



12/2003 (86)

АЛМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.com

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



Среднеазиатской
дороге - 115 лет

Как увидеть москворецкие
мосты Окружной дороги

Макет - в музей!

Для железнодорожного
моделиста главный
вопрос - не что, а где!





Платформы интересны тем, что позволяют моделисту серьезно задуматься о ее загрузке. «Грузы на платформе» - такая тема возникла у моделиста Сергея Масленникова, когда в его фотоколлекции появился очередной снимок для вагонного парка - безбортовая платформа, груженная пиломатериалами (мод.13-401). В это в работе

находилась модель платформы прототипа 13-4012 (с центральной хребтовой балкой). Так возникла идея произвести погрузку леса на эту платформу по правилам погрузо-разгрузочных работ. Что и было сделано...

Автор модели и фото - С.Масленников (Ставрополь)



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.Бернштейн (Москва)
А.Васильев (Москва)
Дм.Веревкин (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)

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 через редакцию:

1 полугодие 2004 (1-6) 360 руб.

Оплата почтовым переводом:

Россия 144012 Московская обл.,

Электросталь, а/я 104

Ивониной Ирине Александровне

Подписка за рубежом:

"МК-Периодика" - Т.(095)281-57-15

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 валютную переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666

Заказ №. 561. Тираж 1000 экз.

Печать "Компания "Мега-Арт"

декабрь 2003

В розницу цена свободная

Клуб ТИММ "Локотранс" © Россия,

Ставрополь

WWW.LOKOTRANS.COM

Идею постройки
своего макета Олег
Лызлов, железнодо-
рожный моделист из
Самары, как и любой
"нормальный" желез-
нодорожный коллекци-
онер, "вынашивал"
всегда. Однако, только в прошлом году идея
неожиданным образом реализовалась...
Теперь макет расположен в зале музея истории
дороги в здании вокзала Самара, и автор очень
доволен тем, что теперь радость созерцания
прекрасного будет доступна и окружающим
его близким людям, и всем самарцам, и гостям
города, особенно в яркие солнечные морозные
зимние дни Нового Года!

На фото автор макета Олег Лызлов. (читайте на стр. 42)



Новогодние поздравления от редактора
журнала и пожелания на следующий год —
любителям и железнодорожным историкам -
удивительных открытий и увлекательных
исследований, паровозным энтузиастам —
"живых" горячих паровозов, любителям совре-
менных дорог - "зеленого" входного, моделис-
там - удачных моделей и качественных маке-
тов! Успехов и здоровья, вам и вашим близким!

С наступающим Новым годом и Рождеством!

Олег Сергеев, шеф-редактор



4

ПАНОРАМА

Новости НЭВЗ

Луганский холдинг

УЗКОКОЛЕЙКА

Узкоколейка Ранцево-Кувшиново

История УЖД Ранцевского торфопредприятия

Депо Аскиз

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

Москворецкие мосты окружной дороги (2)

НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ

СРЕДНЕАЗИАТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ - 115 ЛЕТ

На юбилее Коломенского завода

БЕСЕДЫ О ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ (6)

Железнодорожная колея и ее ширина

Сортировочный терминал в Машене (Германия)

БРОНЕАРХИВ

Этапы большого пути

ПАКУАЗ

ВИТРИНА

МОИ МОДЕЛИ

Макет в музей!

МАСТЕРСКАЯ

Улучшение моделей двухосных вагонов "ех-роллхаус"

Основа макета - подмакетник

ПРИВЕТ С ДОРОГИ

О нашем детстве

6

12

17

23

18

30

34

37

41

46

49

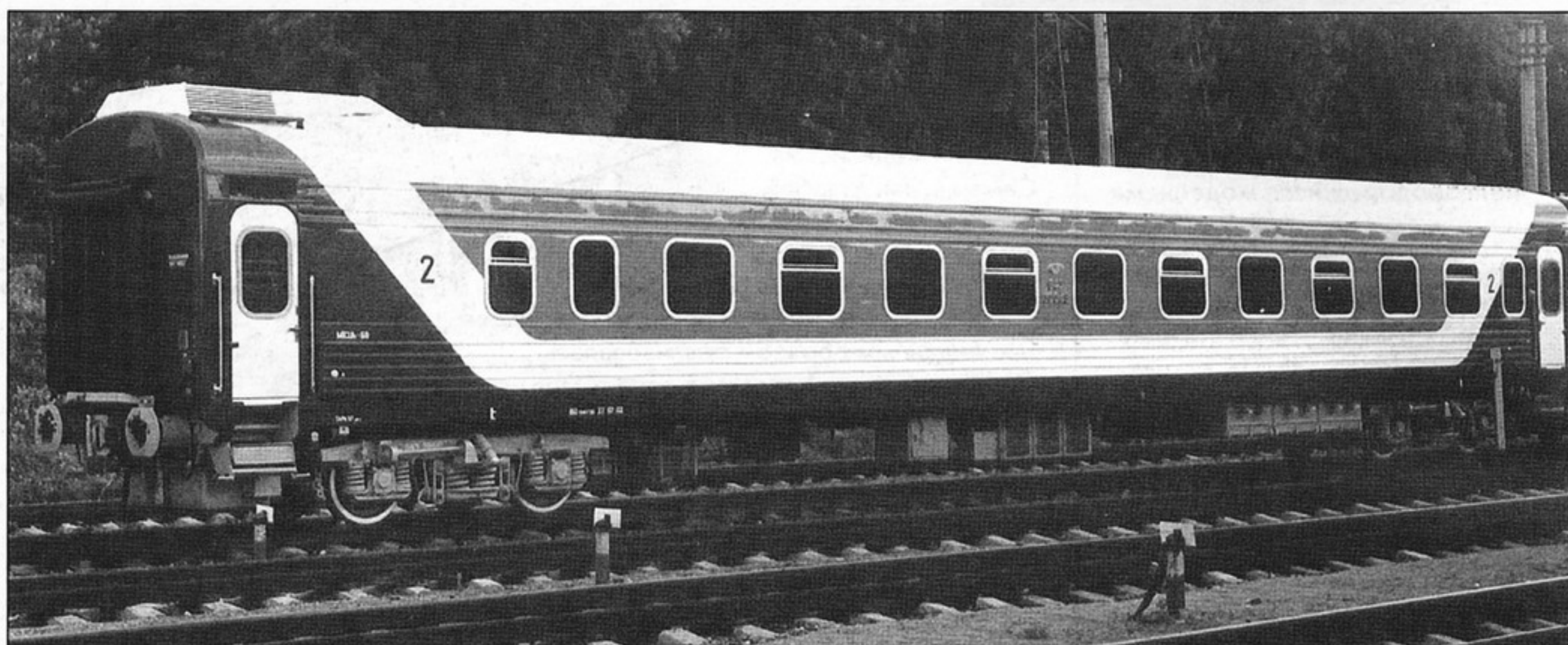
Обложка: Узкоколейный ТУ4-2460 Ранцевского торфопредприятия.

Фото Р.Молочникова, 2003 г.

В кадре: 2ТЭ10-15 модель двухсекционного тепловоза от "Пересвет", ТТ.

Фото И.Хилько

Обложка: ТЭ3-4257 на станции Минусинск, май 2003 г., фото Ю.Филатова



Крюковский вагоностроительный завод на Украине строит 4-х осные пассажирские цельнометаллические вагоны оборудованные кондиционерами, экологически чистыми туалетами. Вагоны предназначены для обслуживания скоростных линий на "Укрзализнице". Для этих же целей заводом построены вагоны СВ, ресторан,

плацкартные, купейные и теперь с местами для сидения "самолетного" типа (68 мест). На сегодня выпущено свыше 180 таких вагонов, эксплуатируемых на трех дорогах Украины.

Фото и информация С.Палиенко

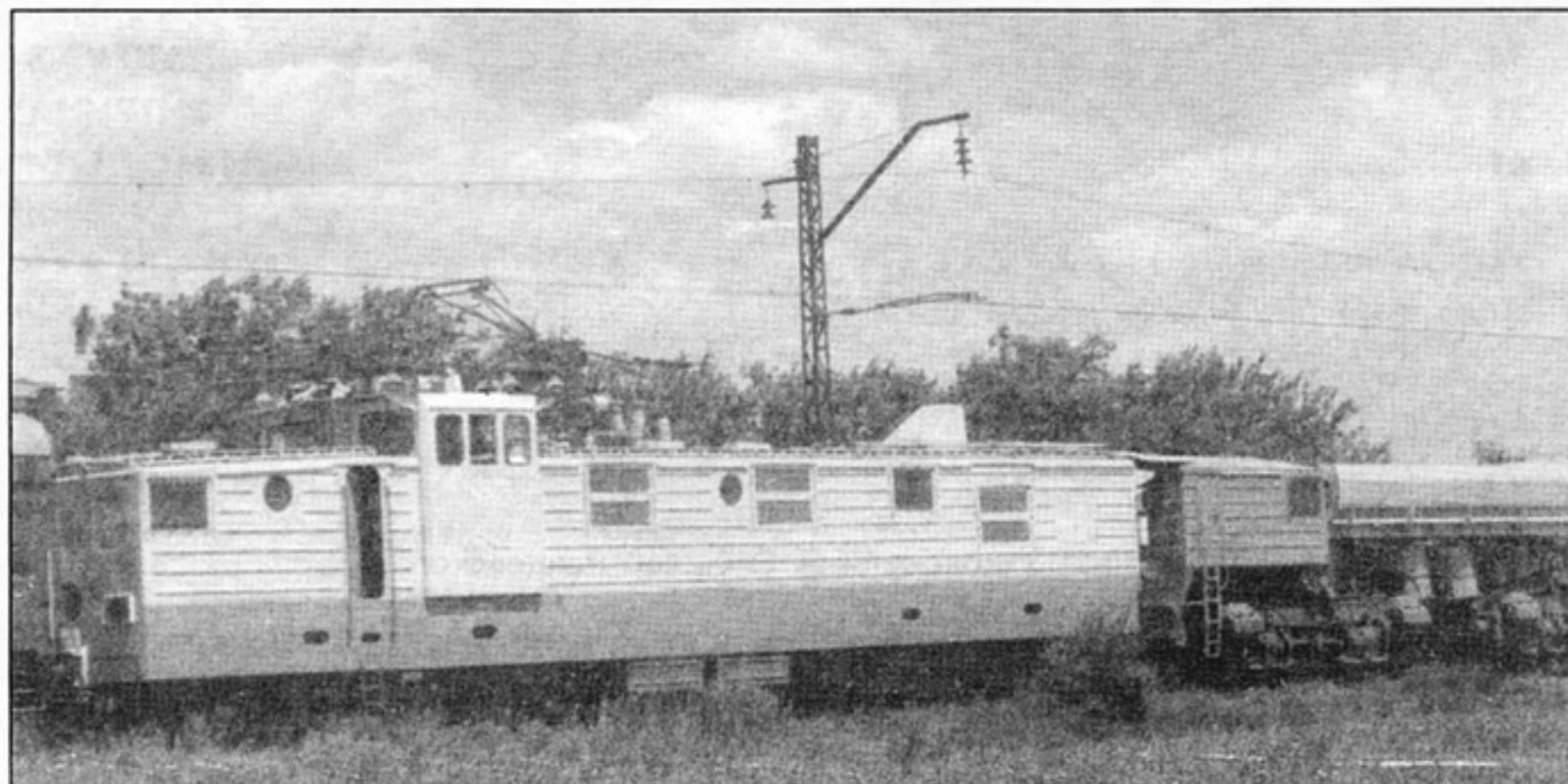
Новости НЭВЗ

Серийное производство электровозов ЭП1 продолжается. Уже выпущены №№078, 079, 080, 081, а в кузовном цехе подготовлены для сборки №088. В целом, относительно НЭВЗ, можно сказать, что завод стал работать намного динамичнее, чем в прошлом году. Например, с января по август завод выпустил 14 электровозов ЭП1 (№№065-078), 1 электровоз НП1-001 и завершается сборка НПМ2-001.

На Новочеркасском электровозостроительном заводе изготовлен опытный образец НП1-001 для горно-обогатительных комбинатов и прошел обкатку на кольце НЭВЗ. Первоначальная окраска была традиционная - оранжевая "юбка", кузов - светлая охра, светло-серая крыша. Позднее окраску НП1-001 изменили. В сборке находятся агрегаты №№002, 003. Есть и еще одна новинка от НЭВЗ - электровоз НПМ2-001. Он стоит на сборке и данный электровоз предназначен для нужд металлургических комбинатов.

Напомним, что НЭВЗ разработал и построил электропоезд ЭНЗ-001, который в настоящее время проходит тягово-энергетические испытания в мотор-вагонном депо Ростов.

Д.Артамонов, фото автора





Новости Луганского завода

Завод в этом году очень динамично развивается. Холдинговая компания "Лугансктепловоз" освоила выпуск дизель-поездов ДПЛ2, ДЕЛ01 и электропоездов ЕПЛ2Т, ЕПЛ9Т. В сборочном цеху - новый дизель-поезд ДЕЛ-02 (конструкционная скорость 130 км/ч). Своими новыми конструктивными разработками, дизайном произвел настоящую сенсацию. Необычная конструкция кузова привлекает внимание. Уровень комфорта приближается к лучшим мировым показателям. Подвагонное пространство скрыто обтекателями. Окраска - белая с красно-малиновыми полосами. Первый поезд проходит полный цикл государственных испытаний, второй - в стадии завершения сборки. По результатам предварительных испытаний руководство "Укрзализниці", не дожидаясь окончательного решения, намерено заказать еще 5 таких поездов. (вверху слева).



Произвел приятное впечатление новый тепловоз для Ирака ДЕМ2800. Головной тепловоз уже прошел реостатные испытания готовится к заводским испытаниям, а в сборочном цеху полным ходом идет сборка первой партии машин. Всего планируется поставить в Ирак 30 тепловозов этой серии. (фото в центре и внизу)

Возобновлено производство тепловозов 2ТЭ116, планируется выпуск 20 таких машин. Это решение появилось, так как потенциальные заказчики отдали предпочтение этим машинам, хорошо зарекомендовавшим себя в течение последних 15 лет работы на железных дорогах.

В планах завода - разработка нового маневрового тепловоза для жд Украины мощностью 2000 л.с. с дизелем ХТЗМ им. Малышева и получено уже



финансирование этого проекта. Проект по разработке нового пассажирского тепловоза пока в стадии согласования техн.условий с заказчиком. Однако,

из разговоров с персоналом завода выяснилось, что российское МПС осторожничает с размещением на ЛТЗ заказов, хотя взаимный интерес присутствует у обеих сторон: Украине требуются электропоезда и ТЭП70, а Россия нуждается в мощных магистральных тепловозах типа ТЭ121.

Фото и информация
Ю.Шепеленко

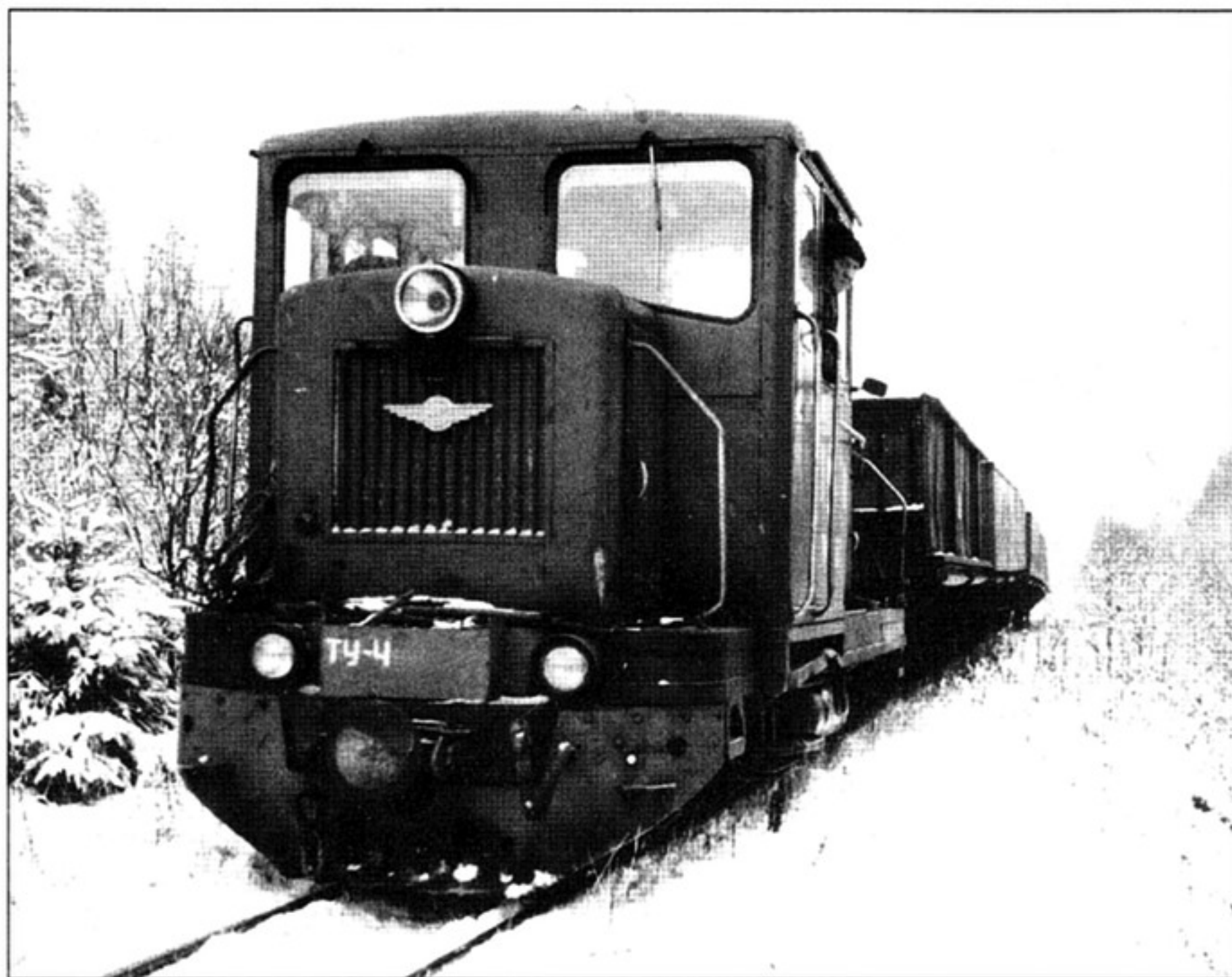
Узкоколейка Ранцево-Кувшиново

Как-то в конце октября, увидевшись на клубе (который в Москве собирается по четвергам) возникла мысль – а не завершить ли сезон какой-нибудь поездкой? Тем более, что традиционно в начале ноября последние годы мы куда-нибудь, да выбирались. Поколебавшись между Тумской и Кувшиново выбор пал на последнюю.

