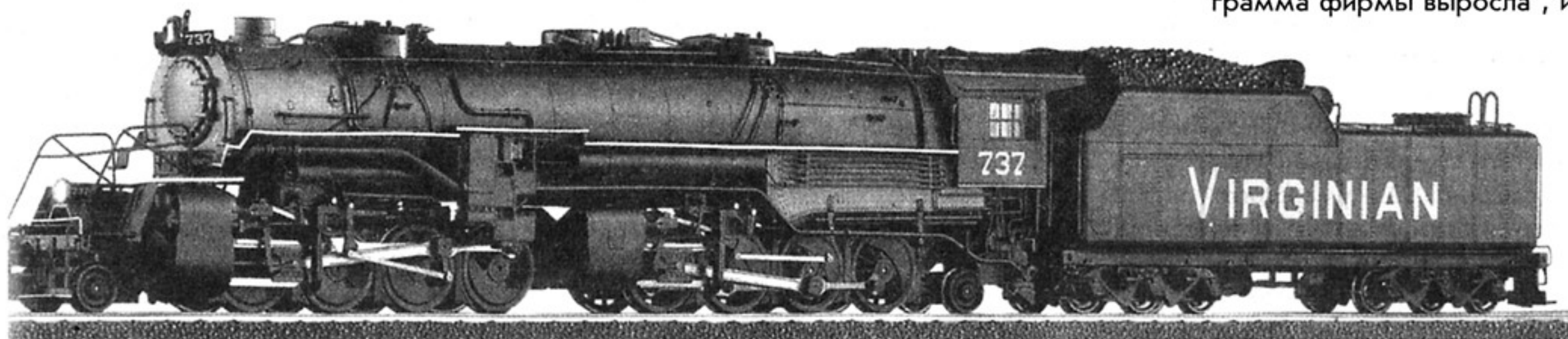


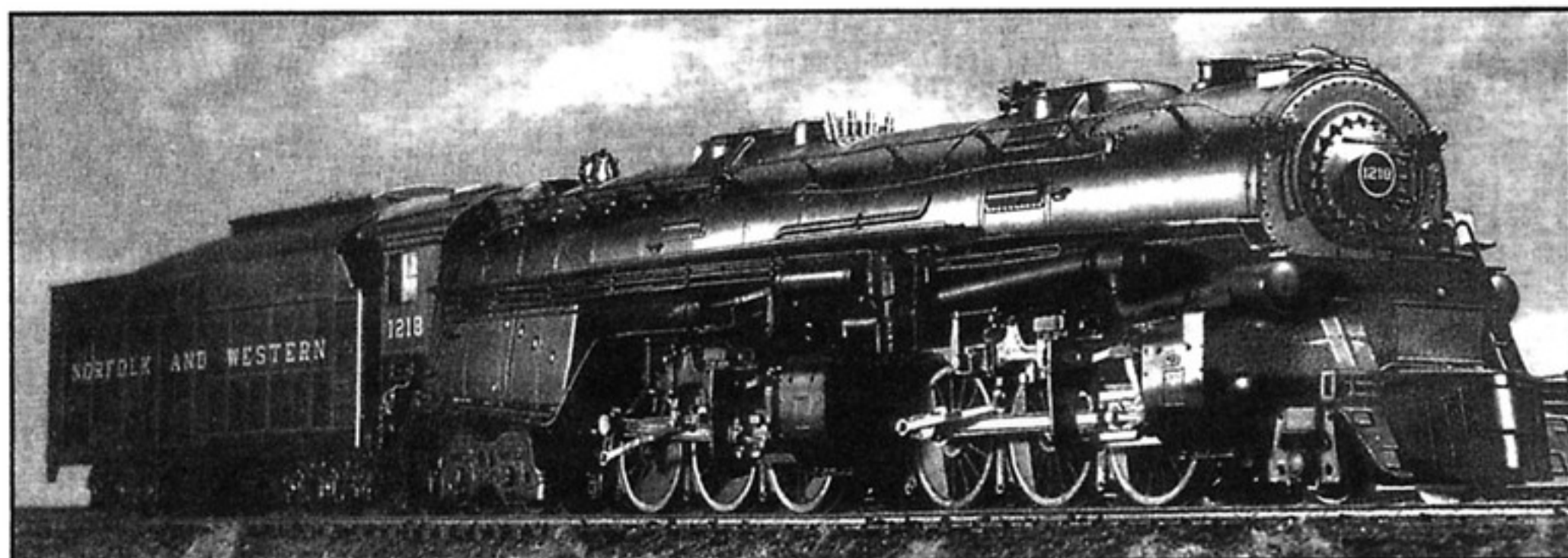
Но напомним, что пионерами среди европейских производителей этих громадных американских паровозов была итальянская фирма RIVAROSSA. Именно они

освоили выпуск Маллета EL-5 колесной формулы 2-8-8-0 с тендером типа "Вандербильд". Прототип был построен в 1919/20 гг.

Настоящий Big Boy - 4-8-8-

4 также появляется от Rivarossi и первоначально он предлагается в трех вариантах окраски принадлежности Union Pacific. За несколько лет производственная программа фирмы выросла, и





помимо разных вариантов и номеров, коллекционеры смогли приобретать паровоз Маллета "Challenger" типа 4-6-6-4, а также весьма экзотическую машину "Cab Forward" 2-6-6-4. Но это все были простые аналоговые нецифровые модели.

На рубеже веков цифро-

вое преобразование моделей коснулось и американских "монстров". Появляется новая модель Маллета от ROCO Mallet Y-3A "Virginian" 2-8-8-2 (Roco артикул. 63353). Но подлинной сенсацией стал все-таки "Биг Бой" от Marklin (# кат.37990). В 2001 году в

продаже появляется филигранная модель весом 1470 граммов длиной 466 мм. В проведенных испытаниях модель оказалась способной тянуть состав из 200 осей, при этом обеспечивая скорость прототипа. Эта модель также оборудована цифровым декодером. Мо-

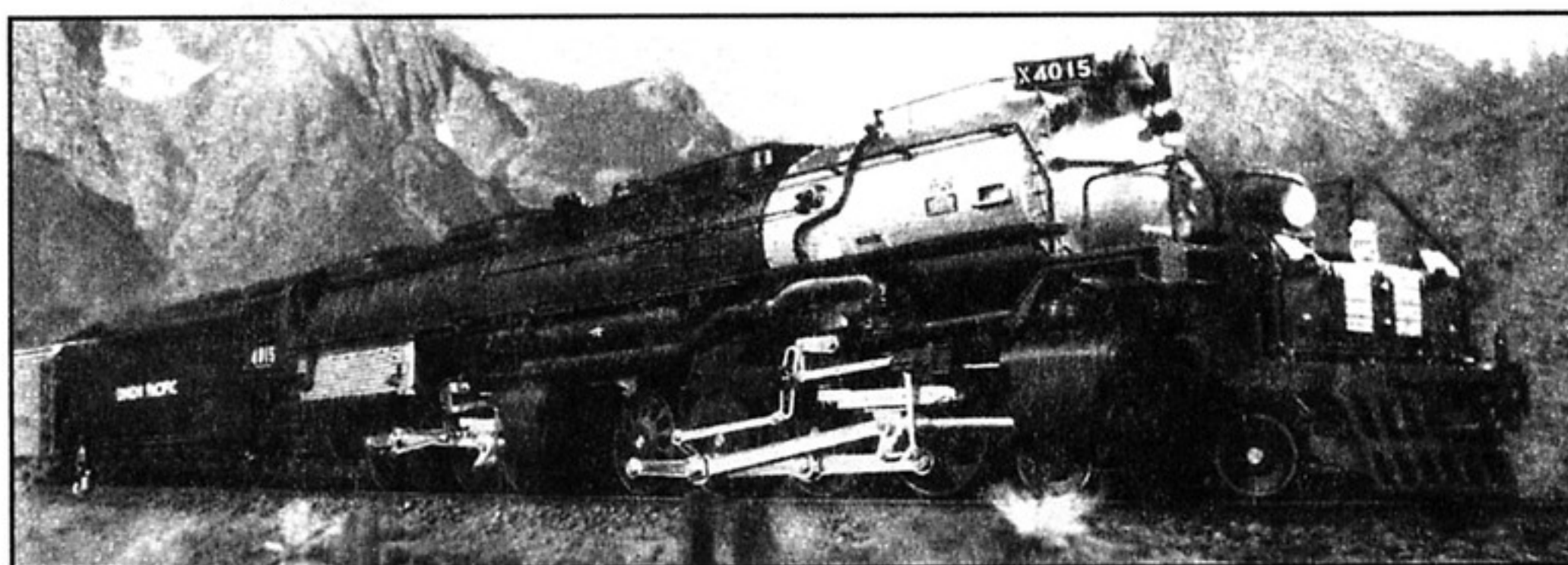
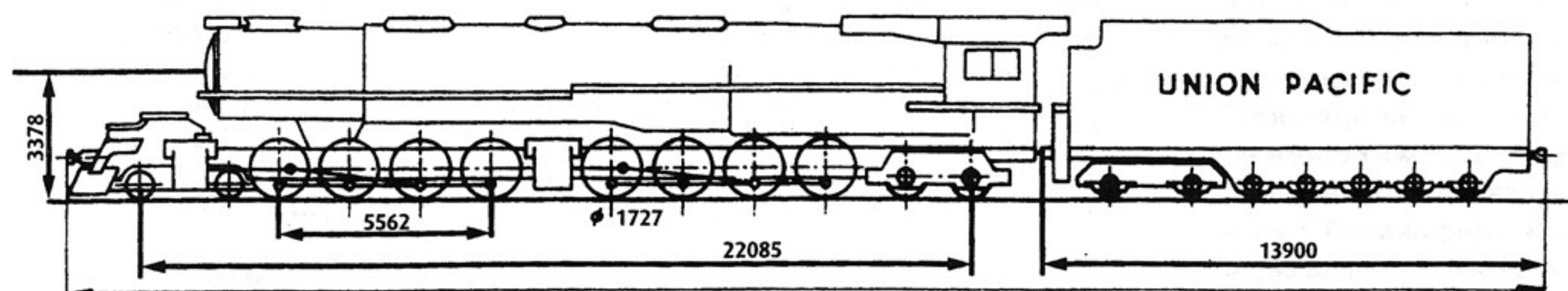
дель стоит около 800 долл..