В Кувшиново (Тверская область) существует торфовозная узкоколейка, снабжающая торфом местную ТЭЦ, и на ней должны работать ТУ-4. Увидеть такую уходящую технику в поездной работе – неплохой соблазн.

Выезд, “как всегда”, назначался на ближайшую субботу. Надо сказать, мы заметили, что чем меньше времени на сборы, тем удачнее поездка.

Выехали в субботу рано утром на машине вчетвером (не все, кто хотел поехать, смогли это сделать). Погода стояла характерная для поздней осени – пасмурно, температура чуть ниже 0, местами лежал снег. Преодолев 300 с лишним километров с небольшой остановкой и прогулкой по Торжку, въехали в Кувшиново. Первый пункт осмотра – ширококолейная станция. Что тут сказать, – заповедник! Деревянный двухэтажный вокзал, кирпичная водонапорная башня, ручные стрелки со светящимися флюгарками, деревянные будки стрелочника, лёгкие рельсы, почти нет железобетонных шпал, железнодорожный мост старой постройки с ездой поверху через небольшую речку: каменные устои с клёпаной балкой – “джентльменский набор”. В до-



ТУ4-2460 прибыл с порожняком на погрузку торфа. Фото Р.Молочникова

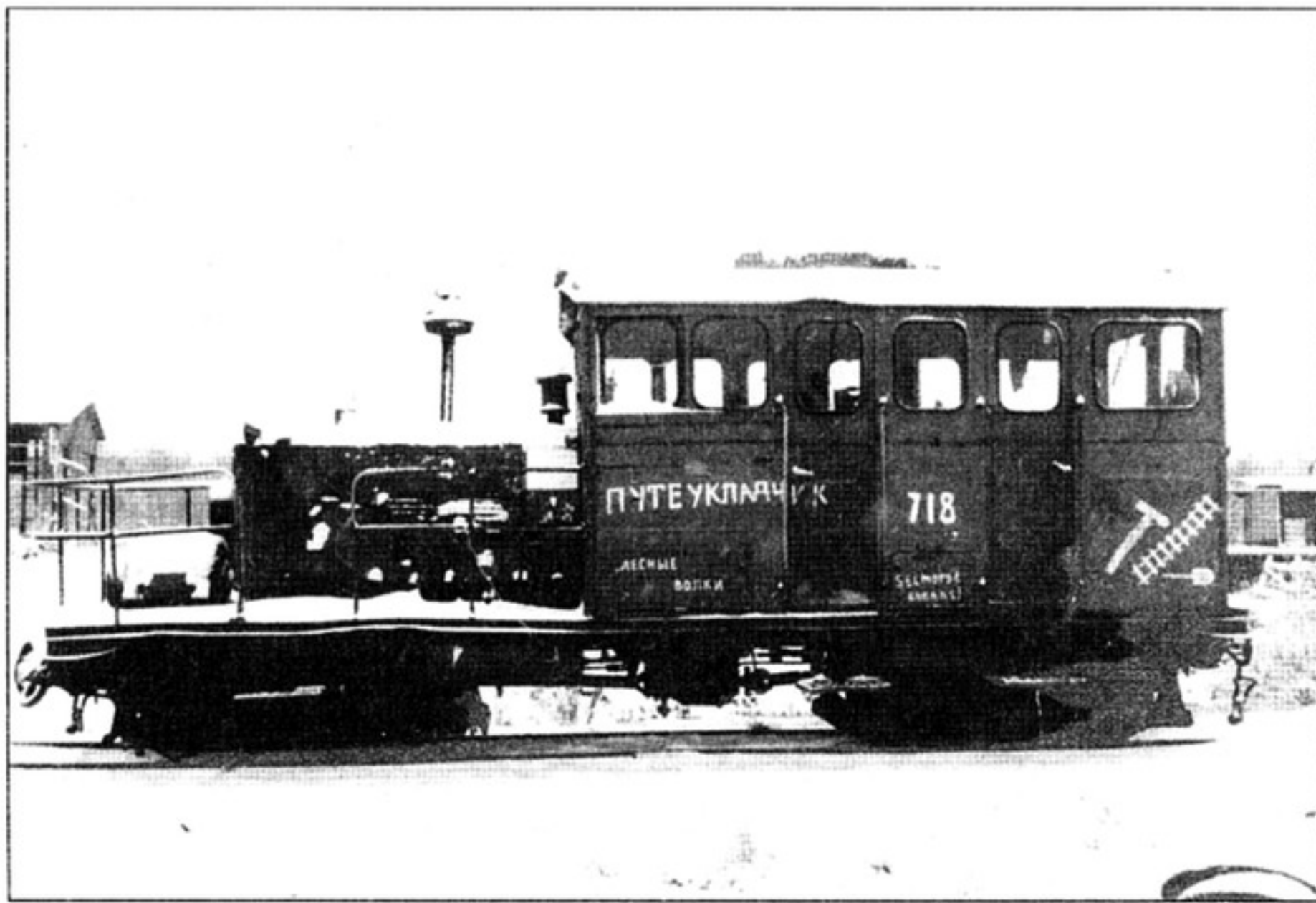
вершение ко всему – бывший 3-х осный пассажирский вагон начала 20-го века возле переезда, внутри которого в глаза бросились красивые чугунные вытяжки с отлитым узором и огромная кирпичная печь...

Тут же рядом находится и ТЭЦ, снабжающая теплом всё Кувшиново. Правда, это сооружение для привычной нам ТЭЦ всё же маловато, а для котельной великовато. Сергей Костыгов сбегал на разведку: котельная работает на торфе, который подвозят по узкоколейке! Теперь скорей

на узкоколейную станцию Торфяная, посмотреть, что к чему. До неё ещё километров 10, причём асфальта из них всего чуть-чуть, остальное – грейдерная дорога. На нашем пути неохранный переезд через широкую колею, который всеми своими последними звуковыми и световыми сигналами предупреждает любителей железных дорог, чтобы они брались за фотокамеры и бежали снимать большую редкость в этих местах – поезд. Но мы не были готовы к такой неожиданности и не успели, а это был так называемый в этих местах “вагончик” – поезд из М62 и одного пассажирского вагона – Осташков-Торжок. Это сегодня. А завтра он же будет Торжок-Осташков. Так и ходит: день туда, другой день обратно. Кроме него ещё ходит два раза в неделю московский поезд и раз в месяц по обещанию – грузовой, сборный.

Когда мы подъехали к Торфяной, то поняли, что не ошиблись с выбором маршрута поездки: на узкоколейной станции стояли под скрещение два грузовых поезда – с торфом и порожняк, в головах которых тарахтели ТУ-4! Через пять минут под щёлканье наших камер они разъехались. Грузёный поезд с зелёным ТУ-4 – 2460 нам удалось поймать ещё 2 раза на перегоне (надо же использовать возможности автомобиля!). Пока гонялись за ТУ-4, присмотрели место для ночлега, тем более, что из-за непрошибаемой облачности уже стало темнеть. Палатки поста-

ЭСУ2а-718. Фото Р.Молочникова

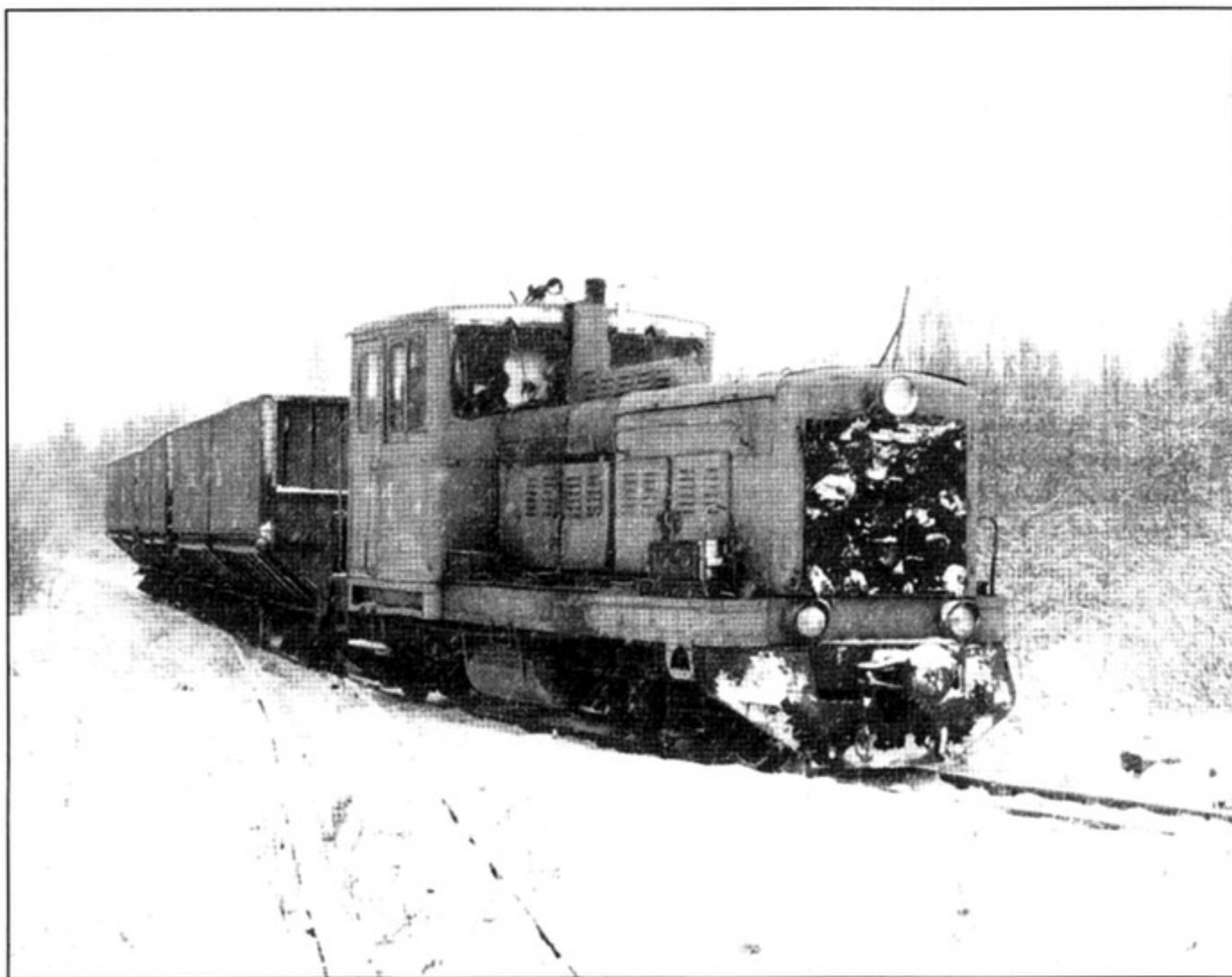


вили вблизи узкоколейки под высокими елями прямо на снег. Что может быть вкуснее горячего ужина, приготовленного на костре? Правильно, ничего! Полюбовавшись ещё пару раз на проходящие по узкоколейке поезда (обратно порожняк и опять гружёный), наслушавшись мерного тархтенья ТУ-4 и прикольного блямканья торфовозов, насмотревшись на свет прожекторов маленьких локомотивов в дымке ночи, мы улеглись спать.

На утро необходимо было встать с рассветом, что бы попасть на утренний разъезд поездов с Торфяной, поэтому был даже заведён будильник.

Утром всё было бело, и продолжал падать снег в безветренной тишине. На Торфяной нас ждал один зелёный ТУ-4, весь залепленный снегом, как это бывает, когда в движении снег налипает сзади. Красивое и редкое зрелище. Дежурная по станции подсказала нам, что скоро прибудет поезд с грузом с торфоразработок. Рассредоточившись в горловине станции, мы отсняли прибытие. На этот раз это был поезд с оранжевым, как канарейка, ТУ-4 - 3034. До отправления порожняка на торфоразработки, куда мы так же собирались попасть, у нас было время, и мы решили посетить депо. Депо расположено в 300-х метрах от станции в посёлке Ранцево. Оно довольно современное, из силикатного кирпича. Возле депо среди прочего железа увидели один нерабочий ТУ-4, разобранный до нитки ТУ-6 без номеров и вполне в рабочем состоянии ЭСУ с надписью "Путеукладчик". В депо обнаружился висящий на домкратах с выкаченными тележками розовый (!) ТУ-4 и ещё один ТУ-4 со снятым капотом и с новым дизелем ЯМЗ. Но света не было. Сторож нам объяснил, что депо вместе с посёлком отключили за неуплату...

Надо возвращаться на станцию, уже скоро должен отправляться порожняк на торфоразработки. На этот раз это зелёный ТУ-4. В кабине ТУ-4 для шестерых тесно, но машинист возражать не стал. Путь по узкоколейным меркам неплохой. На дороге есть небольшая бригада путейцев (все – женщины), которые за 300 – 400 рублей в месяц поддерживают путь в сносном состоянии. Машинист же здесь, как в старые добрые времена, уважаемая профессия с зарплатой в аж 3000 рублей! Поезд катился со скоростью 30-40 км/час по профилю средней сложности сначала через старые, местами дымящиеся после летних пожаров, торфоразработки, а потом через величественный заснеженный лес. Попались два небольших моста через лесные речки-ручьи. На свежем снегу следов было немного, машинист с



ТУ4-3034 "желто-канареечного" цвета. Фото Р.Молочникова

помощником на ходу различили заячьи и лисьи следы – в этих местах, вероятно, каждый мужик должен быть ещё и охотником и уж по меньшей мере рыболовом, чтобы прокормить семью. По пути машинист показал на валяющийся торфовоз со словами: "Вот мой памятник!".

До торфоразработок 30 км, которые мы и преодолели за час. Небольшая станция у торфоразработок имеет треугольник, один путь которого забит узкоколейным хламом. На второй стороне треугольника уже стоит гружёный состав с ЭСУ2а-401. Третью сторону занимаем мы. Прodelав какие то замысловатые манёвры, которые сродни шахматной комбинации, ТУ-4 уходит с грузом, а мы пересаживаемся в ЭСУ, которая толкает порожняк на погрузку. Подача вагонов осуществляется очень медленно, поскольку путь – времянка немыслимой кривизны, брошенная на землю. Отсняв погрузку торфа, мы по времянке дошли до станции, и зашли погреться в сторожку. Здешний сторож – он же начальник станции, живёт здесь с семьёй. Других постоянно живущих людей здесь нет, слишком далеко от ближайшего посёлка... От него мы узнали о прибытии ещё одного порожняка. Это был последний наш фотостоп на этой узкоколейке. "Звездой" на этот раз был канареечный ТУ-4. Но вернулись мы не на нём, а на ЭСУ – в ней места было больше, и очень сильно привлекала маленькая раскалённая печка. Тряская и гремучая (по сравнению с ТУ-4) ЭСУ буквально "на крыльях" долетела до Торфяной – видно было, что мужики торопятся

домой, на улице то воскресенье! Проплыл мимо нас возле входных стрелок пассажирский "Пафавэг", лежащий на брюхе, но отапливаемый печкой, с дежурным вагонником внутри. Показалась порядком занесённая снегом машина – нас ждал путь домой!

Но мы сделали небольшой крюк – заехали на ширококолейную станцию "Ранцево". Когда-то здесь было три пути с веткой на погрузку торфа. Сейчас это двухпутный разъезд. Но я не верил своим глазам – такой железнодорожный пейзаж можно было увидеть в 30-е годы: старенький деревянный вокзальчик, прямо посередине крохотной станции переезд с ручным шлагбаумом с тросовым приводом из вокзала, действующие входные семафоры двух сторон, соответственно две деревянные будки стрелочника в горловинах возле которых ручные приводы семафоров, светящиеся флюгарки ручных стрелок! Но уже всё. Сумерки сгустились, последние кадры отсняты, пора домой.

Из разговоров с работниками узкоколейки мы узнали, что существуют планы перевода ТЭЦ на газ с вытекающими последствиями. Видимо местные чиновники больше заботятся о своём кармане, нежели о рабочих местах. Ведь узкоколейка всё же кормит местных жителей, которые предпочитают эту работу поездкам на заработки в столицу, в результате этот край живёт, и это лучше, чем видеть унылые пейзажи брошенных посёлков и вымерших деревень, которых до ужаса много по всей России.