А как же на это смотрят американские производители? Можно сказать так, что, хотя постройка реальных Маллетов была прекращена модели Маллета на американском континенте строятся весьма успешно. Один из Маллетов Класа А 2-6-6-4 Norfolk & Western (DCC, магн. расцепитель, дым, прим. 500 долл.) поступил в продажу этим летом от BROADWAY Lim Imports.

Модели Маллетов 2-8-8-2 поступают от HERITAGE, Маллет 4-6-6-4 строит американская фирма LIONEL.



BIG BOY



Использованы материалы журналов Model Rail Roder, Modelleisenbahner, каталоги фирм-производителей.

Фотография Биг Бой на макете А.Сачкова (Пенза) (фото внизу).

Благодарим Ф.Малышкина за оказанную помощь в подготовке статьи



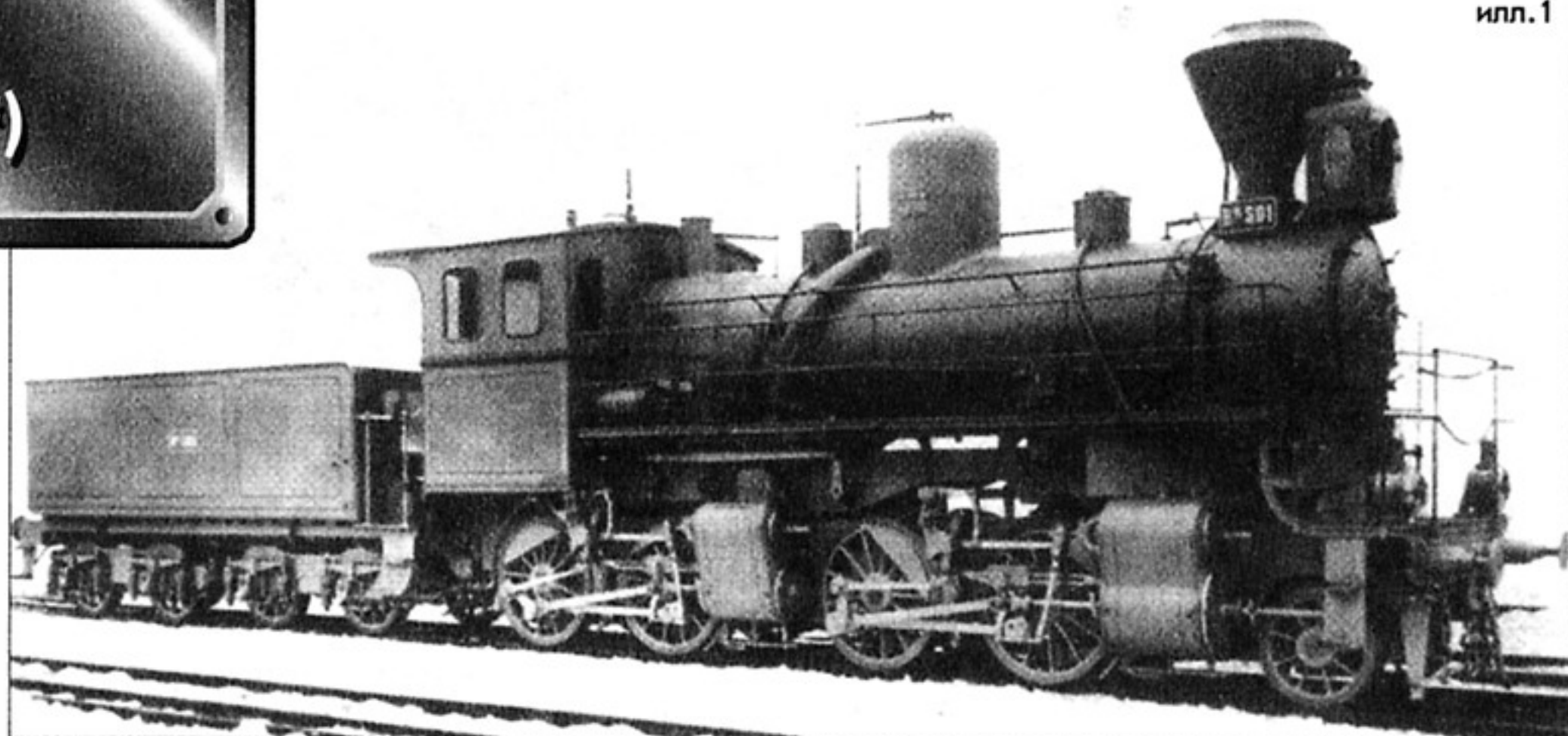
О судьбе этих удивительных локомотивов, действующем музейном парке Биг Боев в США читайте в следующих номерах.

О фото на 4 стр. обложки.

Действующий музейный паровоз Маллета класса «Челенджер» типа 4-6-6-4. Фото из архива редакции. Автор неизвестен. Будем признательны своим зарубежным коллегам, если они помогут найти подробную информацию об этом музейном экспонате и автора этого снимка!

Паровоз серии i (В^к)

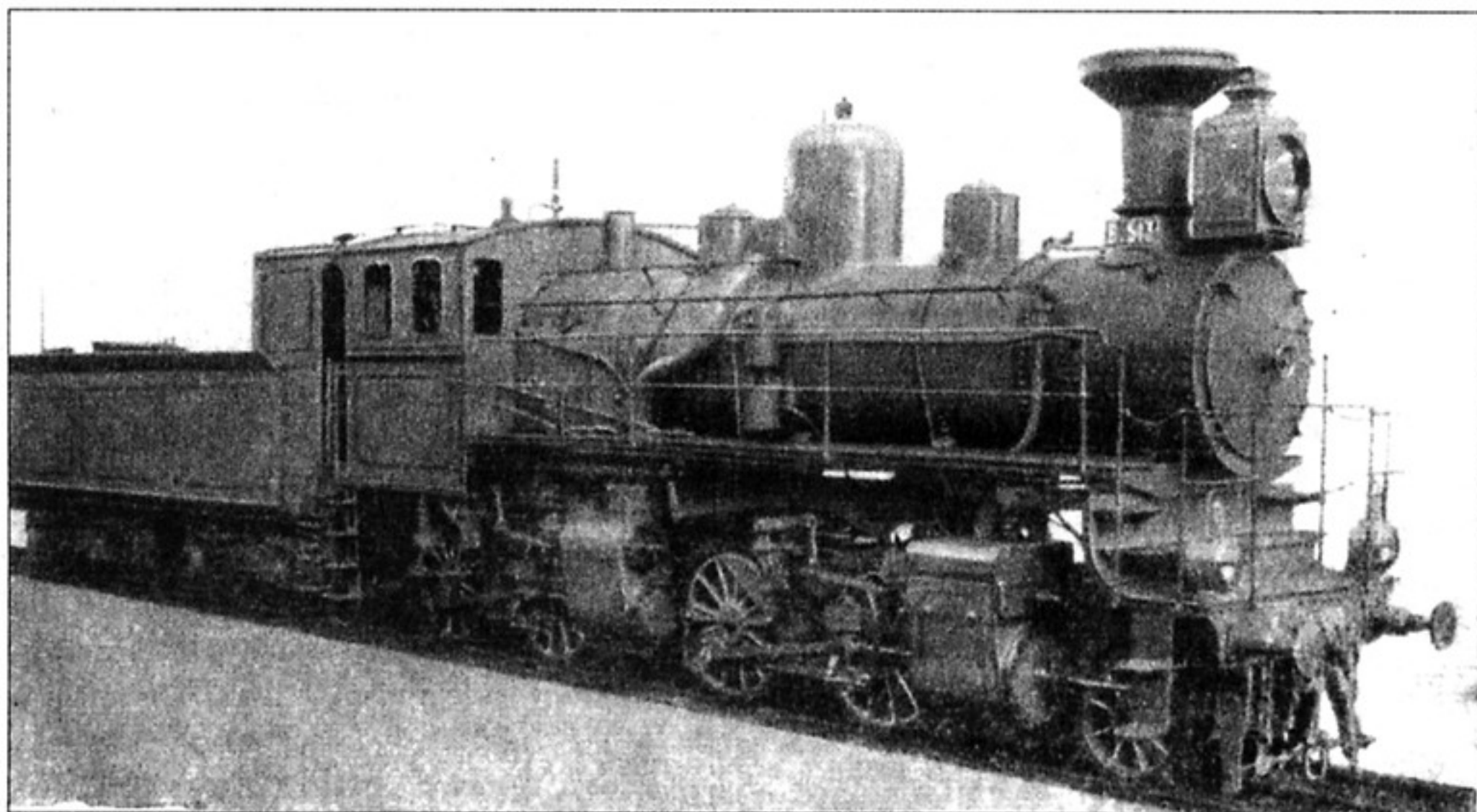
Эта машина стояла особняком в галерее русских паровозов. Система дуплекс – компаунд, пришедшая к нам из Швейцарии (инженер Маллет, 1887 год), не баловала Россию разнообразием и не достигла такого расцвета, как это было в Европе или, позднее, в Америке. Тем не менее, в 1899 – 1924 годах было построено несколько вариантов грузовых паровозов общей серии "Фита" (наименования типов по системе обозначений 1912 года) на Брянском, Путиловском и Коломенском заводах, да несколько модификаций пассажирского паровоза серии "I" в 1903 – 1909 годах на Коломенском заводе (до 1912 года – "В^к"). Первая машина этой серии В^к-501 стала юбилейной, 3000-ной машиной Коломенского завода. Рама этих паровозов была сочленённая. Всего цилиндров было четыре: два цилиндра высокого давления на жёсткой полураме, и два цилиндра низкого давления на передней поворачивающейся тележке. Расход топлива у таких паровозов был выше, чем у обычных паровозов такой же мощности, обслуживание – дороже, но они не были простым экспериментом. Сочленённые паровозы строились для обслуживания тяжёлых поездов на участках сложного профиля, имевших слабое строение пути; там, где нагрузка на ось (до 14 тонн) не позволяла использовать обычные паровозы.



илл. 1

Паровоз серии i (В^к) 1-2-0+0-2-0

Год постройки паровоза	1903-1909
Кол-во построенных паровозов	112
Конструкционная скорость, км/ч	60
Диаметр движущих колес, мм	1350
Давление пара, атм	12
Диаметр цилиндров в/давл, мм	2x420
Диаметр цилиндров н/давл, мм	2x630
Ход поршня, мм	600
Поверхность нагрева (испаряющая), м кв	186
Площадь колосниковой решетки, кв.м	2,6
Вес сцепной, т	54,8
Вес в рабочем состоянии, т	65,8



Илл.2. Из книги Л.Б.Януша "Русские паровозы за 50 лет", стр 128)

зы. Последние "из могикан" системы дуплекс - компаунд были представлены уже после революции такими экспериментальными машинами, как П-34 и П-38, но это уже совсем другая история...

При всей, для России, нетипичности конструкции машин этой системы, паровозы "Фита" и "I" были типично русскими по

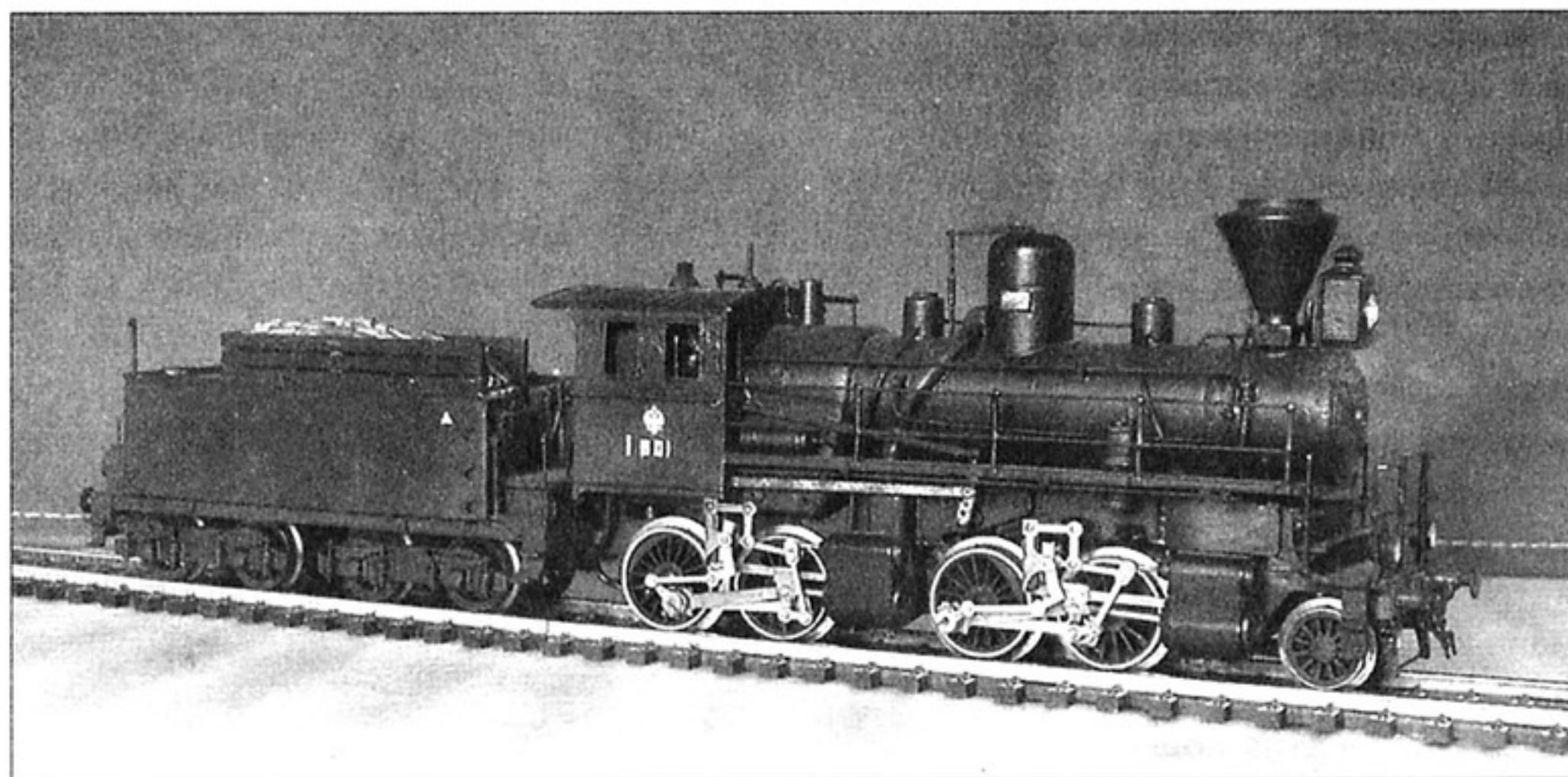
многим параметрам, имели характерную только для нашей паровозной школы внешность: высоко сидящий котёл, будка, контрбудка, ходовые площадки. Слово "Design" в России тогда ещё, наверное, не существовало, но именно такой дизайн был у большинства русских паровозов. Паровозы работали на перевальных учас-

тках Средне-Сибирской железной дороги.

Век эксплуатации этих паровозов оказался недолог, из 112 построенных паровозов к 1940 г. на Красноярской ж.д. насчитывалось 5 машин, а к 1954 г. был исключен последний i643.

Мне, при всей моей любви к истории отечественной железнодорож-

Модель паровоза серии i(BK) 1:87/ Фото М.Крюкова



ной техники эпохи великих потрясений, давно уже хотелось построить подобную машину. Оставалось только выбрать: "Фита" или "I". Я остановился на пассажирском паровозе "i".