ИСТОРИЯ УЗКОКОЛЕЙНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РАНЦЕВСКОГО ТОРФОПРЕДПРИЯТИЯ

УЖД Ранцевского торфопредприятия была построена в 1952 г. Проходила она от станции Ранцево ШК на расположенное неподалёку болото Раменский Мох - 1-ый участок торфопредприятия. Протяженность УЖД составляла около 6-ти км. На станции Ранцево МПС находилась перегрузочная площадка. Выгрузка фрезерного торфа из 8-ми тонных вагонов УК с самодельным деревянным кузовом производилась через люки, погрузка торфа в вагоны ШК осуществлялась грейферным краном. Потребителем торфа с момента основания УЖД являлась Каменская ТЭЦ города Кувшиново.

В конце 50-х годов была построена узкоколейка до Кувшиново протяжённостью 11 км с промежуточным раздельным пунктом — двухпутным разъездом 6 км. На разъезде стояла казарма путевого обходчика. На окраине пос. Ранцево были построены ст. Торфяная, паровозное депо и другие объекты железнодорожного хозяйства. Торф на ТЭЦ стали возить напрямую по узкоколейке, а перегруз с тех пор стал использоваться для отгрузки в вагоны ШК сельхозторфа. Перегруз просуществовал до середины 80-х, после чего в связи с прекращением поставок сельхозторфа за ненадобностью был разрушен.

Между посёлком Ранцево и городом Кувшиново было налажено регулярное пассажирское сообщение. Пассажирский поезд, состоящий из паровоза и двух вагонов РАFAVAG, утром отправлялся из Ранцево в Кувшиново и вечером возвращался назад. Пассажирское движение просуществовало до конца 70-х годов, после чего в связи со строительством в Ранцево автодороги было ликвидировано.

С момента основания на УЖД работали 5 паровозов — ВП1 №№ 452, 487 и 491, Кч4-034 и ОП2 (номер не известен). На погрузке торфа и хозяйственных перевозках работали 5 мотовозов МД54-4, в народе называемых "двойками", времянки укладывал мотовоз-электростанция СЭП2М. На Ранцевском перегрузе на манёврах работал ширококолейный мотовоз торфопредприятия МК2/15. Начало эры тепловозной тяги на УЖД было ознаменовано переданным в конце 60-х годов из Васильевского Мха тепловозом ТУ4-788. За последующие несколько лет с Камбарского завода поступили ещё 4 тепловоза ТУ4 №№ 2460, 2630, 2825 и 3034. Мотовозы и СЭП были постепенно заменены электростанциями Губинского завода ЭСУ1 (на УЖД ей дали местный №6) и ЭСУ2а №№ 108, 401, 718 и 886.

В 1970 году от 36-й стрелки была построена магистраль на Ключи - второй производственный участок торфопредприятия. Протяжённость пути составляла 10 км, через реку Осуга был построен железобетонный мост. В 1971 году началась вывозка торфа с нового участка. В связи с расширением площади торфоразработок увеличился объём перевозок торфа по УЖД. В 70-х годах годовая вывозка торфа составляла 300 тыс. тонн, на ТЭЦ ежедневно подавали 80-100 вагонов ТСВ. Дорога работала круглосуточно, помимо диспетчера на станциях дежурили ДСП и стрелочники. Раздельные пункты были



ТУ4-2460 на ст.Торфяная. Фото Р.Молочникова
ТУ4-3034 отправляется в путь со ст.Торфяная с порожняком на погрузку торфа.



оборудованы светофорами, вдоль всей магистрали шла линия телефонной связи. На УЖД работали две бригады путейцев, для удобства проведения путевых работ в хозяйстве имела "пионерка" Тду5.

На всём протяжении дороги очень сложный профиль. Затяжные подъёмы сменяются опасными спусками, без разгона на которых следующий подъём с грузом не взять. Руководящий уклон на Ключевской магистрали составляет 14‰, а перед станцией Фабричная есть спуск 19‰ в грузовом направлении. В связи с этим длина состава на УЖД строго ограничена — 12 ТСВ, да и то, такой состав возьмёт не каждый машинист. По 19‰-му спуску даже состав из 8-ми ТСВ везут в два раза, чтобы не привести его в Кувшиново "вместе со всеми рельсами". В начале 80-х годов на магистральных путях УЖД начали менять рельсы

Р18 на Р24, по завершении замены рельс планировалось переходить на более мощные и тяжёлые тепловозы ТУ7, которые смогли бы возить составы до 17-18 вагонов. Но в середине 80-х в связи с прекращением финансирования проект свернули, и с тех пор на дороге остался шестикиллометровый участок перед ст.Фабричная с рельсами Р18 — беда дороги. За время эксплуатации под тяжёлыми составами рельсы сильно изнашивались, деформировались, да и любая попытка путейцев убрать выброс или ликвидировать просадку спасает положение ненадолго — на глинистом балласте под воздействием грузовых поездов выбросы появляются снова уже через несколько дней. Да ещё и этот девятнадцатитысячный уклон! Машинисты вспоминают случай, как когда-то в весеннюю распутицу состав торфа довели до ТЭЦ только на третьи сутки...

В середине 80-х дорога перешла на радиосвязь, светофоры убрали, ДСП и стрелочников сократили, из движенцев на дороге остался один диспетчер. Начало 90-х ознаменовалось закрытием 1-го участка (там кончился торф), что и повлекло за собой сокращение объёма перевозок. В середине 90-х, когда ясно стало, что новых тепловозов не будет, взялись за модернизацию ТУ4 - дизеля Д6 начали заменять более надёжными и экономичными двигателями ЯМЗ-238. Помимо этого была налажена подпитка тепловозными и вагонными запчастями с разбираемых узкоколеек области. Благодаря этому Ранцевская узкоколейка одна из немногих известных в 80-х и 90-х годах дорог встретила новое тысячелетие.

Сейчас на дороге эксплуатируются 3 ТУ4 - 2460 (в народе прозван "бедовоз" за частые аварии), 2630 и 3034 ("жёлтый тепловоз", поскольку недавно был покрашен в экзотический для ТУ4 песочно-жёлтый цвет). Пассажирские (перевозка рабочих из Ранцево в Ключи), хозяйственные и путевые перевозки осуществляются 3-мя ЭСУ2а - 108 (пассажирская), 401 (на погрузке торфа) и 718 (ЭСУ путеукладчика с грозным названием "лесные волки"). Также готовы к запуску в эксплуатацию ТУ4-3071 и ЭСУ2а-111, переданные в 2002 году из закрывшегося Редкинского ППЖТ. В вагонном хозяйстве имеются 25 исправных ТСВ, которые вполне справляются с нынешним объёмом перевозок (подача на ТЭЦ 20-25 ТСВ в сутки). Даже при таком объёме перевозок движение по УЖД (3-4 пары в сутки) значительно превышает движение по ШК, где зачастую за сут-

ки проходит лишь один пригородный Торжок-Осташков, назад же он возвращается только на следующий день.

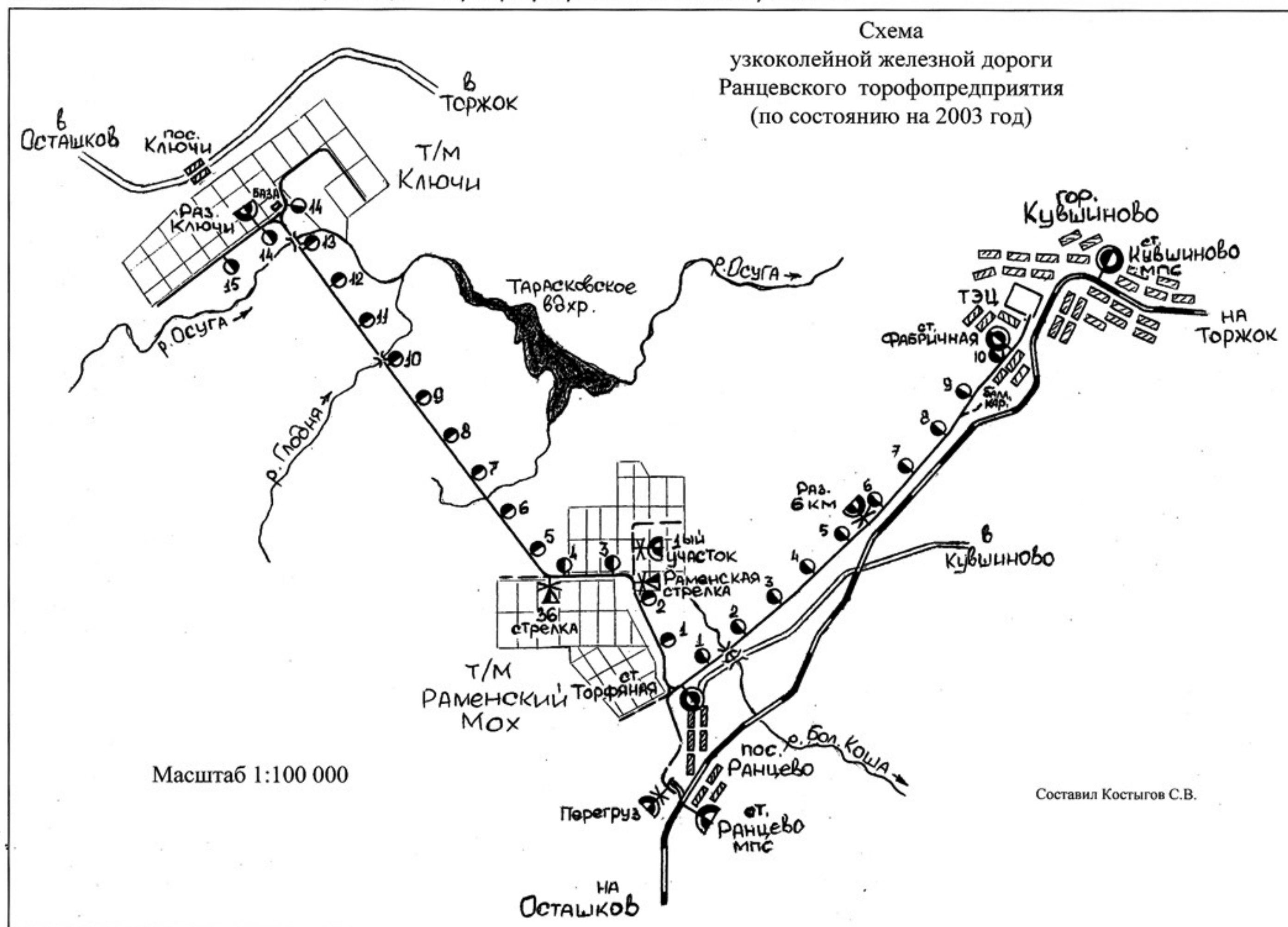
Нельзя не отметить ещё один интересный факт, связанный со строительством магистрали на Ключи. Дело в том, что эта дорога пересекает заповедную глушь, испещрённую останками заброшенных лесовозных железных дорог. Строители дороги вспоминают о том, как вырубая просеку и отсыпая насыпь то и дело выдёргивали тракторами вросшие в мох маленькие рельсы, пересекающие строящуюся трассу. Выходит, не в первый раз в эти леса пришла цивилизация!

Рассказов о найденных в лесу рельсах и вагонетках можно услышать много. Путейцы рассказывали нам о том, как собирая на болоте клюкву наткнулись на маленькие ржавые рельсы, выходящие из пушистой моховой кочки и через несколько метров уходящие в коричневую торфяную воду. Машинист тепловоза говорил о том, что косил как-то на поляне у реки Осуга траву в километре от узкоколейки и наткнулся косой на заросший рельс. Немногие же старожилы на самом деле знают о происхождении этих рельсов.

В период с 1956 по 1965 год в районе посёлка Ключи функционировало множество узкоколейных лесовозных дорог, снабжавших лесом Кувшиновскую бумажную фабрику. Дороги были протяжённостью от 2-х до 4-х километров и примыкали к берегам рек Осуга и Глудня. По этим рекам был организован сплав леса на бумажную фабрику. На большинстве узкоколее-

ек применялась конная тяга, на некоторых вагонетки с лесом толкали вручную. В вагонетках (при конной тяге это был стандартный сцеп из двух вагонеток с тормозной площадкой) возили брёвна длиной один метр - "метровки", при сплаве они часто тонули и до сих пор, если внимательно посмотреть на дно рек Осуга и Глудня, нельзя не заметить, что оно представляет собой слой затопленных брёвен, присыпанных речным песком.

Была в этих краях ещё одна интересная УЖД, её строители пересекли на 10-ом километре Ключевской магистрали. Эту дорогу старожилы называют "военной дорогой". Говорят, что её строили военные во время Великой Отечественной Войны для нужд фронта. Колея была 600 мм, рельсы Р9. Дело в том, что строители Ключевской дороги сразу обратили внимание на нестандартную колею (все лесовозки были колеи 750 мм) и померяли её. Тип же рельса был указан на клеймах. В Ранцево практически не осталось старожилов, помнящих войну, да и большинство населения приехало в посёлок на торфоразработки в начале 50-х, поэтому трасса "военной дороги" и её протяжённость пока остаются загадкой. Также неясно, было ли открыто по ней движение. Говорят, что строили эту дорогу из Кувшиново на Осташков, но кроме неясных слухов никакого реального подтверждения этому нет. Ещё смущает факт наличия на трассе "военной дороги" лесовозной вагонетки на колею 750 мм, но это можно объяснить тем, что частично брошенный путь мог быть перестроен в 50-е года для вывозки леса.



ТЭЗ-6575, ст.Кошурниково, фото Ю.Филатова



Юрий Филатов

Депо Аскиз



Вместо предисловия

Планируя поездку в Красноярский край, я решил сначала заглянуть в г. Минусинск. В этом старинном сибирском городе я не был уже более четверти века. Подъезжая к станции Минусинск на фирменном поезде Красноярск-Абакан, в окне вагона я увидел тепловоз ТЭЗ с пассажирским вагоном, и сразу, сойдя с поезда, по шпалам - к тепловозу. Раннее утро, в ожидании начала рабочего дня в станционном тупике стоит тепловоз ТЭЗ-4257. Из разговора с локомотивной бригадой узнал, что они из депо Аскиз (вторая, сменная бригада - в вагоне). Тепловоз прикомандирован к ПМС на ст. Курагино. Начал делать фотосъемку; общий вид тепловоза, ромбическую заводскую табличку на головной секции (4247Б; "УССР Харьковский совет народного хозяйства. Завод транспортного машиностроения им. В. А. Малышева. 1961 г." (Как известно, совнархозы в СССР существовали в 1957-65 гг.) Подхожу к задней секции (4257А). Делаю фото овальной заводской таблички; "СССР. Луганский совет народного хозяйства. Ордена Ленина тепловозостроительный завод имени Октябрьской революции. 1958г. № 4257." Итак, тепловоз-гибрид из двух секций разных заводов. Информация к размышлению... (Добавлю, что "харьковчанки" в лобовой части у рамы имели ниши в кожухе для установки буферных стаканов).

Стройка

На юге Восточной Сибири, в глубине Саянских гор располагалась древняя степная страна Хакасия. На западе Хакасии, на железной дороге Новокуз-

нецк-Абакан располагалась узловая станция Аскиз. ("Асхыз" - в переводе с хакасского - "белая девушка"). Начало станции было положено в 1949 г., когда к ней были уложены рельсы строящейся дороги Сталинск (Новокузнецк)-Абакан.

Строительство паровозного депо Аскиз началось в 1952г. с откопки котлована под корпуса будущего депо. Строил депо строительно-монтажный поезд № 159 Абаканского управления ж. д. строительства Главжелдорстроя-Восток МПС, с 1953 г. - треста "Абаканстройпуть", возглавляемого легендарным строителем Дмитрием Ивановичем Коротчаевым. Уже к концу 1953 г. было возведено здание вспомогательных мастерских, а в 1955 г. была сдана первая очередь депо всеорядного типа, включившая в себя три ремонтных стойла и поворотный круг. Паровозы строителей (отдела временной эксплуатации - ОВЭ) заправлялись тогда водой из станционной гидроколонки.

13 ноября 1959г. линия Сталинск-Абакан была принята в постоянную эксплуатацию, а 1 декабря в постоянную эксплуатацию было сдано паровозное депо Аскиз (6 ремонтных стойл).

Паровозная эпоха

К началу эксплуатации в депо были переданы с главного хода Красноярской ж. д. паровозы серий Еа и Ем. В 1960г. "американок" сменили паровозы серии Л, поступившие из депо Абакан. Паровозы водили поезда на участке Аскиз-Бискампжа и Аскиз-Абаза. На Бискампжинском участке набор воды проводился на ст. Казановская и Хабзас. На перевальном участке Хабзас-Нанхчул-Бискампжа поезда водили двойной тягой

с толкачом (22 6-осных полувагона с рудой весом 2900т). По воспоминаниям ветеранов-машинистов, это была тяжелая работа. Особенно доставалось при проезде перевального

Нанхчульского тоннеля длиной 2360м. Отсутствие вентиляции, страшная загазованность приводили к частым болезням локомотивных бригад. Люди увольнялись, возникали проблемы с комплектованием бригад. Но благо, паровозный период депо Аскиз продолжался недолго: уже в начале 1961 г. в депо начали поступать тепловозы ТЭЗ. А мая 1961 г. тепловозы повели поезда через перевал на Бискампжу. К концу года тепловозы ТЭЗ повели поезда на Абакан, а с 1962г. - на Абазу. С 1962г. депо Аскиз стало основным тепловозным депо.

В 1963г. началась электрификация участка Междуреченск - Бискампжа - Абакан. Исчезли семафоры, жезловка, ручные стрелки. И в декабре 1964 г. первый грузовой поезд, ведомый электровозом Н60, прошел от Абакана до Аскиза.