Едва ли не самым главным в этом выборе явилось то, что диаметр колёс "I" точно равен диаметру колёс BR55. Именно на бранных останках этих РИКО'вских моделей (золотая медаль Лейпцигской ярмарки) строились модели таких российских паровозов,

как Щ, Э, СО. Но у прототипов этих машин колёса имели диаметр 1300 и 1320 мм, а эта машина — 1350!

Для изготовления модели был использован листовая полистирол всевозможной толщины (от 0,5 до 3 мм). Двигатель и редуктор (весь набор шестерен от того же 55-го) разместить в раме модели оказалось довольно легко, применив паразитное колесо (есть такой термин) и спрятав его за цилиндрами высокого давления. Этим была ре-

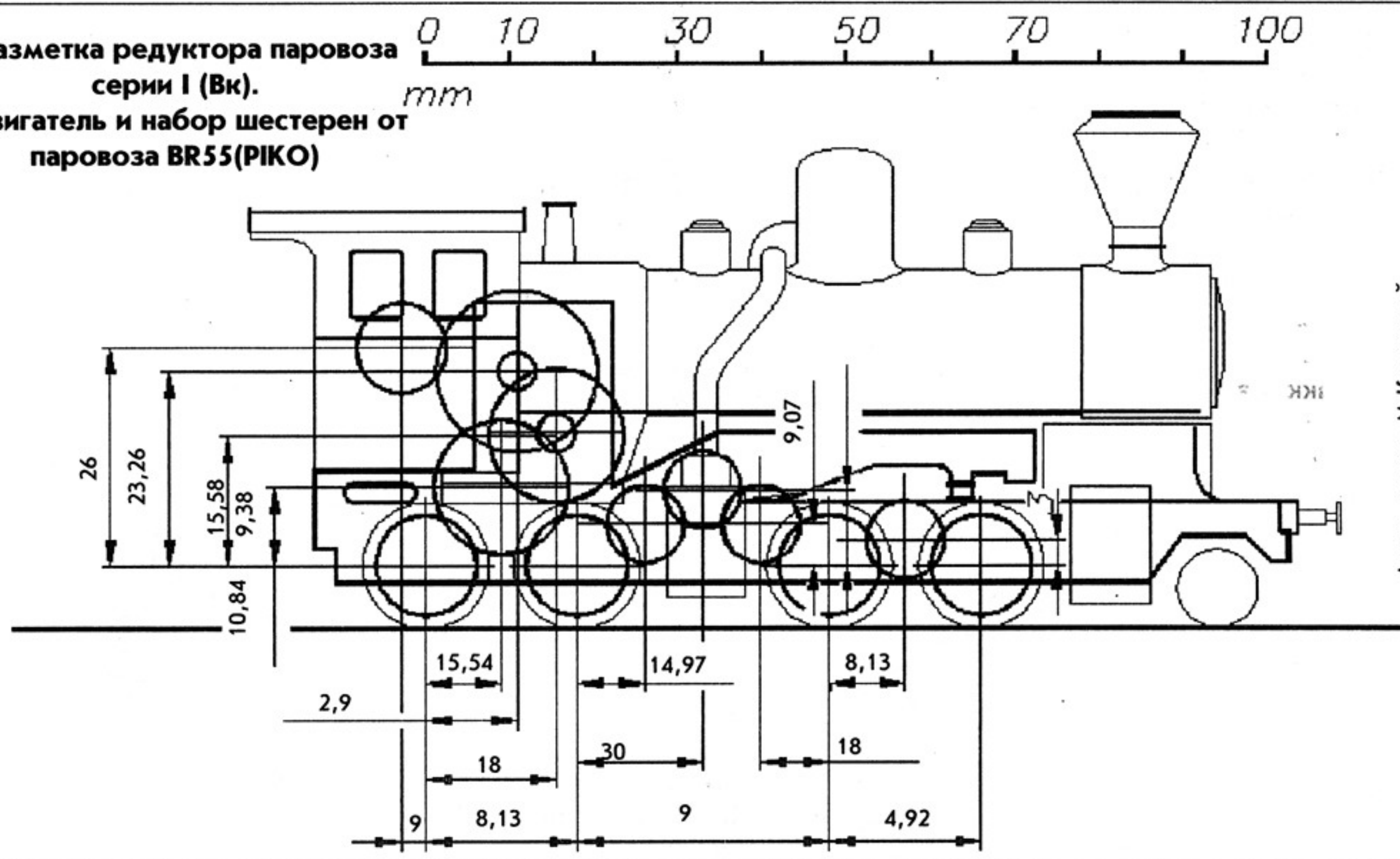
шена проблема опережения на четверть оборота фазы первой пары осей относительно второй. Длина рамы модели позволила не делать её сочленённой (как у прототипа), даже из расчёта необходимости прохождения моделью кривых малого радиуса. Осью для бегунка стала подходящая по диаметру спицованная ось неизвестного мне происхождения.

Сложнее оказалось с проработкой конструкции передней площадки. Везде я наткнулся только на

одну и ту же фотографию (илл. 1) (книга В.А. Ракова, сайт Н. Молчанова, журнал "Железнодорожное Дело"). Не ясна была конструкция элементов над цилиндрами низкого давления (щитки?). Судя по переходу света на фотографии, они располагались под углом к раме машины. Не видна на фотографии и конструкция передней площадки под дверцей дымовой коробки. Большую помощь в разрешении этой проблемы мне оказали в ЦДКЖ, где очень любезно предложили посмотреть чертежи аналогичной машины. Та, что изображена на фотографии, имела номер 501 (заводской тип 84); на чертежах же была, если я не ошибаюсь, машина номер 513 (заводской тип 98). Она имела другую форму трубы и совсем не имела интересующих меня щитков. (см илл. 2). Кроме того, вторая ступенька на передней ходовой площадке была на всю ширину (на маши-

Разметка редуктора паровоза серии I (Вк).

Двигатель и набор шестерен от паровоза BR55(РКО)



Автор схемы М.Каминский

не типа 85 она, похоже, разделена на две). Кстати, в книге В.А. Ракова "Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955" на 247 стр. изображены обе эти машины — одна на фотографии, другая на габаритном чертеже.

В конечном итоге, я всё-таки оставил интересующие меня щитки в том виде, каком они могли бы быть с моей точки зрения на конструкцию сочленённой рамы, и скопировал переднюю площадку от 513-й машины.

Для заготовки котла я склеил пакет из листового полистирола, которому дал выстояться для полного высыхания клея. Нормальное время для этого не менее трёх месяцев (месяцев!), иначе швы будут видны на модели, чего я никому не желаю. У меня этот период растянулся на два года, но на то были свои причины, которые к моделизму никакого отношения не имеют. Впрочем, командировка в Питер и посещение музея в Шушарах (командировка на 1 день, и этот день вторник! — кто знает, тот меня поймёт) сделали своё дело. Я смог вернуться к изготовлению модели.

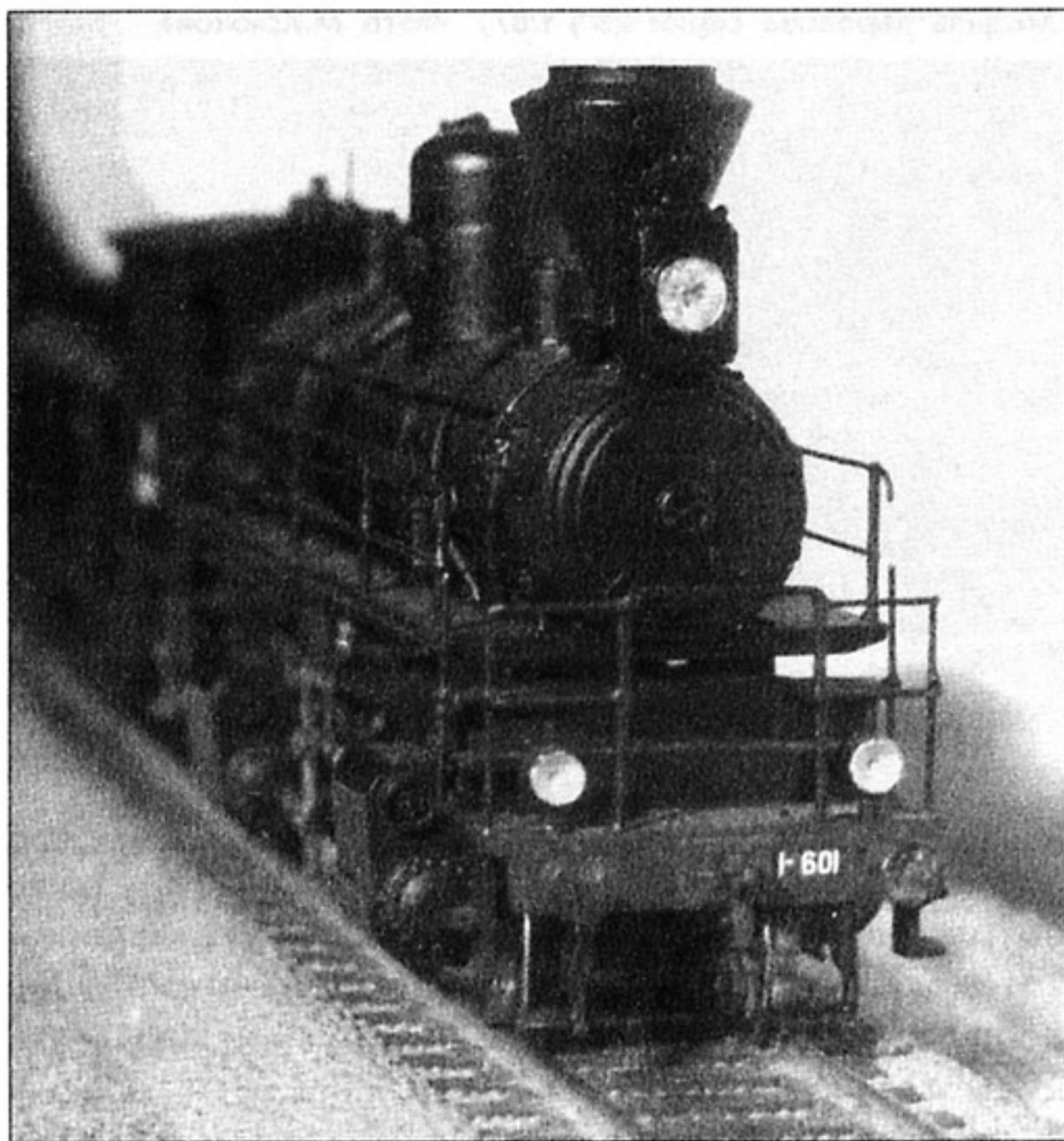
В качестве **двигателя** был взят движок от того же BR55. Для этого пришлось аккуратно вынуть из рамы коллекторный узел (у оригинала он вплавлен в неё) и вклеить заново во фланец из полистирола. Набор шестерен практически полностью сохранился от модели BR-55, добавлена была лишь дополнительная паразитная шестерня.

Труба, сухопарник, песочницы были выточены из остатков того же паке-

та на токарном станке. Паропроводы от сухопарника к цилиндрам высокого давления сделаны из литников каких-то моделей (я ими не занимаюсь, но этим занимаются мои знакомые). Для их формовки был использован стальной цилиндр с отверстием в центре вдоль оси, имеющий диаметр, равный диаметру котла и одетый на жало паяльника. Остальные паропроводы, тяги и трубки сделаны из медной проволоки соответствующего диаметра.

Стойки и поручни площадок — передней и вдоль котла также сделаны из медной проволоки. Металлические части парораспределительного механизма я смог вырезать на эрозионном станке, но всё это можно было бы выпилить и надфилем из жести или латуни.

Немного пришлось повозиться (как это ни странно) с крышей будки. В журнале "ЖД" **приведён габаритный чертёж машины заводского типа 84, да ещё и с оригинальным тендером**. Но вот крыша будки на этом чертеже явно короче, чем на фотографии паровоза. У



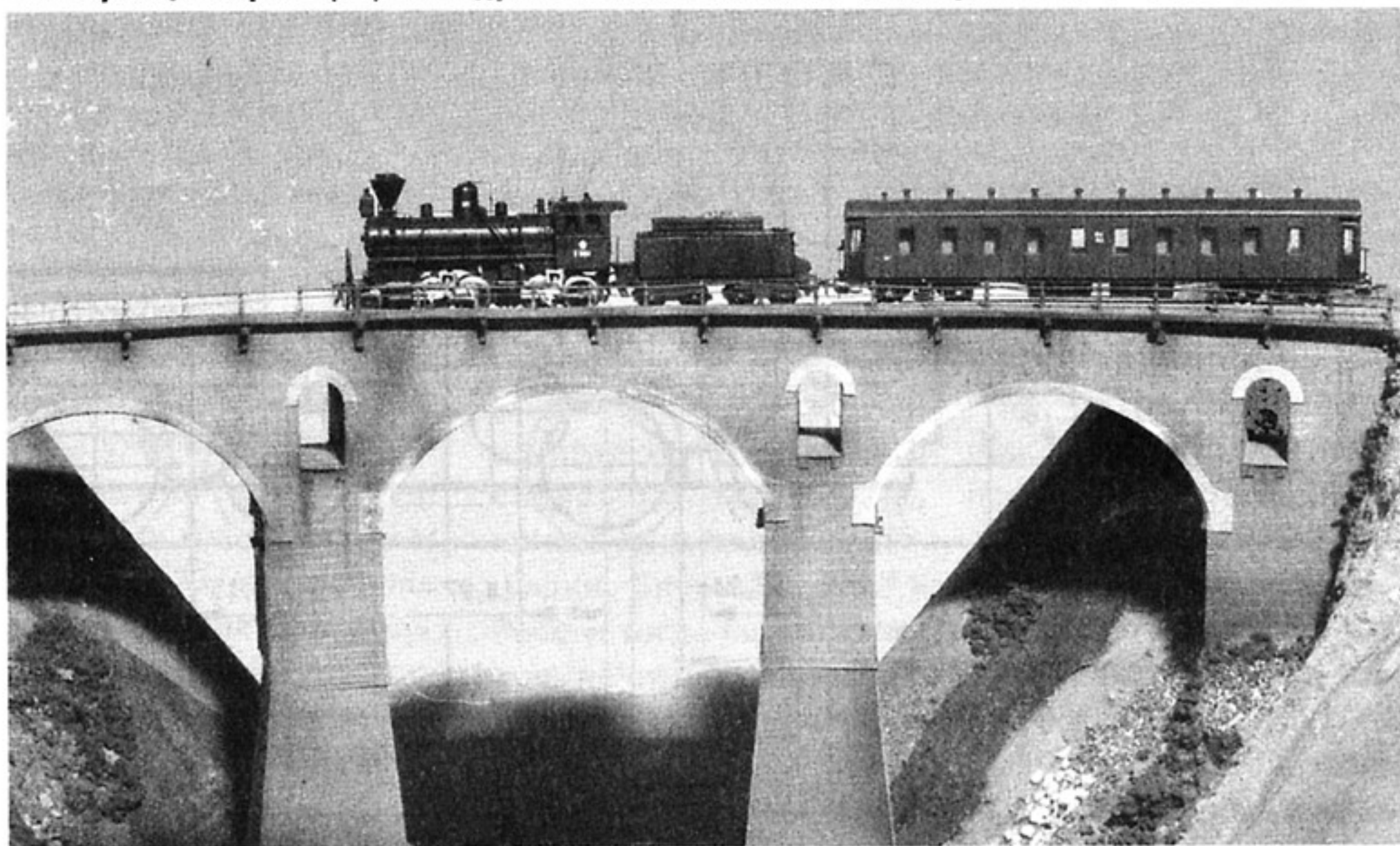
меня только третий вариант крыши стал походить на фото оригинала. Сама же будка оказалась вполне просторной для того, чтобы не только разместить в ней двигатель от 55-го, но закрыть его задней стенкой.

Тележки тендера были отфрезерованы на программном станке из 2-х миллиметрового полистирола (блажь, просто была такая возможность). Рессоры набраны из тонких полос, пружины нарезаны плашкой М2, всё

тоже из полистирола. Наугад я сделал дополнительные бортики на тендерной площадке и от души насыпал туда дров. Штатная ёмкость тендера для топлива, а в данном случае использовались дрова, очень мала. Часть элементов тендера и паровоза была использована от курской "Овечки", колёса от пассажирских вагонов из этого же набора.

После предварительной окраски и размещения в котле паровоза свинцового груза были

Эксплуатация серии i (В^к) на модульном макете выставки "Локотранс 2003" / Фото О.Сергеева



проведены ходовые испытания машины. Они показали, что для плавного прохождения кривых диаметра 760 мм достаточно сделать первую и третью оси паровоза (не считая бегунковой оси) без разбега, а вторую и четвёртую - с разбегом плюс-минус 1,5 мм в обе стороны. Такой вариант позволил также сэкономить место для более компактного размещения парораспределительного механизма. Тяговые характеристики модели оказались вполне достойными после замены второй оси паровоза на подрезиненную.

Много пришлось размышлять с выбором окраски паровоза. Род службы паровоза - пассажирский, значит наиболее предпочтительный цвет - зелёный. Учитывая то, что паровоз был юбилейным для завода, окраска могла и вовсе оказаться нестандартной: синей и даже красной. Был даже такой вариант, что машина могла иметь основным серый цвет! Но все мои попытки найти исторические сведения о В*-501 оказались безуспешными.