Автор настоящего очерка, тогда выпускник НИИЖТа (Новосибирск), с февраля 1965г. по июль 1966г. работавший дежурным по ст.Бискампжа, был свидетелем ухода тепловозов ТЭЗ с поездной работы на главном ходу. Еще до лета 1965 г. двухсекционные тепловозы ТЭЗ водили пассажирский поезд Абакан-Новокузнецк до ст.Бискампжа, два тепловоза ТЭЗ до конца 1965 г. работали толкачами на перевальном участке Бискампжа-Хабзас.

Депо сегодня

С тех пор прошло много лет и свершений. На смену первым электровозам Н60 с игнитронами пришли новые ВЛ60



с кремниевыми выпрямителями, потом - многосекционные ВЛ80р и ВЛ80С, и здоровенные мощные ВЛ85, которых пришлось изрядно "приучать" к работе на линии. А депо Аскиз из-за уменьшения участия в основной поездной работе с сентября 1966г. было преобразовано в оборотное, потом был еще ряд преобразований... А его тепловозы ТЭЗ все так же продолжали трудиться, ведя порожняк и рудные маршруты из Абазы в Аскиз, расставляя и убирая вагоны в леспромхозовских тупиках, таская балластные вертушки, тяжелую путейскую и снегоуборочную технику, рабочие поезда... И так незаметно въехали они в третье тысячелетие.

На 6 июня 2003 г. в депо Аскиз (формально приписка "депо Абакан" - ТЧ-7) находилось в рабочем состоянии 32 двухсекционных тепловоза серии ТЭЗ (таблица 1).

Как видно из таблицы, один из тепловозов (ТЭЗ-5168) выделен для поездной работы на участке Аскиз-Абаза. 10 тепловозов отданы под путейские работы, локомотивные бригады работают на них вахтовым методом. Один тепловоз (ТЭЗ-6740) - на диспетчерско-вывозной работе.

Надо сказать, аскизцы нашли неплохой способ удлинить срок службы "ветеранов" ТЭЗ. Треть машин - в работе, остальные - рядом, за забором - на базе запаса, причем не на консервации, а в "горячем" резерве. Их периодически меняют, отдавая "отдохнувшие" машины на путевые работы. Машина смазана, прогрета, конденсат продут, изоляция - сухая, аккумуляторы - без сульфатации, дизель заводится сходу и не дымит... Ведь, как известно, любая, постоянно работающая машина при хорошем уходе изнашивается меньше и работает дольше. Кстати, тепловозы из базы запаса по графику периодически осматривают (при мне тепловозы №№ 5906, 6425 и 5531 ставили в ремонтные стойла).

В пассажирском движении "тройки" сейчас не работают. Но еще до 1997г. одна "половинка ТЭЗ-4399Б (ныне списанная) водила пригородный поезд (вагон) от Аскиза до Абазы. Сейчас в пригородном движении работает тепловоз ТЭМ2-7663.

В настоящее время в депо Аскиз 8 ремонтных стойл. Это стойла №1,2,3 (веерные - ремонт объема ТР-2), №4,5,6 (веерные) - ремонт объема ТР-1 и №7,8 (тип "Плауэн") ремонт объема ТО-2. Последнее здание с двумя стойлами построено в 1984-1994г.г.

Депо Аскиз является базой ремонта маневровых тепловозов Абаканского отделения. 34 тепловоза серий ТЭМ2 и ТЭМ2У проходят здесь малый и большой периодические ремонты.

Цех эксплуатации депо Аскиз в июле 2003 г. насчитывал 67 человек: 41 машинист и 26 помощников (всего 33 бригады). Распределение было следующим: 4 бригады в поездной работе (на электровозах) - вывоз поездов своего формирования на участке Аскиз-Бискамба, 6 бригад - на вахтовой работе (в ПМС).

Остальные - вывоз поездов на Абазу диспетчерская и маневровая работа. Для маневров в депо работает тепловоз ТГМ23В.

Немного о системе вахтовой работы (турной езды). На период летних путевых работ все депо Абаканского отделения выделяют 40 бригад для работы вахтовым методом. К локомотиву постоянно прицепляется турный пассажирский вагон и закрепляются четыре бригады какого-то определенного депо. Две из них находятся постоянно при тепловозе, меняясь через 12 часов. Срок командировки - неделя. Остальные две бригады - на недельном отдыхе, потом меняются. Метод турной езды не нов: он широко применялся в военные годы на фронтовых железных дорогах.

Как известно, техника без людей - мертва. Именно они, труженики стальных магистралей, обеспечивают ритмичную работу железной дороги. Их труд нужен везде: и за контроллером локомотива, и в ремонтной канаве депо, и за конторским столом с бумагами и компьютером. Из-за краткости пребывания в депо я встретился лишь с некоторыми ветеранами, кто уже десятки лет отдал родному депо.

Старейшая работница депо - техник-нарядчик Палкина Любовь Романовна (в депо с 1953 г. - со времени начала строительства), Захарченко Николай Петрович, бывший машинист, Кучугешов Петр Михеевич, тоже бывший машинист, из коренных хакасов, работает с 1954 г. Оба ветерана сейчас работают кочегарами на летнем деповском котле.

В депо уже есть целые династии железнодорожников: Скабины - дед, отец, мать, два сына... Интересен был разговор с Лысенко Борисом Алексеевичем. Бывший машинист депо Гудермес Северо-Кавказской ж. д., он в 1961 г., откомандированный в депо Аскиз, обучал местных машинистов искусству вождения тепловозов ТЭЗ. А в 1964г. окончательно переехал в Аскиз. Он рассказывал, что депо Гудермес было базовым депо МПС. В частности, там работали первые американские тепловозы серии Да и обкатывались первые послевоенные советские тепловозы. Кстати, Борис Алексеевич за всю свою жизнь никогда не курил и не употреблял спиртного.

В этом году ветераны депо вспомнили свою молодость: в июне депо выполняло спецзадание отделения дороги - готовили паровоз-"лебедянку" - будущий главный экспонат нового Абаканского музея (музей открылся в начале июля). Корпус паровоза очистили от старой краски и навели на него капитальный "марафет". До этого паровоз находился на базе запаса ст. Вагино (на главном ходу Транссиба, под Боготолом). Выпущен паровоз в 1953 г. на Ворошиловградском заводе, заводской №14919. Кстати, в сплотке с ним был приведен второй паровоз серии Л, сейчас он находится на базе запаса ст. Аскиз.

В заключение хочу отблагодарить за помощь в предоставлении материалов,

знакомство с ветеранами и организацию фотосъемок Саргина Петра Трофимовича, неугомонного ветерана депо, бывшего машиниста, машиниста-инструктора, начальника депо, а ныне старшего мастера депо.

Локомотивное хозяйство Абаканского отделения Красноярской ж. д. Абаканское отделение включает в себя 6 локомотивных депо: Междуреченск, Бискамба, Лосю, Абакан, Кошурниково и Саянскую. Весь локомотивный парк приписан к депо Абакан (ТЧ-7). В грузовом движении работают электровозы ВЛ80Р, ВЛ80С в двух- и трехсекционных вариантах, а также электровозы ВЛ85. На перевальных участках Бискамба-Нанчул-Хабзас и Кошурниково-Щетинкино работают двухсекционные электровозы-толкачи ВЛ80Р. В пассажирском движении работают электровозы ВЛ60К, а в пригородном движении - электропоезда ЭР9П. Характер работы по депо: Депо Междуреченск - ремонт электровозов, обслуживание посадок на участке Междуреченск-Бискамба. Депо Бискамба - оборотное. Депо Аскиз-см. выше. Депо Абакан - текущее обслуживание и профилактический ремонт электропоездов. Обслуживание поездов на участках Бискамба-Абакан и Абакан-Кошурниково. Депо Кошурниково - оборотное. Депо Саянская - обслуживание поездов на участках Кошурниково-Саянская, Саянская-Тайшет и Саянская-Уяр.

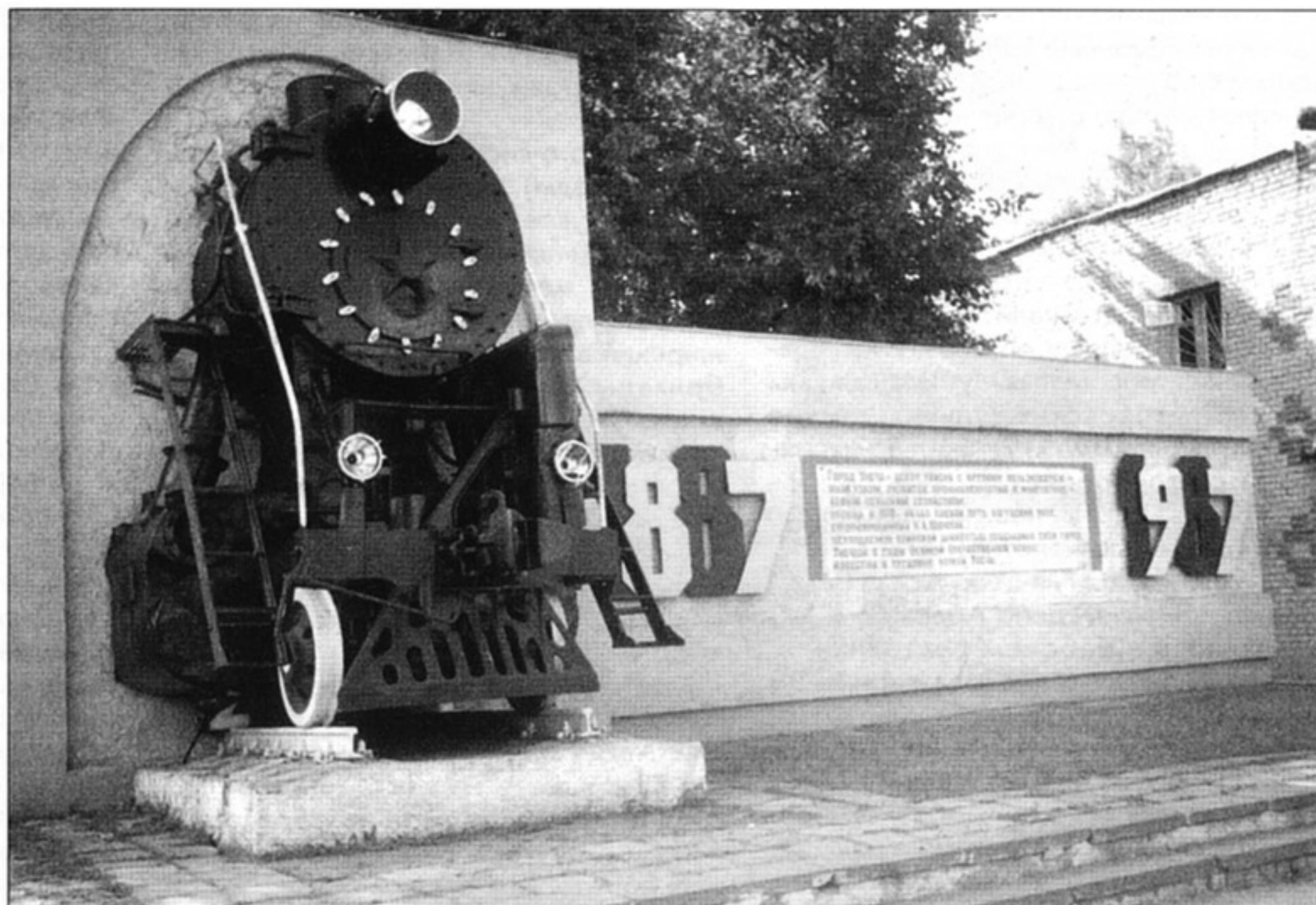
Расстановка локомотивов ТЭЗ на июнь 2003 г.

Номер тепловоза	Где находится
4718	База запаса
4257	ПМС (Минусинск)
4534	ПМС
4751	База запаса
4807	База запаса
5062	ПМС
5149	ПМС (Саянская)
5168	подм.в поездной работе
5172	База запаса
5241	ПМС (Саянская)
5426	База запаса
5442	База запаса
5486	База запаса
5524	ПМС (Саянская)
5531	резерв в депо (ТО-1)
5719	База запаса
5894	База запаса
5906	Депо (ТР-2)
5908	База запаса
6225	База запаса
6403	База запаса
6425	Депо (ТР-1)
6451	База запаса
6538	База запаса
6575	ПМС Кошурниково
6740	Аскиз (хоз. работа)
6826	База запаса
6853	База запаса
6955	База запаса
7122	База запаса
7424	ПМС
7558	ПМС

Памятный знак

В 1987 году столетие со дня своего основания отметил г. Унеча (Брянская область). В том же году отметили и 100 лет со дня ввода в эксплуатацию Унечского локомотивного депо.

Унечский железнодорожный узел - второй по величине на Брянщине. Биография города тесно связана с историей узла. В этом городе все связано с историей железных дорог России. На 140-ом километре от Гомеля и Брянска, на берегу реки Унеча. Из которой брали воду для заправки паровозов, построили станцию и оборотное депо. 8 августа (20 августа по новому летоисчислению) 1887 года был подписан акт о приеме в эксплуатацию шестого участка Полесских железных дорог. В этот день родился пристанционный поселок, а с 1940 года - город Унеча. История строительства железных дорог в Полесье по указу Его Императорского Величества Государя Императора Александра III - отдельная интересная тема и, возможно,



мы к ней еще обратимся. Сегодня хотелось представить коллегам по увлечению фото памятного знака, установленного на привокзальной площади города. Подобное обращение с предметом моей любви - паровозом, конечно, варварство, но, объективности ради, напомним, что в то же время,

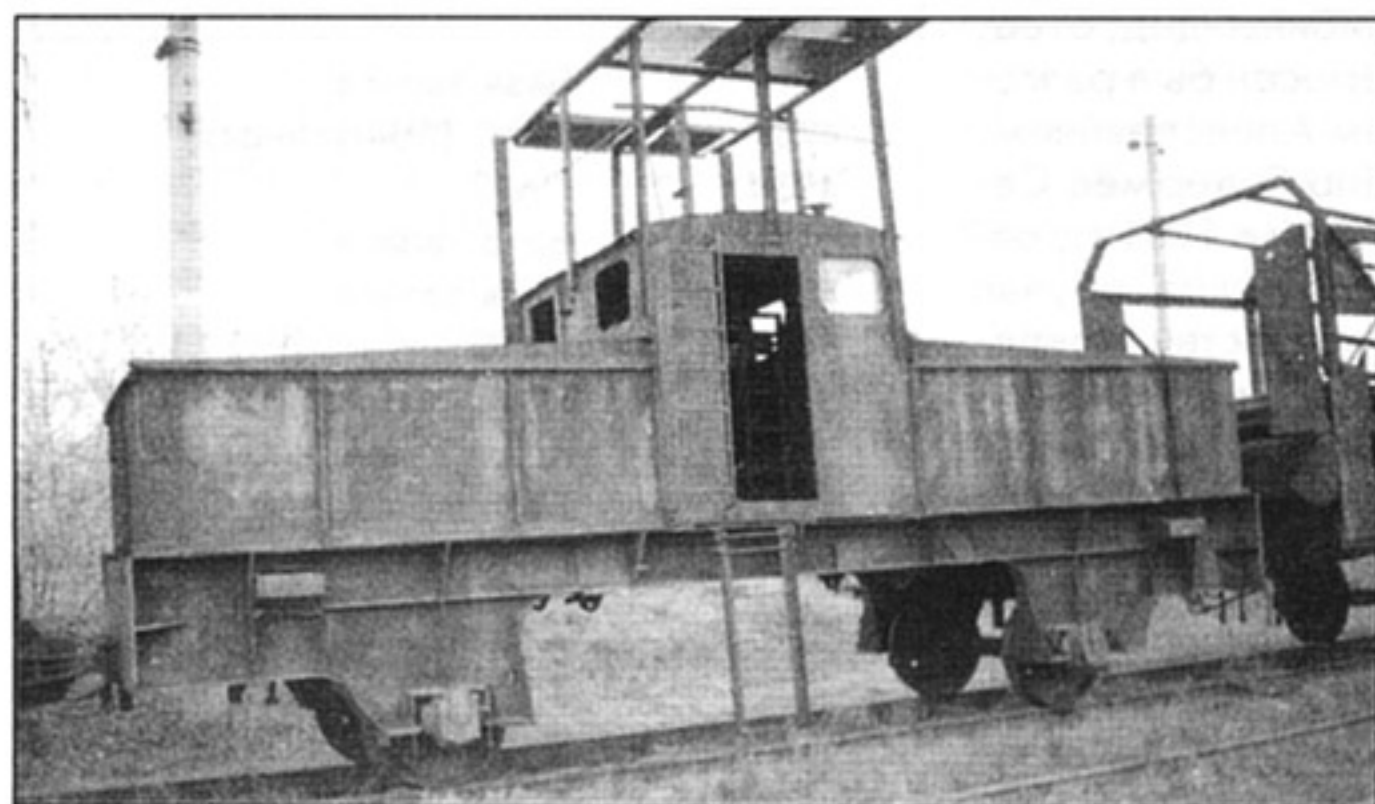
в 1987 году около Локомотивного депо в Унече был установлен вполне целый паровоз Л-0392, фото которого я имел удовольствие уже представить читателям ЛТ. Когда строили памятный знак на привокзальной площади, то на буферном брус паровоза-обрубка (!) еще можно было прочесть номер -

3895. Позже его закрасили.

В самом городке множество интересных мест и предметов, связанных с железной дорогой. Надеюсь, со временем, рассказать об этом.