В конце концов, я принял достаточно волюнтаристское решение и перевёл паровоз из разряда В*-501 в "дореформенный" i601. В это время, в период I Мировой, могла и не сохраниться первоначальная окраска, а раз так, то пусть паровоз будет аскетично-чёрным, без всяких излишеств. Красными я оставил только буферные бруссы.

Результат работы - на фотографиях и в эксплуатации на выставочном макете "Локотранс".



Большое в малом...

Каждая железнодорожно-модельная выставка во многом отражает состояние железнодорожного моделизма, уровень технического творчества, его уровень и массовость увлечения. На немногочисленных выставках в России выставляется крайне малая часть моделлистов (примерно человек 20-30). А ведь выставки — это как зеркало, в котором можно увидеть не только железнодорожный моделизм, а, в первую очередь, уровень технической культуры, если хотите, технической цивилизованности, народа нашей страны (конечно, если понятия "народ" или "страна" кого-то еще волнует). Ну, а железнодорожный моделизм, качество любительского движения в какой-то мере отражает и качество железнодорожной отрасли. Ведь мы, построив дорогой фешенебельный дом, находим средства на газон перед ним. Газон не испортит общего впечатления, а подчеркнет целостность всего ансамбля. Дело в том, что железная дорога это не просто отрасль, а целый государственный, если хотите, национальный механизм, эмоционально и экономически воздействующий на население страны.

Но если с экономикой все понятно, и мы всегда рады успехам в области перевозок, появлению нового подвижного состава или снижению тарифов, но вот в области эмоционального воздействия, наша отечественная железная дорога постоянно в ауте... Примерно, как заставляли зрителей смотреть олимпийские игры через щель в заборе, когда весь цивилизованный мир давно устроился на трибунах...

Любительское движение (я не разделяю движение любителей на паровозных или электровозных фанатов и моделлистов - они все любят дорогу, как и те, кто просто занимается архивными исследованиями) — это мощный и эффективнейший элемент пропаганды и рекламы (имидж-реклама) огромной отрасли народного хозяйства. Интересно, знают ли об этом те, кто занимается масс-медиа в МПС, да и сами министры путей сообщения (ведь бывший министр Фадеев Г.М., судя по всему, придавал огромное внимание пи-ар технологиям (вспомните аршинные фотографии с его изображением в "Гудке" о торжествах и посещениях объектов и субъектов).

И тут же, в нашей редакционной почте встречаются сообщения, что на заинтересованные вопросы любителей ответом со стороны железнодорожников (практически на любом уровне - от машиниста до НОДа) зачастую можно услышать "рассуждения": "Как можно "любить" железную дорогу? Это, мол, работа, а любить можно пиво, водку, рыбалку..."

В прошлом году я познакомился с одним человеком (это был директор музея при локомотивном депо), который самостоятельно, по рабочим чертежам изготовил две модели паровозов серии Л и Эр в масштабе 1:32. Преклоняясь перед филигранностью работ (все выполнено из латуни на станках, фактически, это даже не модель, а миниатюрная копия) я просто был поражен, что человек **ВООБЩЕ** представления не имеет о существовании т.н. железнодорожного моделизма, о том, что существуют макеты железных дорог, какие-то НЕМы и прочее..., хотя качество его работы заставляло бы "отдохнуть" многих производителей "садовых дорог".

К большому сожалению, российские любители не имеют возможности

показать свои модели и поучаствовать в выставках моделей и макетов. И дело не всегда в финансовых проблемах. Те, кто имеет хоть какое-то профессиональное отношение к железной дороге, могут рассчитывать на бесплатный проезд по железной дороге, хотя бы во время своего отпуска. И, зачастую, мы встречаем взаимопонимание со стороны руководства дорог, когда приглашаем моделеров на нашу Южно-Российскую выставку. Но ведь "за бортом" остаются далеко не худшие представители модельного клана России.

Все ведь предельно просто - сделать в рамках проекта поддержки детского и юношеского творчества молодежи со стороны МПС два десятка билетов для поездки ведущих моделеров России на всего две выставки, реально происходящих в России - на Октябрьской дороге в ЦМЖТ и на Северо-Кавказской дороге. Заодно и всю эту профанацию с "сетевыми выставками" работ 30-летней давности "пенсионеров-пионеров" прекратить можно было бы...

От кого должна произойти такая инициатива? Как можно изменить ситуацию? С чьей помощью? Как во весь голос заявить, что дело любительское - дело не пустяшное, не зряшное, именно для Российских железных дорог?

Ведь посмотрите, как только рынок в России чуть стабилизировался, так уже и "новое немецкое" ПИКО (помните эти бывшие "гэдээровские" железные дороги), то на дух не переносило "запах железного занавеса", а вот уже на детских наборах для новой России уже и надписи русские появились! Правда вагончики с паровозиками опять немецкие...

Или еще такая ситуация. Совсем недавно одна фирма в Европе планировала сделать выпуск моделей российских современных вагонов ЦМВ, но расчет рентабельности продаж показал, что на Западе "русские" вагоны - это экзотика и продаж больших не ожидается, а из России серьезного оптового заказа ждать не приходится. Та же фирма делала вагоны для Греции, Португалии - там

что любителей больше, ведь рентабельность пресформы одинакова? Нет, в тех странах просто любят свою дорогу сильнее, и деньги на заказ были найдены частными меценатами, официальными структурами железных дорог и т.п...

Вот еще одна простая идея, например, для российских железных дорог поучаствовать с мизерным (в мерках "пиаровских" затрат МПС) спонсорством, чтобы такой ЦМВ вагон появился в российском модельном мире. Да потом окрашивать эти вагоны в "фирменные" составы наших российских дорог для различных торжеств, юбилейных конференций, подарков ветеранам пассажирской службы и т.д. — очередь выстроится!

Вот уже парочка вполне приличных проектов и изложена.

Если вы думаете, что данная статья написана риторикой для, то ошибаетесь! Все что изложено, это все будет готовиться и осуществляться в рамках проектов клуба "Локотранс".

Пятилетняя практика проведения выставки "Локотранс" на Северо-Кавказской дороге привела к нормальному пониманию и сотрудничеству с руководством дороги в этих вопросах. Тем более, что сама дорога, открыв в этом году свой полноценный музей натуральных образцов жд транспорта, продемонстрировала очень серьезные намерения в этом направлении.

И уже можно предварительно сообщить всем будущим участникам выставки "Локотранс 2004", что выставка будет проведена на Северо-Кавказской дороге в Ростове на базе нового музея железнодорожной техники. Уважаемые любители, моделеры, все заинтересованные лица - планируйте свои отпуска, присылайте предварительные заявки - выставка следующего года состоится 10-15 июня.

Вот и получается, что хотя речь идет о малом (о железнодорожном моделизме), но и большое там содержится весьма весомо!

С уважением, Олег Сергеев, председатель клуба "Локотранс"

Благодарим В.Хомутова за помощь в подготовке темы

**ЛТ-модуль
НО
1:87**

Приглашаем всех заинтересованных лиц, моделеров, творческие и коммерческие организации железнодорожно-модельной направленности принять участие в выставке "Локотранс 2004" на Северо-Кавказской дороге. Запросите документацию по модульным системам и подробности для участников в редакции журнала "Локотранс"

Россия 144012 Московская обл.,
Электросталь, а/я 104, Сергееву О.А.
e-mail: lokotrans@elsite.ru



ЛОКОТРАНС 2004
10-16 июня 2004 г.



Воспоминания о Бискамже (1965 - 1966 гг.)

Ю. Филатов

1. Куда я попал

Почти 40 лет отделяет меня от тех событий. Многих, с кем я встречался тогда, уже нет, остались они только в моей памяти. Тогда, в феврале 1965 г. я, новоиспеченный инженер, выпускник НИИЖТа (ныне СибГУПСа) с должности дежурного по станции Бискамжа начал свою самостоятельную трудовую жизнь.

Бискамжа середины 60-х годов XX века... Таежное селение, возникшее в глухой тайге в отрогах Западных Саян в 50-х гг. при строительстве железной дороги Сталинск (Новокузнецк) - Абакан, получившее статус поселка в 1962 г. Участковая железнодорожная станция, штыковая между Восточно-Сибирской (ныне Красноярской) и Западно-Сибирской железными дорогами, расположилась в узком горном ущелье на слиянии речки Бискамжинка с ручьем Тузуксу, сбегаящим с вершины Тен. Станционная площадка - на сплошном уклоне - изогнулась в виде огромного знака вопроса, упираясь горловинами в нависшие скалы, подрубленные взрывами.

Сам поселок Бискамжа, растянувшийся с Тузуксинского лога по р. Бискамжинка, состоял тогда из трех поселений: выше, за станцией, в Тузуксинском логу - "Кержацкие выселки", далее, за переездом, вдоль станции "Сто домиков", заканчивался "Бандеровскими выселками". С внешним миром связь была тогда только через ж.д. линии связи; радио можно было поймать только с наступлением ночи, телевидения в Бискамже тогда не было.

Итак, Бискамжа - окраина СССР. Как таковой цивилизованной Советской власти там было поскольку-постольку. Если сравнить тогдашнюю страну Советов с морем, то там был его берег. А на берегу что остается? - Пена, мусор, все ненужное, что выкинет море. Так вот и тогдашнее население Бискамжи - это люди, посланные по принуждению: отбывающие, отработывающие, ссыльные. Частью, как и я - молодые специалисты из техникумов, институтов. Отработают один - три года, и их уже нет...

Поселенцы, отсидевшие кто за уголовное прошлое, кто за политику. Кто остался, не в силах жить в согласии с законом в больших городах. Националисты (сепаратисты) с западных окраин СССР. Со мной в смене на посту ЭЦ работала Галина Купырева, литовка, женщина средних лет, довольно резкая; зла была на Советскую власть. Были просто опустившиеся личности, те, которых мы видим сейчас у магазинов, на вокзалах. Тогда их принудительно выселяли в отдаленные места, подобные Бискамже. Однажды смотрю с балкона поста ЭЦ: две бабы, на берегу проточной канавы, рядом с туалетом, "раздавили" бутылку водки, запив ее водой, тут же из канавы. Процедура - не больше пяти минут. Или, будучи в пос. Балыкса, ниже, в 40 км, иду по улице: впереди мужик и баба. Идут, спокойно разговаривают. Каждое второе слово - мат. Пили почти все; мужики предпочитали питьевой спирт, благо он продавался в местном магазине, с ядовито-синей наклейкой. Кстати, зимой водку сюда возить было невыгодно. Однажды привезли из Тен машину водки в сильный мороз, так по пути четверть бутылок полопалась от мороза, видимо водка была не той крепости.

Мы, молодые специалисты, предпочитали выпивать толь-

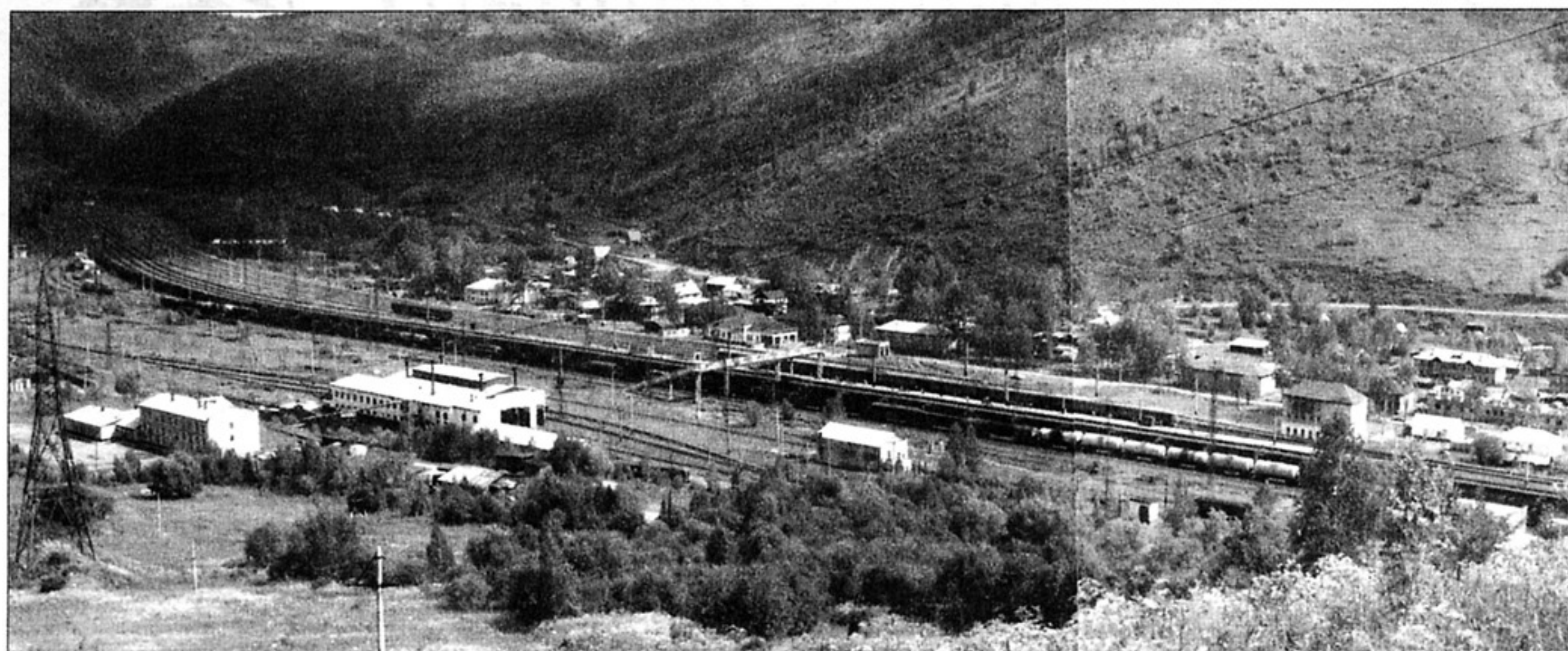
ко в своих узких компаниях, - делали коктейль "Кровавая Мэри" - водку, аккуратно, не смешивая, наливали с томатным соком. Я старался не злоупотреблять, что было замечено. Первая сплетница в поселке, Свижевская, молодая особа, работавшая техконтрщицей, однажды, не вытерпев, спросила меня: "Юрий Иванович, ты когда пьяным бываешь? Всех видела пьяными, а тебя - нет?" Я же, прошедший школу рабочего факультета, имеющий опыт самостоятельной жизни, в этой среде был немного на отшибе, в стороне, но по своему любопытным. Буквально через неделю - две после приезда прогулялся по заснеженному перегону Бискамжа-Алатау до Нанхчуйского тоннеля (около 12 км). А весной поехал на Тейский рудник посмотреть, что это такое. Там, в поселке, за несколько поездок, по мере поступления, выкупил семь томов только что тогда вышедшей "Истории КПСС". В то время многое в этой книге, после сталинского "Краткого курса ВКП(б)" для нас было откровением. Сейчас это, помоему, библиографическая редкость. Кстати, там я подписался (и регулярно получал) литературный журнал "Нева". Позже, познакомившись с одним местным парнем-армянином, достал у него в обмен на радиоприемник "Селга" неисправный студийный радиоприемник ТПС-47. Имея радиолубительские навыки, починил и по вечерам слушал "Голос Америки".

2. Снег

Зимой горная Бискамжа утопала в снегу. Его было много, очень много. Снегопад в горах (я называл его "белая смерть"). Что это такое? Температура -5, -6°C, абсолютная тишина, безветрие и валит стена снега. В 10 - 15 метрах уже ничего не видно. Парапет балкона поста ЭЦ. Через час на нем - узкая белая стенка высотой 15 - 20 см; на земле - больше чем по колено. Отправлял поезд - документы относил, бредя по колено в свежеснеженном снеге. В ночную смену. Когда шел снег, объявлялся режим "стихийного бедствия" Вызывали на станцию всех свободных кому не на завтрашнее дежурство. На очистку стрелок (централизованных) ставили по два человека - на каждый остряк. При подготовке маршрута - мученье. Сигналы были карликовые, кроме выходных с главного пути. Открываешь сигнал, машинист - "Не вижу!" Предлагаешь помощнику спуститься и разгрести снег - холмик над сигналом. Слышишь по рации: "Виджу зеленый". И электровоз, гребя перед собой вал снега, начинает двигаться. Однажды, в ночную смену, после снегопада, отправив к утру все поезда, вышел на балкон. Станция - огромная снежная равнина; никаких следов путей, сигналов. Только один выходной светофор одиноко торчит среди этой равнины.

К концу зимы провода старых телефонных линий стелились по снегу; идешь по насыпи - сбоку на снежной равнине часток столбиков верхушек телефонных столбов.

Живописно зрелище зимнего поселка. "Сто домиков" - это деревянные двухэтажные дома из бруса. С шатровой крышей на четыре квартиры, с печным отоплением и удобствами во дворе. Так вот. Насчет удобств. С осени намахаешься лопатой, сгружая уголь с машин в сарай на зиму. А зимой приспичит по-большому; хватаешь ту же лопату, открываешь дверь и ныряешь в образовавшуюся щель, - а там намерзшая куча...