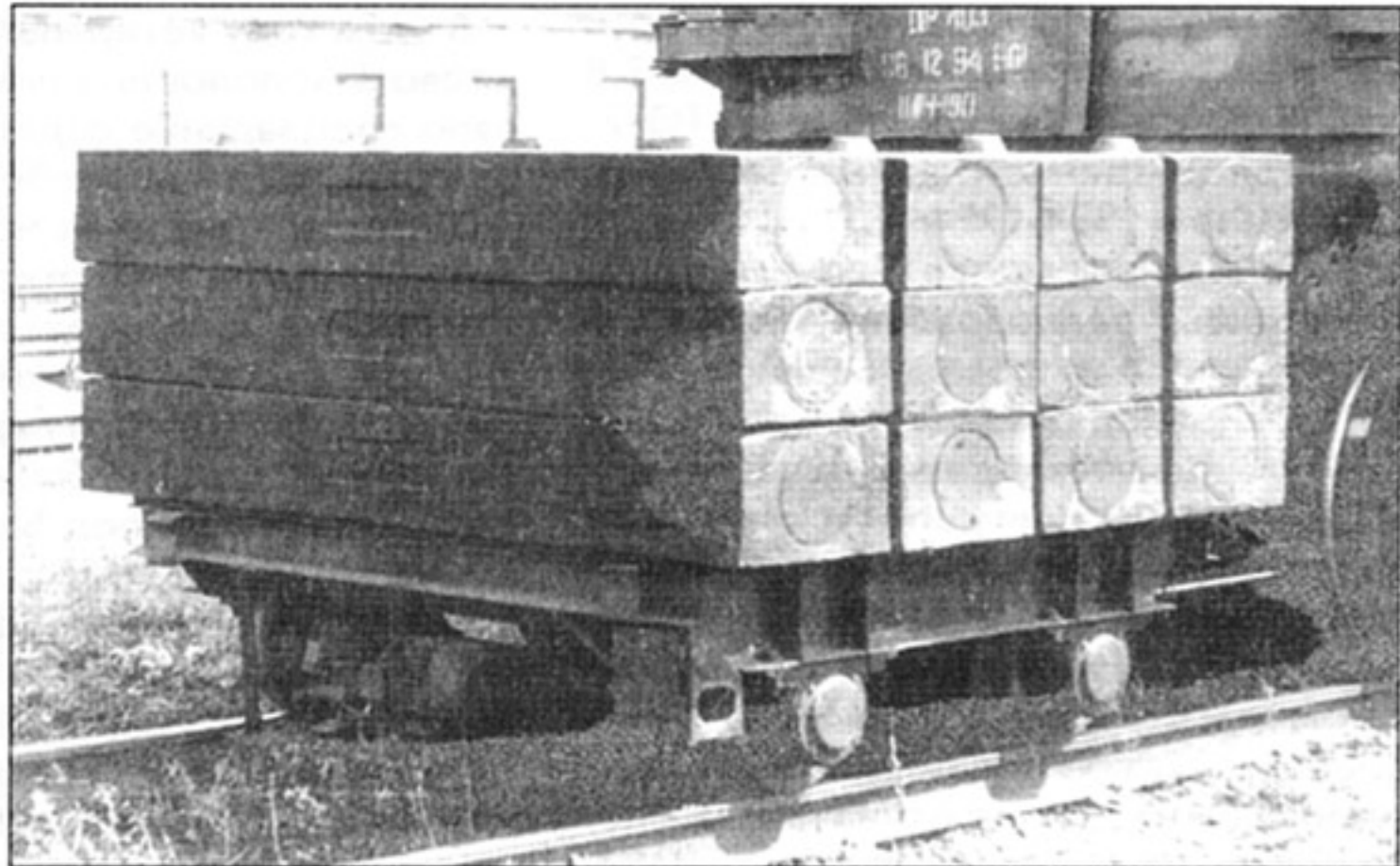
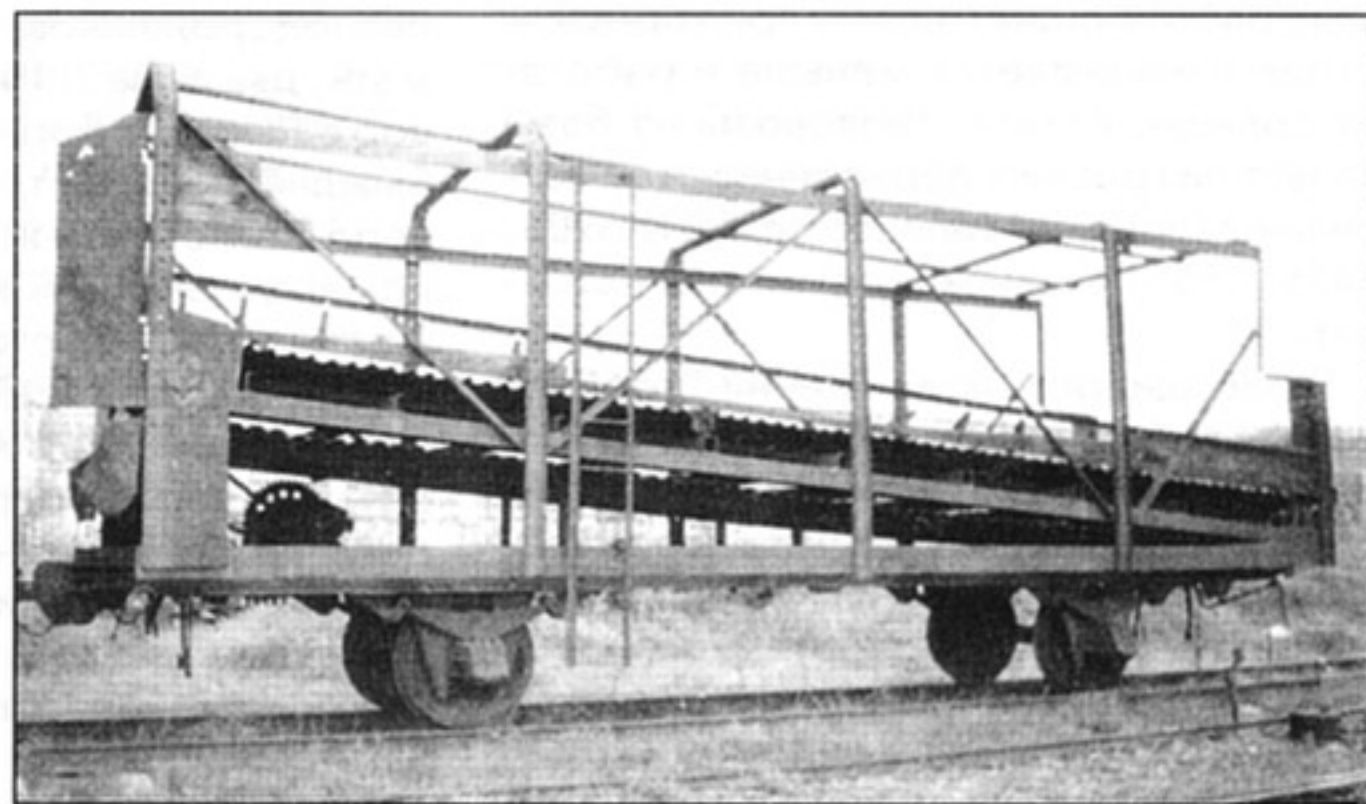
Брянский клуб ж/д моделизма.

В. Мельников,
текст и фото



...на подъездных путях Троицкой ГРЭС был обнаружен необычный подвижной состав из двухосных вагонов, с установленными транспортерными лентами. Сохранились приводы редукторов и цепи. Возможно, что в центре состава находился "локомотив", хотя следов расположения тяговых двигателей и привода на колесные пары обнаружено не было. Однако, в кабине остались несколько разбитых пусковых сопротивлений. На крышках букс есть надписи МПС НПРЗ. Возможно, что кто-то из читателей пояснит назначение этого состава. Хотя ГРЭС работает на угле, но состав мог применяться в котельной ГРЭС, быть коксотушильным. Фото и информация А.Расчектаева

...А это рекордсмен - тележка весопроверочная весом 24 000 кг! Фото В.Быковского





К статье в ЛТ 10-2003 И.Никончук "Путешествие по Бело-русской чугунке - 2".

... В отношении станции Негорелое следовало бы дополнить, что эта станция до сентября 1939 г. была основным пунктом пассажирского железнодорожного сообщения между Европой и СССР, и ее название было почти нарицательным и широко известным как на Западе, так и на Востоке.. Так, экспресс **Париж-Негорелое** был согласован по расписанию с Транссибирским экспрессом **Негорелое-Владивосток** (и **Негорелое-Манчжурия**).

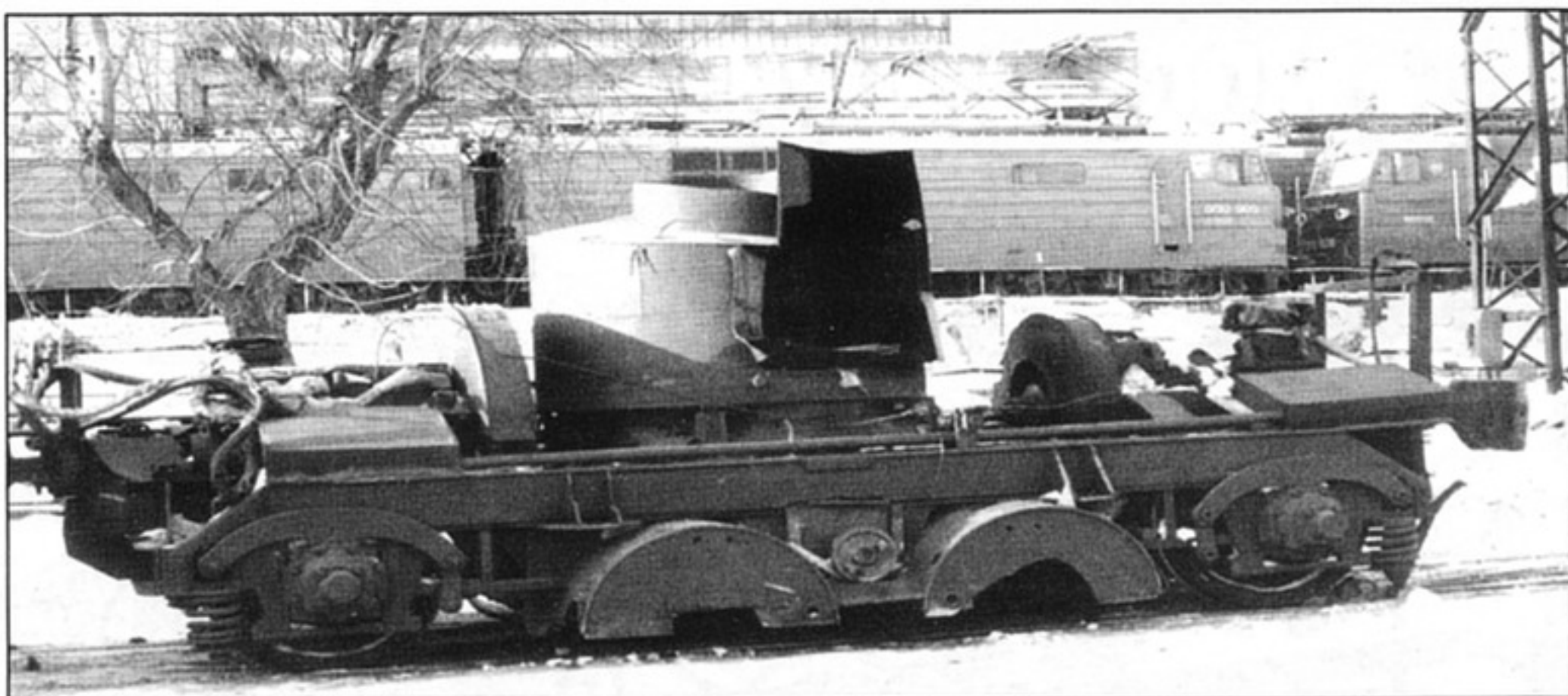
... Автор явно введен кем-то в заблуждение: в последние годы существования СССР время в пути поездов направления Москва-**Брест** составляло, как и сейчас, минимально **13,5** часов, а упомянутые автором **9-9,5** часов в те же годы затрачивали экспрессы на путь Москва-**Минск** (см. расписание пассажирских поездов на 1985-1986 гг.), так что стенания о регрессе в скоростях на этом направлении абсолютно не оправданы.

...Связь центральных областей России с портами на Балтийском море обеспечивали **Виндаво-Рыбинская** и **Либаво-Роменская** железные дороги, а **Линдаво-Роменской** железной дороги не существовало (как и города **Линдава**)

... "Вся сортировочная станция Минска была оборудована (гитлеровцами - А.С.) еще неизвестными у нас сортировочными горками" - пишет автор. Неясно, кого автор имеет в виду, говоря о неизвестности таких горок "у нас", так как первые в России сортировочные горки были построены на ст.Ртищево еще в **1899** г., а в годы перед Великой Отечественной войной такие горки уже были сооружены на большинстве крупнейших советских сортировочных станций, в том числе и на Московском узле (Ховрино, Лосиноостровская, Люблино...).

Эти погрешности не снижают ценность интересной статьи И.Никончука, но малосведущих в железнодорожном деле читателей они всё же вводят в заблуждение, что в печатном издании всегда нежелательно.

А.С.Бернштейн



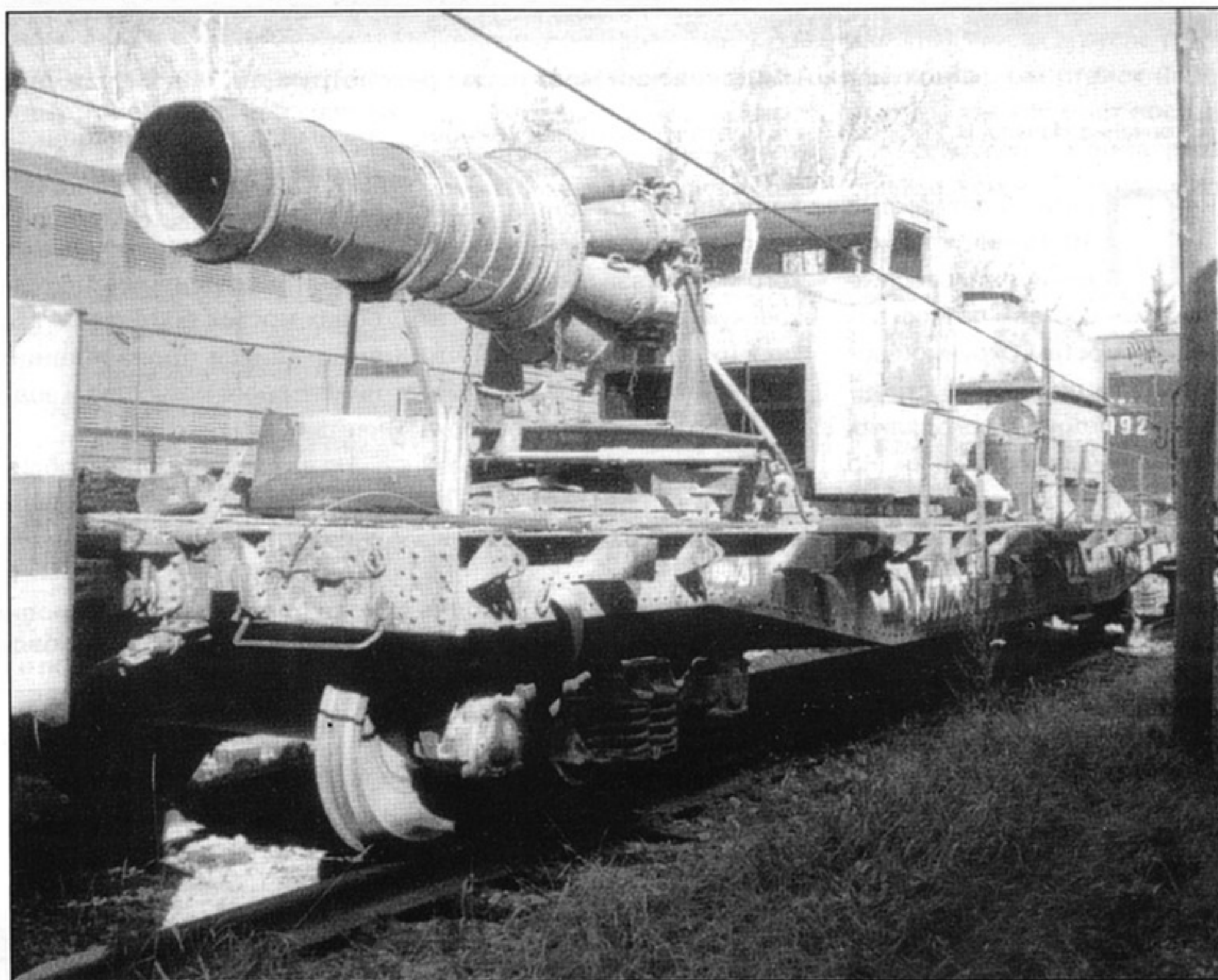
...В 1988 г. в Челябинск машинистом тепловоза Веремеевым была создана снегоуборочная машина "Ветерок" на базе тележки и электродвигателя от ТЭЗ. Неизвестно, использовалась ли тележка от собственного тепловоза. Но построено было несколько таких машин, с каждым вариантом все более совершенные. Машина успешно справлялась с любым слоем снега и незаменима на тракционных путях, где применение плуговых снегоуборочных машин не-

возможно. Конструктор "Ветерка" получил даже серебряную медаль ВДНХ за это...

Фото и информация А.Расчектаева

...Еще один вариант снегоуборочной машины на базе турбовентиляторного двигателя, установленного на 50-тонную платформу. Платформа интересная - канадской постройки 1945 г. База запаса ст.Мегет.

Автор фото неизвестен.



Дополнение к вопросу о локомотивах на Московско-Окружной ж.д.