Кстати, окна первых этажей с осени закрывали деревянными щитами, иначе снег раздавит - он бывал и до второго этажа, или крыши. По весне мы их, привязавшись веревкой через слуховое окно к стропилам, обязательно чистили. Снег намерзал около печных труб; и по весне, тая, огромная масса обледелого снега просто стаскивала трубы с крыши. Идешь по улице - дорога - глубокая траншея в снегу; снег по бортам почти с человеческий рост. Идет машина - карабкаешься наверх, чтобы не задавило. А как чистили улицы и дороги? Два тяжелых бульдозера - в сцепе задними частями. Один гребет, второй тарахтит на холостом ходу. Первый застрял - второй вытаскивает. А снег смерзался настолько, что следы тракторных гусениц только-только отмечались, как на льду. Бульдозерами чистили снег и в станционных горловинах, около путей; и иногда при этом сгребали и карликовые светофоры, выдергивая их вместе с бетонными фундаментами. После нескольких таких случаев НОД издавал драконовские приказы; и командиры из ПЧ тряслись, когда бульдозеры чистили снег в горловинах, всячески заискивая перед СЦБистами и движенцами.

Очистка станционных путей от снега снегоуборочными машинами - тяжелое испытание для всех - движенцев, путейцев, вагонников... Снег надо вывозить и только на соседние однопутные перегоны... И поезда не остановишь, их надо принимать и отправлять... После такой кошмарной ночной смены поспишь часика четыре, и снова на станцию, снег чистить. Рыхлый - 8 копеек за кубометр, плотный - 28 копеек. Намахаешься лопатой, никаких денег не надо...

3. Весна

Конец апреля, зима кончается, весеннее половодье на станционных путях, на улицах поселка. Кстати, оттуда пошла моя привычка к болотным сапогам (на два размера больше, внутри - стелька от валенка, двойные байковые портянки).

Там, наряду со штормовкой-таежкой, это основная одежда и обувь с весны до осени.

На станции - кругом вода: в междупутьях, в колее, в горловинах; на пульте ЭЦ - красные цепочки - ложная занятость... Маршрут нормально не приготовишь, ни одного входного или выходного сигнала на откроешь... Прием - только по пригласительному под кнопку со срывом пломбы, а для пассажирского - топай по путям, проверяя свободу маршрута... Отправление - неси машинисту "зеленку" с заполнением пункта... А в сторону Алатау - "нейтралка" на горе, а чтобы поезд не "завис", загоняешь в хвост маневровый паровоз - своеобразный толкач. А отправляешь пассажирский - "Христа ради, робяты, не подкачайте..." Вот так и работали (тогда заработок дежурного по станции составлял 129 рублей - не густо по тем временам).

4. Крушение

А моя смена, ее люди? Про Купыреву я упомянул. Зыбаков - дежурный по парку (ДСПП). Небольшого роста, спокойный мужик, получал только аванс - алименты 50%. Составитель Петухов. Отсидел 15 лет, с супругой - тоже сидела - познакомился в зоне. Стрелочница восточного поста (фамилию уже не помню), любвеобильная, 8 или 9 детишек от разных мужиков. Так и погибла с очередным мужиком: ночью пьяные брели по путям, сзади паровоз осаживался тендером. Раздавило обоих... А вторая стрелочница западного поста (Кананыгина) - боевая старуха, трезвой была только на работе, обматерит - только держись. Единственный сын из тюрьмы не выходил. В смене с ней и приключилась история - крушение поезда.

В то время в рудных вертушках Абаза - Новокузнецк и Тея - Новокузнецк обращались шестиосные полувагоны, грузоподъемностью 93 тонны. Тележки у них были трехосные. Главный недостаток этих тележек было плохое вписывание в кривые. Вот это и привело к крушению. А дело было так. Лето 1965 года. На 7-й станционный путь прибыла рудная вертушка в Абазы - 22 шестиосных полувагона. Пополняем в хвост еще 30 четырехосных вагонов с тейской рудой. И вот, при отправлении поезда, тележки последних шестиосных вагонов выкантовывают (кладут набок) плохо зашитый рельс кривой в западной горловине и благополучно уходят. А четырехосные полувагоны, потеряв направляющие рельсы, начинают выпирать вбок, ломая автосцепки и рамы, "становясь на дыбы". Слышу глухой треск и грохот. Стрелочница звонит: "Дежурный, вагоны - куча мала!"

...Слава Богу, разрушение пути не дошло до выходных стрелок, головная часть поезда - в целости. Решили отправлять, а тут - документы на груз надо делить. По положению, при задержке до 60 минут - сход, более часа - крушение... Кое-как разделили документы, остаток поезда ушел; лишние 15 минут разделили с поездным диспетчером. Главное - станция не заткнута. Прием - отправление на четыре пути сохранились... А уже вечером, ясным и тихим, сдав смену, пошел посмотреть итог. Большая куча - искаженные вагоны, тележки - все вперемежку с рудой. Готовили восстановительный кран, контактики стягивали контактную сеть, как паутину в сторону, освобождая для разборки место крушения. Тут еще объявился какой-то местный командир, в стельку пьяный, с собакой: "Рекс, и-и-ищи п-преступников..." Контактники, чтоб не путался под ногами, не долго думая, спустили его с насыпи весте с собакой, пес аж хвост поджал...

(Окончание следует)

На фото ст.Бискамжа, 2003 г. Фото Ю.Филатова



Электровоз универсальный типа ДСЗ-001 постройки
Днепропетровского завода в опытной эксплуатации в депо
Казатин Юго-Западной железной дороги Украины.
(читайте на стр.) Фото Ф.Кубрись, июнь 2003 г.



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:
Beckmann TT, Jago,
PSK Modelbouw, Pmt
Ремонт моделей ВТТВ,
запчасти на заказ из Германии



Макет ТТ от НИКО

КиТТ-Хобби

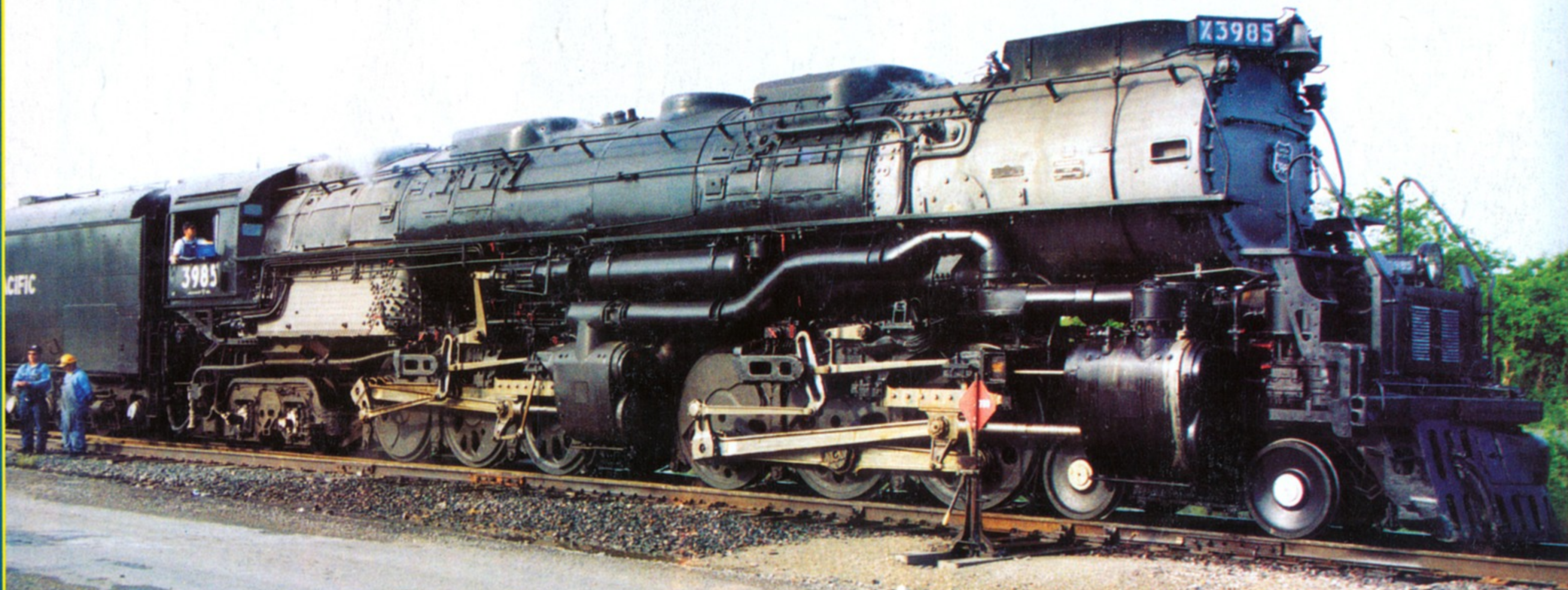
Auhagen 12255



**Идеальная
колея
снова в
России!**

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

ЛОКОТРАНС



10/2003 (84)