В 1945-1946 гг. всё движение по Моск.-Окр.ж.д. (как и грузовое движение по примыкавшим к Москве участкам Московско-Киевской и Западной ж.д.) осуществлялось **паровозами Е^а и Е^м**. Часто бывая в те годы на Новодевичьем кладбище Москвы (там захоронены мои родители и предки), с которого тогда хорошо просматривалась насыпь М.-Окр.ж.д., я всегда с интересом наблюдал за этими невиданными ранее паровозами. О фотографировании их в те годы нечего было и думать (тогда в Москве, в том числе и на кладбище, было запрещено фотографировать вообще **всё**, да и фотопленки в продаже не было), так что опираюсь только на собственные воспоминания. Впрочем, о наличии этих паровозов в первые послевоенные годы на Московском узле есть сведения и в книге В.Ракова.

А.С.Бернштейн

МОСКВОРЕЦКИЕ МОСТЫ ОКРУЖНОЙ ДОРОГИ

А.С.Бернштейн,
фотографии автора и из его фотоархива



Фронтиспис. Андреевский мост после реконструкции, вид с Пушкинской набережной. Фото 2003 г.

(Окончание. Начало в 11/2003)

Почти 90 лет каждые 10-15 минут проходили тяжеловесные грузовые составы по москворецким мостам Окружной дороги, а их пролетные строения по-прежнему находились в безупречном состоянии. Но в конце 1990-х гг. выяснилось, что высота расположения поперечных связей ферм у Краснолужского и Андреевского мостов (как и у Даниловского моста) недостаточна для подвески контактной сети при будущей электрификации этой линии, и замена пролётных частей обоих мостов неизбежна.

Замена на **Даниловском мосту** оригинальных ферм на типовые, пусть и понизившая его архитектурную ценность, прошла, в общем, незамеченной из-за того, что сам этот мост не представляет собою часть какого-либо ансамбля и мало известен москвичам, так как маршруты городского транспорта мимо него не проходят, да и сам мост виден лишь издали, с Автозаводско-

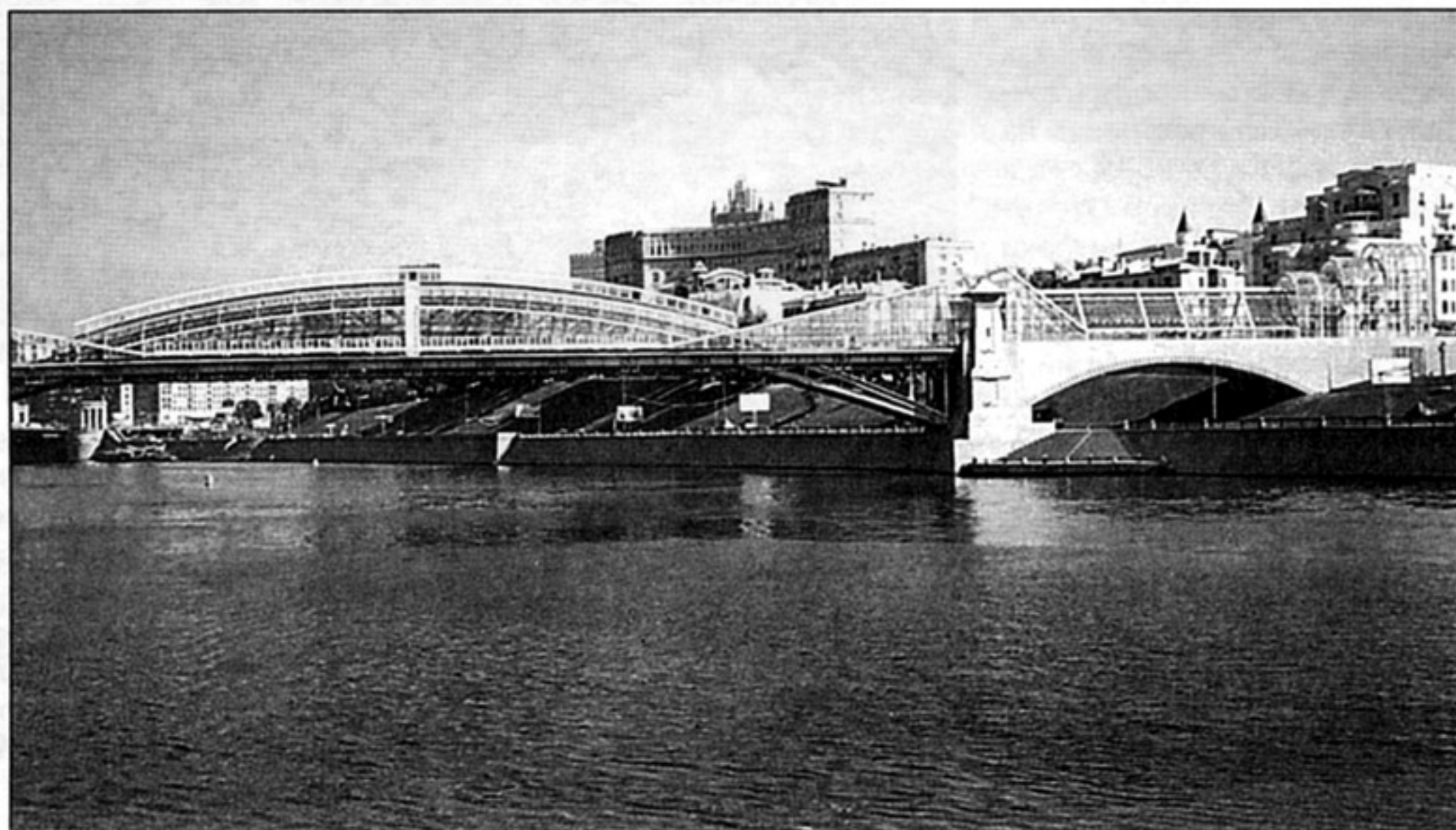
го моста и Нагатинской набережной. Но известие о необходимости реконструкции Краснолужского и Андреевского мостов взволновала московскую общественность, так как можно было опасаться, что после реконструкции эти мосты утратят свой неповторимый облик и снизят в большой степени прелесть пейзажей москворецких набережных,

ансамбля спорткомплекса Лужников и вида на столицу с Воробьевых Гор. Да и самих ликвидируемых уникальных башен и серповидных ферм обоих мостов было жаль, как выдающихся произведений инженерного искусства и зодчества.

Но выдающуюся роль облика этих мостов в городском пейзаже Москвы осознавали

и городские зодчие, и столичные власти. В результате было решено по возможности полностью сохранить характерный облик мостов - и серповидные фермы, и башенные береговые устои, и просто придать большую кривизну поясам новых ферм, с тем, чтобы обеспечить требуемый зазор между их поперечными связями и проводами буду-

Киевский пешеходный мост (с пролетными строениями старого Краснолужского моста), вид с Бережковской набережной.. Фото 2001 г.

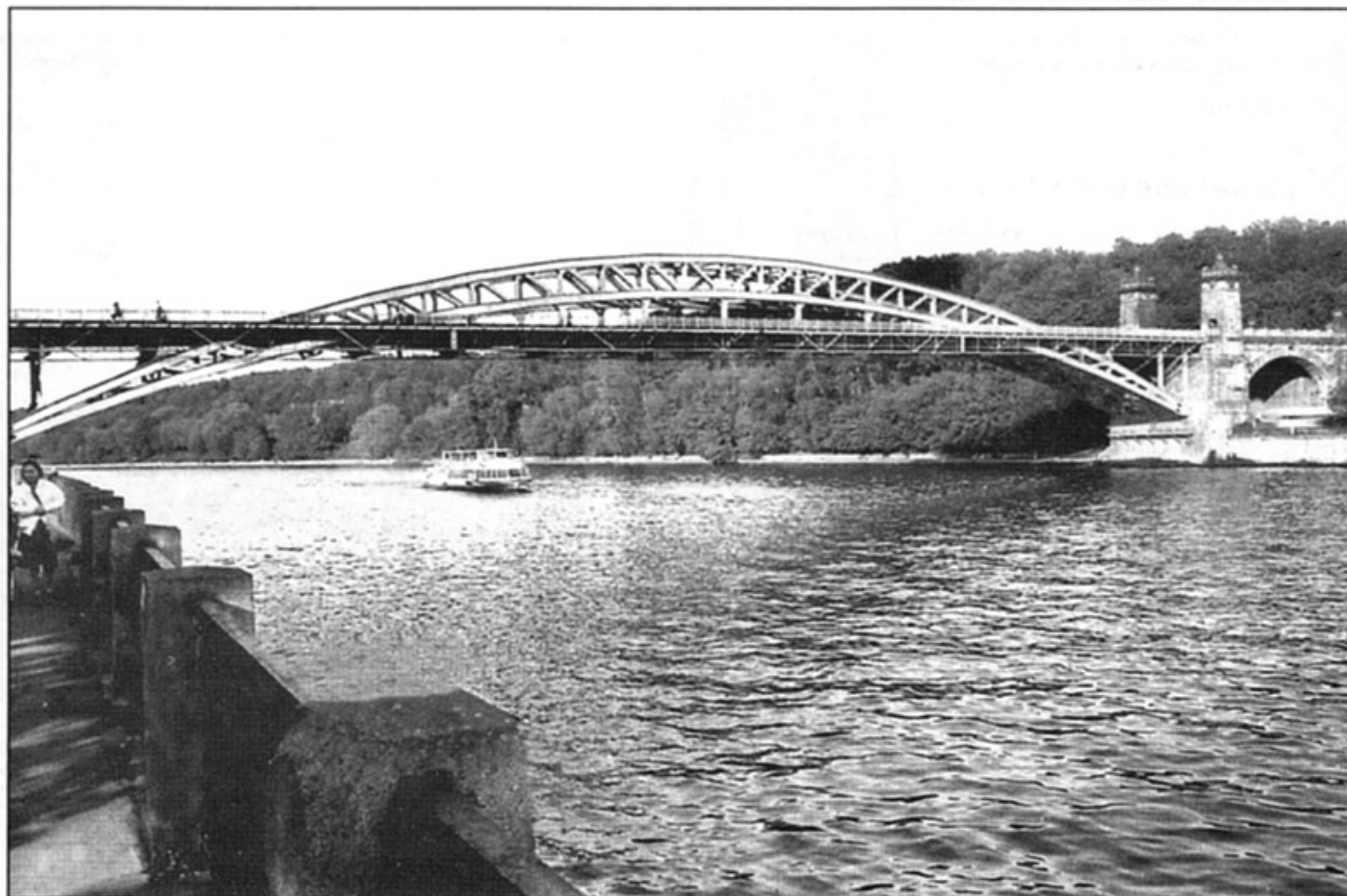


щей контактной сети. Нашлась и новая почётная роль для старых серповидных ферм.

Краснолужский и Андреевский мосты после реконструкции настолько сохранили свои характерные силуэты и художественные качества, что на первый взгляд вообще нельзя заметить происшедших с ними перемен. Пожалуй, только сопоставление фотографий мостов до и после реконструкции показывает, что оба пояса серповидных ферм стали выше и круче. В целом оба моста не только сохранили свой прежний вид, но и остались сооружениями-близнецами, за исключением того, что на новом Краснолужском мосту сохранены прежние береговые устои с декоративными башнями, а на новом Андреевском мосту башни и береговые пролёты имеют несколько иной архитектурный облик (сравните илл.6 и 9). Надо добавить, что для прокладки в этом месте 3-го Транспортного кольца пришлось провести как Окружную дорогу, так и 3-е кольцо под площадью Гагарина в тоннелях, причём под землей оба тоннеля пересекаются (конечно, в разных уровнях), для обеспечения вывода 3-го кольца по новой трассе на Автозаводский мост. На площади над тоннелями, у подножия высотного здания РАН разбит партерный сквер, с видовой площадки которого открывается красивый вид на оба Андреевских моста (железнодорожный и автомобильный), на Андреевский монастырь, Лужниковский двухъярусный мост метро и на МГУ.

Пролётные строения обоих старых мостов было решено использовать для сооружения пешеходных мостов через Москву-реку, передвинув фермы на баржах на места, где отсутствие переходов через реку создавало серьезные неудобства для горожан и гостей столицы.

Старый Краснолужский мост на новом месте, превращенный в пешеходный мост, получил название "Киевский"



Андреевский мост до реконструкции, вид с Лужниковской набережной. Фото 1992 г.

и соединил район улицы Плющиха с площадью Европы (площадь Киевского вокзала). У него полностью сохранены старые серповидные фермы, но устроены новые башни на торцевых устоях, внешне несколько иные, чем прежние башни, сохранённые на новом Краснолужском мосту. Здесь высоким является левый берег реки, и вход на мост находится на одном уровне с мостовой кварталов левого берега. Для подъема на мост с низкого правого берега устроены эскалаторы прямо с привокзальной площади, но с тротуара Бережковской набережной на него можно подняться и по лестницам, устроенным в новых береговых башнях. Для защиты от непогоды весь мостовой переход, включая фермы, заключён в застекленный коридор, фермы находятся уровень потолка которого образует кривую сложного профиля, обратного профилю ферм, и в результате по внешнему виду Киевский мост заметно отличается от Старого Андреевского. С моста открываются красивые виды как вверх, так и вниз по течению реки.

Старый Андреевский мост на новом месте. Фермы старого Андреевского моста и его подлинные берего-

вые устои образовали пешеходный мост между 1-й Фрунзенской улицей, ЦПКиО им. Горького и Ленинским проспектом. Застеклённый коридор, сделавший новый мост всепогодным, устроен внутри ферм (бывшая проезжая часть моста), в отличие от Киевского моста. Из этого коридора, как и с внешних тротуаров (прежних тротуаров старого Андреевского моста, сохранивших свои красивые чугунные перила) открываются прекрасные виды вверх по течению реки - на новый Андреевский мост и Воробьевы Горы, а вниз по течению - на Крымский мост, храм Христа Спасителя и Кремль. Так как в этом месте правый берег реки - высокий, то для прохода на мост со стороны Ленинского проспекта и из Парка Культуры оказалось достаточным создать пологий пандус; Левый же берег реки - низкий, и для подъёма на мост с Фрунзенской набережной и с 1-й Фрунзенской улицы устроены эскалаторы. Если посмотреть на новый мост снизу, с набережных, то хорошо видно, что, в отличие от моста Киевского, он полностью сохранил свои пропорции, и стены стеклянного коридора только слегка изменили его облик. С набережных хорошо видна и

странная на первый взгляд особенность моста: бывшие береговые пролёты стоят на намытых мысах в русле реки, вне подпорных стенок набережных, так как мост поставлен там, где ширина реки больше, чем на прежнем месте.

На этом наш рассказ завершается, но для удобства читателей надо сказать несколько слов вот о чём.

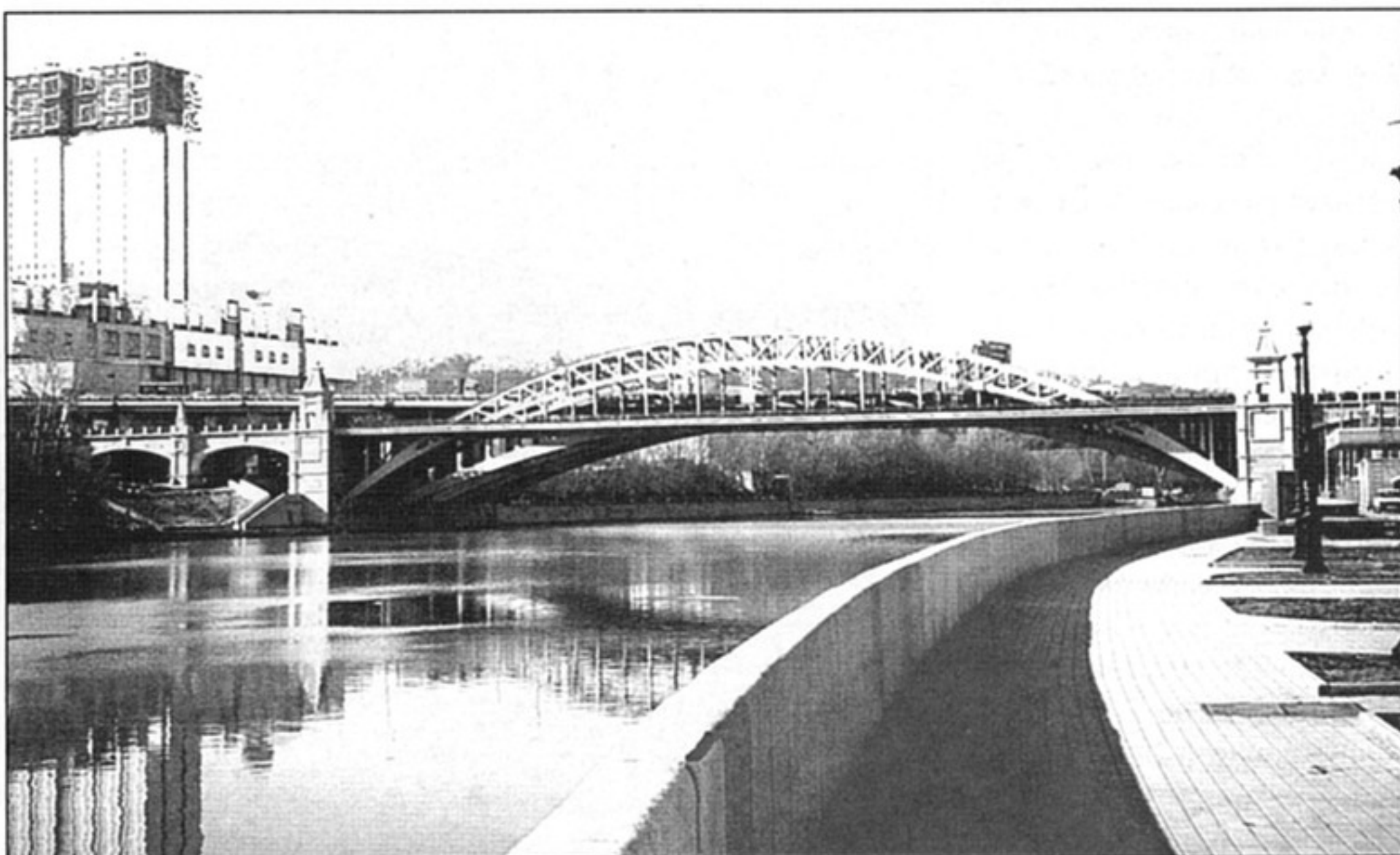
Как увидеть москворецкие мосты Окружной дороги собственными глазами, если после прочтения этой статьи у вас возникнет такое желание?

К Дорогомиловскому мосту сейчас подойти и подъехать невозможно, так как на правом берегу нет набережной и прохода под железнодорожным и автодорожным мостами, а на левом берегу ведётся строительство нового делового центра ("Сити"). Летом Дорогомиловский мост хорошо виден с речных катеров прогулочной линии "Киевский вокзал - Кунцево", проходящих по этим мостом, а в зимнее время мост можно увидеть только из вагона Филевской линии метро, сразу по выезде из тоннеля за станцией "Кутузовская", если смот-

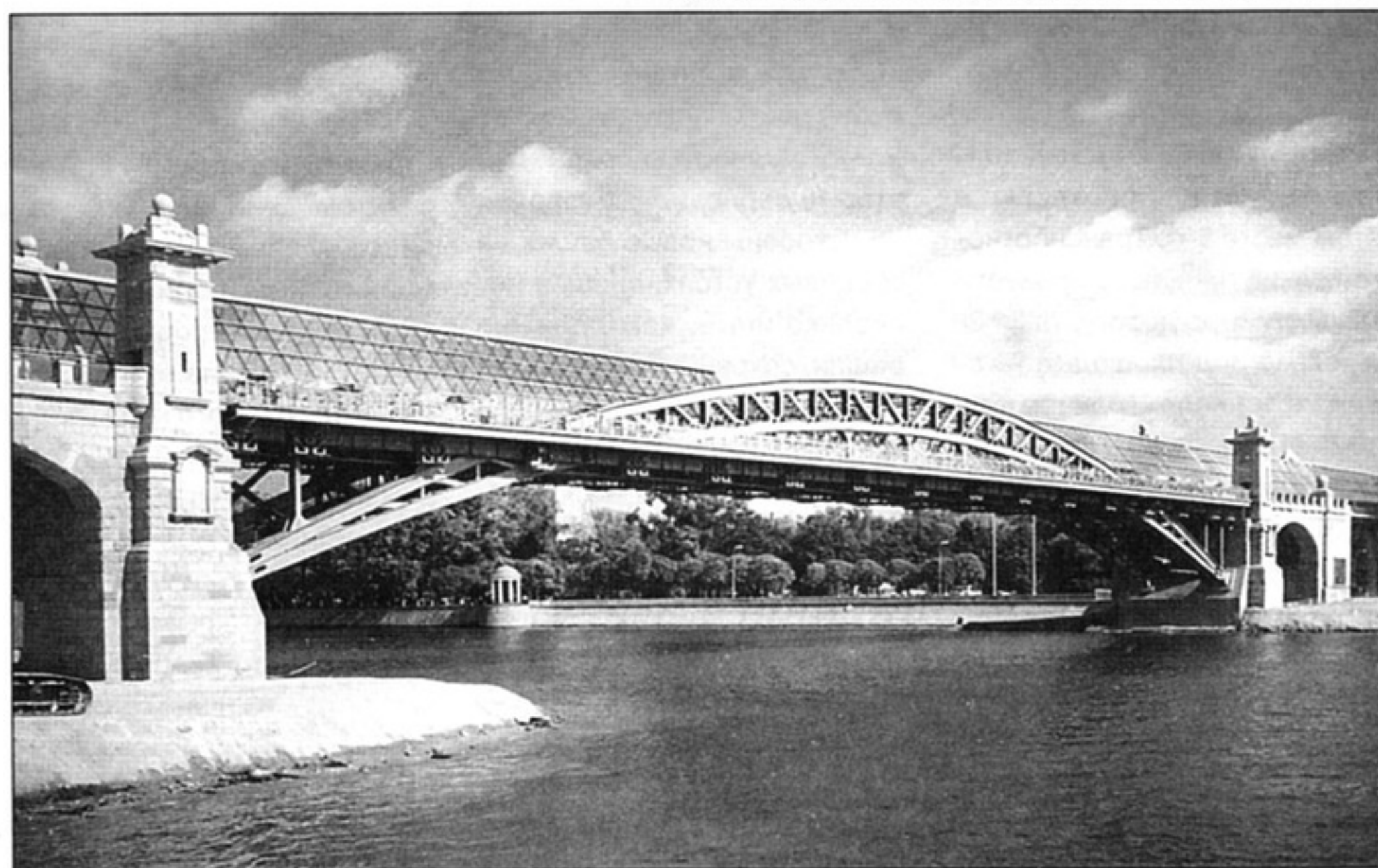
реть назад из правых окон по ходу поезда.

К **Даниловскому мосту** можно подъехать автобусами маршрутов №№220 и 751 от станции метро "Коломенская" в сторону метро "Нагатинская", до остановок "Нагатинская набережная, 10" или "Ювелирный завод" а затем пройти дальше по набережной к мосту (около 1 км).

К **Краснолужскому и Киевскому мостам** путь начинается от Киевского вокзала (станция метро "Киевская"). Портал Киевского моста с эскалаторами находится прямо на вокзальной площади, у гостиницы "Рэдисон-Славянская". Интересно подняться по эскалатору на мост, перейти его и, выйдя в город, свернуть налево, на бровку откоса, откуда открывается хороший вид на Киевский мост и площадь Киевского вокзала, от которой троллейбусами маршрутов №№17 и 34 и автобусом маршрута №119 можно подъехать прямо к Краснолужскому мосту. Осмотрев Краснолужский мост, интересующиеся архитектурой сооружений Московской Окружной железной дороги могут пройти от моста примерно 0,5 км по ул.Потылиха (вдоль железнодорожной насыпи) и осмотреть виднеющееся впереди красное здание - это бывший вокзал "Пост Потылиха"; выход пассажиров к поездам осуществлялся некогда с балкона 4-го этажа здания. Для разнообразия от Краснолужского моста можно вернуться иным путем: перейти Москву-реку по железнодорожному или автодорожному мостам и выйти к территории Лужников, где находится конечная остановка троллейбусов маршрутов №№5 и 15 (к станции метро "Кропоткинская") и автобуса маршрута №132 (к станции метро "Смоленская"). Можно также, перейдя мост, пересечь улицу Хамовнический вал и берегом пруда, мимо стен Новодевичьего монастыря - од-



Андреевский мост после реконструкции, вид с Фрунзенской набережной. Фото 2003 г.
Старый Андреевский мост, после передвижки и превращения в пешеходный. Вид с Фрунзенской набережной Фото 1998 г.

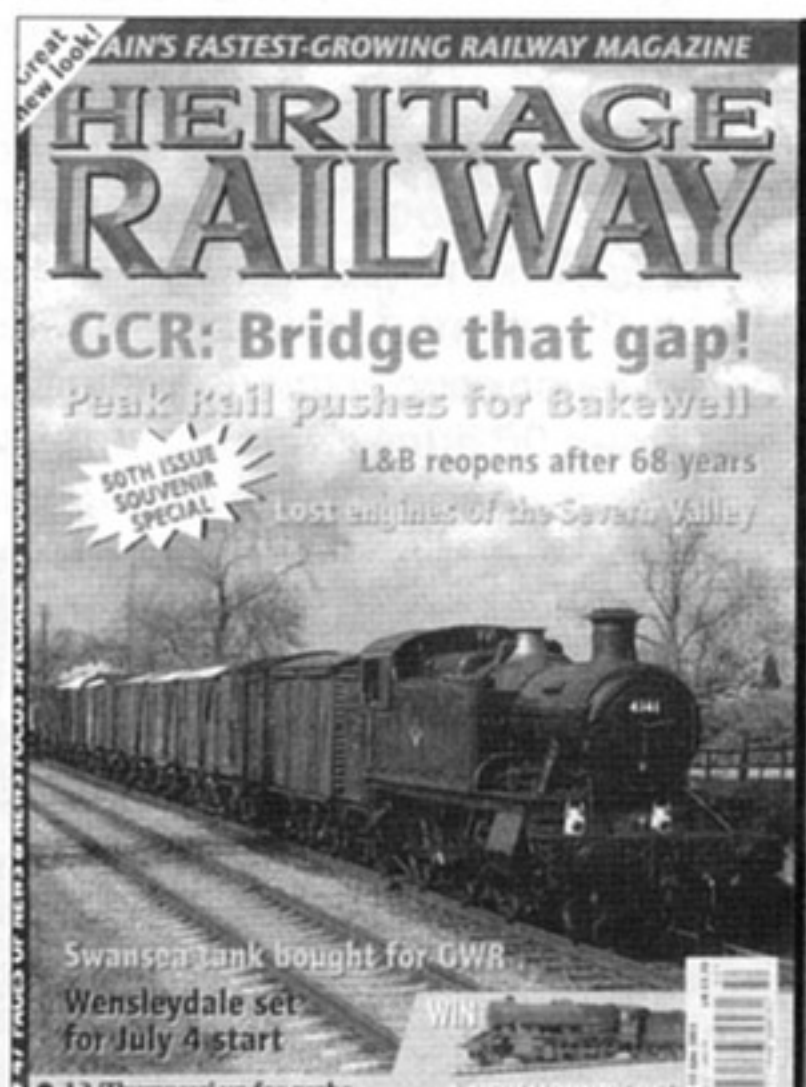


ного из живописнейших ансамблей Москвы, - выйти к Б.Пироговской улице и далее воспользоваться указанными выше маршрутами городского транспорта, к которым здесь добавляется автобус маршрута №64).

К **старому и новому Андреевским мостам** удобнее всего проехать троллейбусом маршрута №79 от станций метро "Смоленская" (Филевской линии) или "Парк Культуры" (кольцевая). Для осмотра старого моста надо сойти на остановке "1-я Фрунзенская улица", для осмотра нового моста - ехать далее, до оста-

новки "Хамовнический вал". Удобно совместить осмотр обоих мостов в следующей последовательности, позволяющей не совершать утомительных подъёмов по лестницам: осмотрев снаружи старый мост, подняться на него по эскалатору, перейти реку, выйти на Ленинский проспект и проехать на любом троллейбусе в сторону площади Гагарина. Выйдя из троллейбуса, следует пройти в партерный сквер перед высотным зданием РАН, по нему дойти до смотровой площадки и подняться на нее, затем пройти дорожкой над объединенным

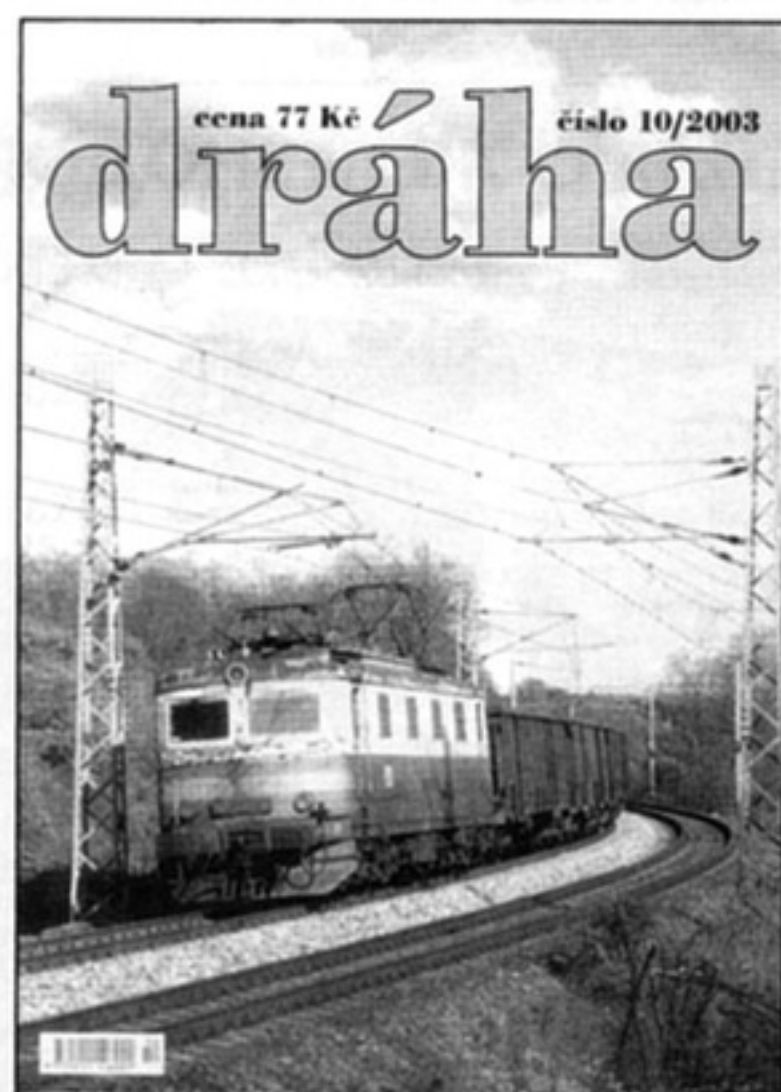
порталом тоннелей Окружной дороги и 3-го Кольца и спуститься к тротуару **нового Краснолужского моста**. Далее есть два варианта: либо спуститься еще ниже, к реке (лестницы везде комфортабельны), пройти под мостами и по Воробьевской набережной дойти до станции метро "Воробьевы Горы" на Лужниковском метромосту (около 1 км), либо перейти реку по тротуару нового Краснолужского моста, спуститься на Хамовническую набережную и доехать до метро на троллейбусе маршрута №79 или на автобусе маршрута №64..



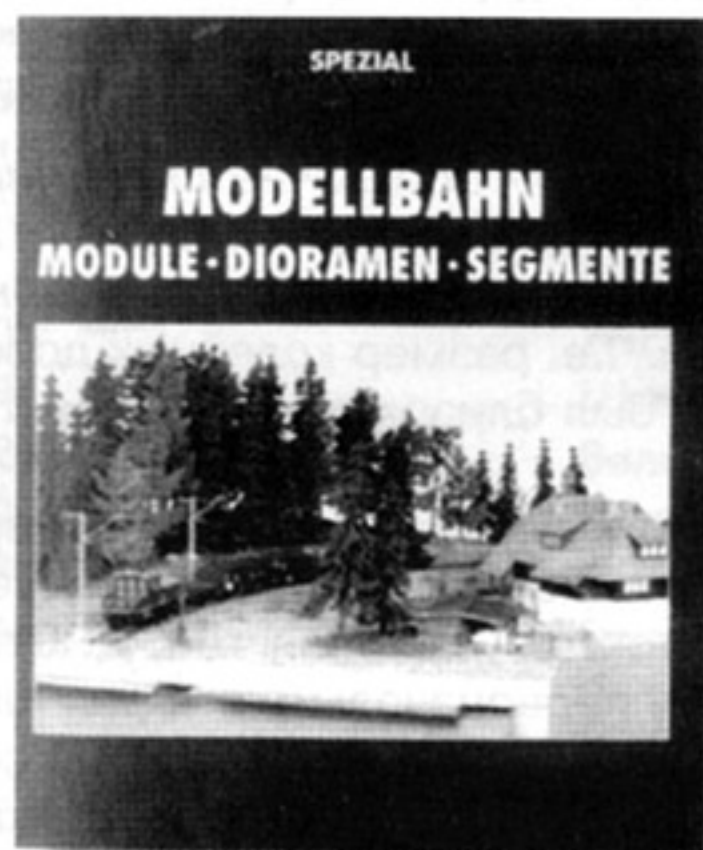
Heritage RAILWAY - (Наследство железных дорог) весьма популярный и привлекательный британский журнал о железных дорогах и ретро-движении. Основные темы - ретропоездки, любительское движение, узкоколейные дороги. В журнале затрагиваются не только британские, но и европейские и мировые темы ретродвижения. Журнал ежемесячный, полноцветный, 104 страницы.



Новая книга издательского дома Eisenbahn Kurier выпущена на довольно интересную тему в паровозной истории - использование угольной пыли как повышение эффективности сжигания топлива в паровозной топке. Книга Дирка Винклера называется **"Kohlenstaublokomotiven der Deutschen Reichsbahn"** (Локомотивы с отоплением угольной пылью на немецких государственных дорогах). 200 страниц, 210x297 мм формат, свыше 250 иллюстраций. Книга рассказывает о самой идеи применения угольной пыли в качестве топлива, рассмотрение и описание конструкций таких паровозов и установок для получения и приготовления пылевой смеси. Первые паровозы с такими установками для отопления угольной пылью появились после первой мировой войны, и интерес к ним продолжался и после второй мировой, как с точки зрения повышения эффективности котла, так и с точки зрения экономии и использования низкосортных углей. Книга представляет интерес для любителей истории техники.

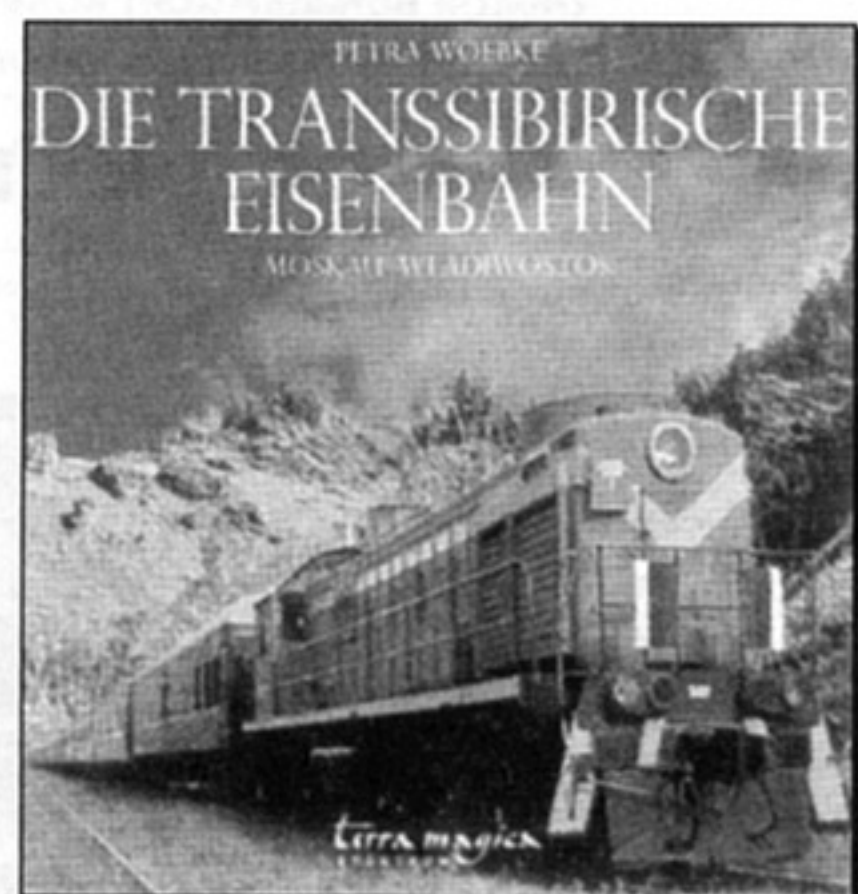


DRAGA - (Дорога) номер 10/2003 получен из Чехии, как всегда содержит любопытные материалы по истории и современности восточноевропейских дорог, в частности не только Чехии, но и Югославии, Болгарии. А в этом номере обширный материал об узкоколейках Западной Украины (по состоянию на 2003 год). Цветные и ч/б снимки ТУ8, подвижного состава УЖД в Ровенской, Львовской, Тернопольской, Ивано-Франковской и Закарпатской областях. Страница моделизма отведена историческому описанию прототипа и модели отопительного вагона образца 1941-45 гг. пассажирских поездов.



MODELLBAHN - module-dioramen-segmenten - (Моделизм - модули-диорамы-сегменты), автор Гуннар Зельман. Книжный выпуск 17,5x21 см издательства АЛБА (Германия) на 144 стр, в иллюстрациях, рисунках, схемах и таблицах рассказывает о принципах постройки конструкций макетов модульного и сегментного типа, выборе темы и подборе мотивов собственных макетов. Книга содержит много практических советов и наглядных примеров. Издание 2003 г. интересно еще и тем, что появились главы специально посвященные постройке (и особенностям) макетов с цифровым управлением. В конце книги приведены модульные нормы, наиболее популярные среди моделлистов Европы. Книга в издательстве стоит прим. 15 евро.

Любую подробную информацию об анонсируемых изданиях - запрашивайте в редакции журнала "Локотранс".



DIE TRANSIBIRISCHE EISENBAHN - (Транссибирская железная дорога). В издательстве Verlag terra magica (Люцерн, Швейцария) вышло красочное юбилейное издание, посвященное 100-летию Транссиба (во всем мире это событие отмечается в 2003 году). Книга представляет собой большой альбом, иллюстрирующий это замечательное творение рук человеческих, и содержащий 206 цветных фотографий, сделанных во время поездки от Москвы до Владивостока. Издательство не железнодорожное, но считает, что такое сооружение как Транссиб, достойно быть отмечено, как одно из привлекательных мест мира.

В России подобные альбомы совершенно игнорируются книгоиздателями. Для тех, кто любит российские железные дороги рекомендуем такой альбом приобрести. Ожидать появления подобных русскоязычных книг такого качества от МПС или от крупных издательств, специализирующихся на популярной литературе, не приходится. Напомним, что МПС из каких-то конъюнктурных соображений устроило досрочное празднование юбилея Транссиба, но ни любители железных дорог, ни любители истории техники в России так и не получили ни исторических видео фильмов, ни альбомов, монографий по теме Транссиба.



Вышли в свет и появились в продаже от издательства "Железнодорожное дело" книги **"Наши узкоколейные тепловозы и электровозы"** авторов П.Кашина, В.Боченкова, В.Балабина, Л.Москалева. Двухтомник (416 стр. и 256 стр., форматом 148x210 мм) является наиболее полным каталогом узкоколейных тепловозов, электровозов, мотовозов и дрезинов, когда-либо строившихся в России (СССР) для узкой колеи (в основном 750 или 1067 мм) или поставлявшихся в нашу страну для эксплуатации на узкоколейках. В книгу включены разделы по узкоколейкам Латвии, Литвы, Эстонии и Западной Украины.

БЕСЕДА ШЕСТАЯ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПУТИ



Знаменитая историческая музейная действующая железная дорога узкой колеи 597 мм The Ffestiniog Railway постройки 1832 г. Уникальная железная дорога с паровозами системы Фэрли была спасена общественностью в начале 70-х годов 20 века от уничтожения. Теперь это постоянно действующий, очень популярный музей, гордость британцев, бережно относящихся к своей истории. Илл. из проспекта музея

3.5. Железнодорожная колея и ее ширина

Поднявшись от земляного полотна до уровня головок рельсов, самое время поговорить о том, что же такое колея и какую ширину она может иметь.

Шириной железнодорожной **колеи** называется расстояние между внутренними гранями головок рельсов. Возникает резонный вопрос: почему бы не построить железную дорогу с колеей 5 метров? По такой дороге за раз было бы возможно перевозить огромное количество грузов и пассажиров. Но трудно представить размеры искусственных сооружений, которые пришлось бы построить на такой дороге и количество грунта, которое пришлось бы переместить при её строительстве.

Какая колея была бы оптимальной? Еще в Древних Греции и Риме углубления для колес повозок размещали на расстоянии 1,5-1,6 м. Конные экипажи Европы в XVIII-XIX веке имели расстояние между колесами близкое к этой же величине. Поэтому в силу исторических причин ширина колеи первых железных дорог так же лежала в пределах 4 - 6'.

Знаком "'' - обозначается английская мера длины "фут". 1' равен 12" (дюймам) или составляет примерно 305 мм. Т.е. размер колеиных дорог всегда был близок к величине в 1,5 метра.

Есть предположение, что для первой английской дороги на паровой тяге Стоктон – Дарлингтон, Д. Стефенсон первоначально выбрал ширину колеи в 4'6" (1372 мм), что составляло обычную колею английских конных повозок того времени. Однако ему не удалось удобно разместить паровой цилиндр на проектируемом паровозе. Поэтому колею пришлось увеличить на 2,5 дюйма. Таким образом, получилась колея в 4'8S" или 1435 мм.

Организованный им паровозостроительный завод, являясь некоторое время монополистом, получал огромное количество заказов на паровозы. Все они выпускались на колею 1435 мм. Из-за этого устройтелям первых железных дорог приходилось при постройке выбирать именно такую колею.

Однако споры относительно ширины колеи не утихали. В те годы еще никто всерьез не задумывался о том, что железные дороги смогут когда-

нибудь стать межгосударственными. В самой Великобритании первоначально использовалось много различных колеи. Так в 1833 г. инженер Брунел (Brunell I.K.) предложил строить Большую Западную дорогу с шириной колеи в 7' (2135 мм). Он считал, что это создаст благоприятную среду для повышения скорости движения. Такая дорога была построена. До настоящего времени это была, пожалуй, реально существовавшая линия с самой большой в мире шириной колеи. Саму эту колею в последствии назвали "Брунелевской".

Принятый парламентом Великобритании в 1846 г. закон обязывал всех владельцев перешить свои дороги на единую "**Стефенсоновскую**" колею. Большинство стран Европы, в конце концов, так же перешли на этот стандарт. Исключение составили дороги Ирландии с колеей в 1600 мм, а так же Испания и Португалия с колеей 1668 мм.

В США к 1886 г. имелось большое количество дорог с различной шириной колеи от 4'9" (1448 мм) до 6' (1829 мм). После долгих переговоров в феврале 1886 г. была заключена "Конвенция о введении единой ширины колеи железных дорог



США". Стандартной была принята колея в 1435 мм как наиболее распространенная. Все линии с другой колеей подлежали перешивке. Её планировалось провести одновременно на всех дорогах. Подготовительные работы заняли 79 дней, а после перешивки доводочные работы продолжались ещё 50 дней. Сама перешивка заняла всего два дня – 31 мая и 1 июня 1886 г. И все бы ничего, но перешить пришлось ни много, ни мало, а примерно 21 000 км!!! Так, стефенсоновская колея стала основной в США, а заодно и в Канаде.

К концу XIX века колея в 1435 мм окончательно получает наибольшее распространение в Европе и Америке, а после и по всему миру. В научной и научно-познавательной литературе кроме стефенсоновской ее с тех пор называют **стандартной** или **нормальной**.

Возвращаясь к истории наших дорог, вспомним, что колея дороги Петербург-Павловск имела ширину 6 футов (1829 мм). Однако уже при строительстве железной дороги на Москву было решено остановиться на величине в 5' (1524 мм). О выборе колеи для этой дороги инженер П. П. Мельников, после тщательного изучения железнодорожного дела в США писал: "Трудно допустить, чтобы измерение одного из главных элементов железной дороги (т.е. ширины колеи), принятое почти случайно на первой дороге в Англии, было выгоднейшим для всех железных дорог вообще..." Мельников предложил колею в 5', что было на 89 мм шире "стефенсоновской". В этот период при строительстве Петербург-Московской жд работал советским инженером Дж.В.Уистлер, американский инженер, обосновавший преимущества 5-футовой колеи для России.

29 сентября 1842 г. был издан указ "Об учреждении Комитета устройства железной Петербурго-Московской дороги". Крупнейшая дорога России длиной 650 км с колеей 1524 мм стала предшественницей всех Российских железных дорог, а так же железных дорог Финляндии. С тех пор она именуется **"пятифутовой"** или **"российской"**.

С 1970 г. магистральные железнодорожные пути в СССР начали постепенно переводиться на колею 1520 мм. Это было сделано в целях лучшего взаимодействия пути и подвижного состава.

Согласно принятому международному стандарту, железные дороги с колеей шире стандартной именуются **широкими**. К ним относится и наша "пятифутовка", которая у нас

В некоторых странах кроме основной (нормальной колеи) используются железные дороги иной колеи:

Ширина колеи, мм	Условное наименование	Страны применения, где встречается
2135	Широкая колея	Великобритания (дорога Great Western до 1892 г.)
1829	Брунеля 7 фут. 6 футов	Россия (Петербург-Павловск 1837-1902), США (Erie, 1841-1878)
1676	5 1/2 футов	Индия, Пакистан, Шри Ланка, Аргентина, Чили,
1668	6 кастильских фут.	Испания, Португалия
1600	5 1/4 футов	Бразилия, Ирландия, Австралия, Баден (до 1852 г.)
1524 (1520)	5 футов	Россия, страны СНГ, Прибалтики, Румыния, Польша, Венгрия, Словакия, Финляндия, Панама, Монголия, Турция (Ахурян-Карс), Китай
1450	нормальная,	Алжир, Марокко
1440		Тунис, Франция
1435		все европейские страны кр. Испании и Португалии, США, Канада, Куба, Мексика, Ливан, Сирия, Китай, Саудовская Аравия, Израиль, Япония (все ВСМ), Уругвай, Парагвай, Перу
1067	3 1/2 фута "капская колея"	Ю.Африка, Чили, Колумбия, Австралия, Венгрия, Япония, Россия (Сахалин), Нигерия, Конго, Мозамбик, Гаити, Гайана, Замбия, Зимбабве, Индонезия, Малайзия, Гондурас, Судан, Никарагуа, Норвегия, Новая Зеландия, Ангола, Венесуэла, Танзания, Таиланд, Филиппины, Эквадор
1050	метровая колея	Швеция
1000		Йордания, Алжир, Сирия
950		Европа, быв. герм. и франц. колонии в Африке, Мексика, Перу, Сенегал, Уганда, Мали, Гвинея, Камерун, Кения, Уганда, Танзания; Таиланд, Мьянма, Вьетнам, Ирак, Чили, Пуэрто-Рико, Эфиопия, Боливия, Венесуэла, Бразилия, Бирма, Камбоджа, Греция, Индия, Швейцария, Югославия
914	2 1/2 фута	Сицилия, Сардиния, Италия, Эфиопия
900		Колумбия, Куба, США (запад "шт. Гавайи"), остров
891		Мэн, Панама, Мексика, Перу, Эль Сальвадор, Гватемала, Великобритания, Испания
826		Австрия, Германия, Португалия
800		Швеция
785		Великобритания
762		Швейцария, Швеция, промышленные дороги
760		Финляндия, Германия
750	2 фута	Бразилия, Юж.Африка, Шри Ланка, Кипр, Непал Великобритания, Япония, Мексика, Нигерия, Доминиканская республика, Тайвань, Югославия, Сьерра Леоне, Индия, Пакистан, Австрия, Болгария, Югославия, Польша, ШриЛанка
724		Алжир, Аргентина, Заир, Эстония, Венгрия, Латвия, Норвегия, Польша, Швейцария, Танзания, Турция, Эквадор, Германия, Чехия, Индонезия, Россия, Украина, Грузия (Боржом - Бакуриана), Казахстан, Таджикистан, Эстония, Литва, Латвия
711		Великобритания
700		Великобритания
686		Люксембург, дороги на плантациях на Кубе и о.Ява
610		Великобритания
600		Индия, Япония, США, Тасмания, Ю.Африка, Венесуэла
500		Алжир, Марокко, Болгария, Чили, Индонезия, Франция, полевые дороги, промтранспорт СНГ
400		промышленный транспорт, полевые дороги, садовые дороги, лесовозные дороги
381		полевые дороги, садовые дороги, макетные дороги
	15 дюймов	Великобритания (Romney, Hythe & Dymchurch и Ravenglass & Eskdale для пасс.и груз.сообщения.), садовые дороги, макетные дороги

традиционно и называется “широкой”.

Вместе с тем, к началу XX столетия в мире имелось большое количество железных дорог с шириной колеи в диапазоне от 1422 до 146 мм, именуемых **узкоколейными**, т.е. имеющими ширину колеи уже стандартной. В указанном ряду существовало более 50 различных значений, из которых наиболее употребительными стали дороги с колеей в 1067, 1050, 1000, 914, 900, 762, 750 и 600 мм. При этом, как правило, страны, традиционно использующие метрическую систему мер выбирали колеи кратные целому числу сантиметров, а страны, использующие английскую систему мер – колеи кратные футам и дюймам.

Из приведенных выше значений колея 1067 мм (3'6") на этапе формирования сети мировых ж.д. получила наибольшее распространение в африканских колониях и потому первоначально называлась “Капской”. Первые узкоколейные железные дороги (УЖД) общего пользования в России, в том числе Ливенская и Новгородская, имели указанную ширину колеи. Впоследствии, часть путей этих дорог была разобрана, а часть – перешита. В Японии такую колею имеет подавляющее большинство магистральных железных дорог и потому, в наши дни, колея в 1067 мм часто именуется “японской”. Неудивительно, что построенная на о. Сахалин японцами сеть железных дорог имеет колею 1067 мм. Так, спустя 76 лет “Капская” колея вернулась в Россию и используется по сей день.

Колея в 1000 мм наиболее распространена в Западной Европе. В СССР по ней бегали трамваи западных регионов Украины и в Прибалтике. В современной России такую колею, по вполне понятным причинам, имеет трамвайная сеть г. Калининграда (Кёнигсберга). Так же традиционно Европейской считается и колея 600 мм, однако имеет значительно меньшее распространение.

К началу индустриализации в СССР самой распространенной среди узких была колея в 750 мм. Согласно ГОСТ 4938 от 1928 г., она была официально утверждена в качестве “стандартной узкой”. Пути с другой шириной подлежали разборке или перешивке. По особым условиям допускалось применение на закрытых внутризаводских путях и карьерах, не имеющих выхода на общую сеть ж.д. применение колеи в 1000 или 600 мм. Дороги с колеей в 750 мм и поныне используются в лесной и торфяной промышленности России. Такую же колею имеют и все наши Детские железные дороги (ДЖД).

В настоящее время около 75% длины железных дорог всего мира имеют “Стандартную” колею, 11% дорог имеют более широкую, а 14% – более узкую колею.

3.6. Как пути соединяются друг с другом

Важной составляющей частью железнодорожного пути являются **стрелочные переводы**. Они служат для перевода подвижного состава с одного пути на другой.

Современный стрелочный перевод состоит из трех основных частей: **стрелки, переводных путей и крестовины**. Стрелка состоит из неподвижных рамных рельсов, подвижных остряков и переводного механизма. В зависимости от того, куда принимается поезд, соответствующий остряк прижимается к рамному рельсу, направляя колеса подвижного состава на требуемый путь. Крестовина состоит из сердечника, усовиков и контррельсов. Последние необходимы для того, что бы колесная пара не сошла с рельсов в момент прохождения крестовины.

Все стрелочные переводы различаются количеством и расположением в плане разветвляющихся или пересекающихся путей, а так же типом, марками крестовин, и особенностями конструкции.

По количеству и расположению путей стрелочные переводы бывают:

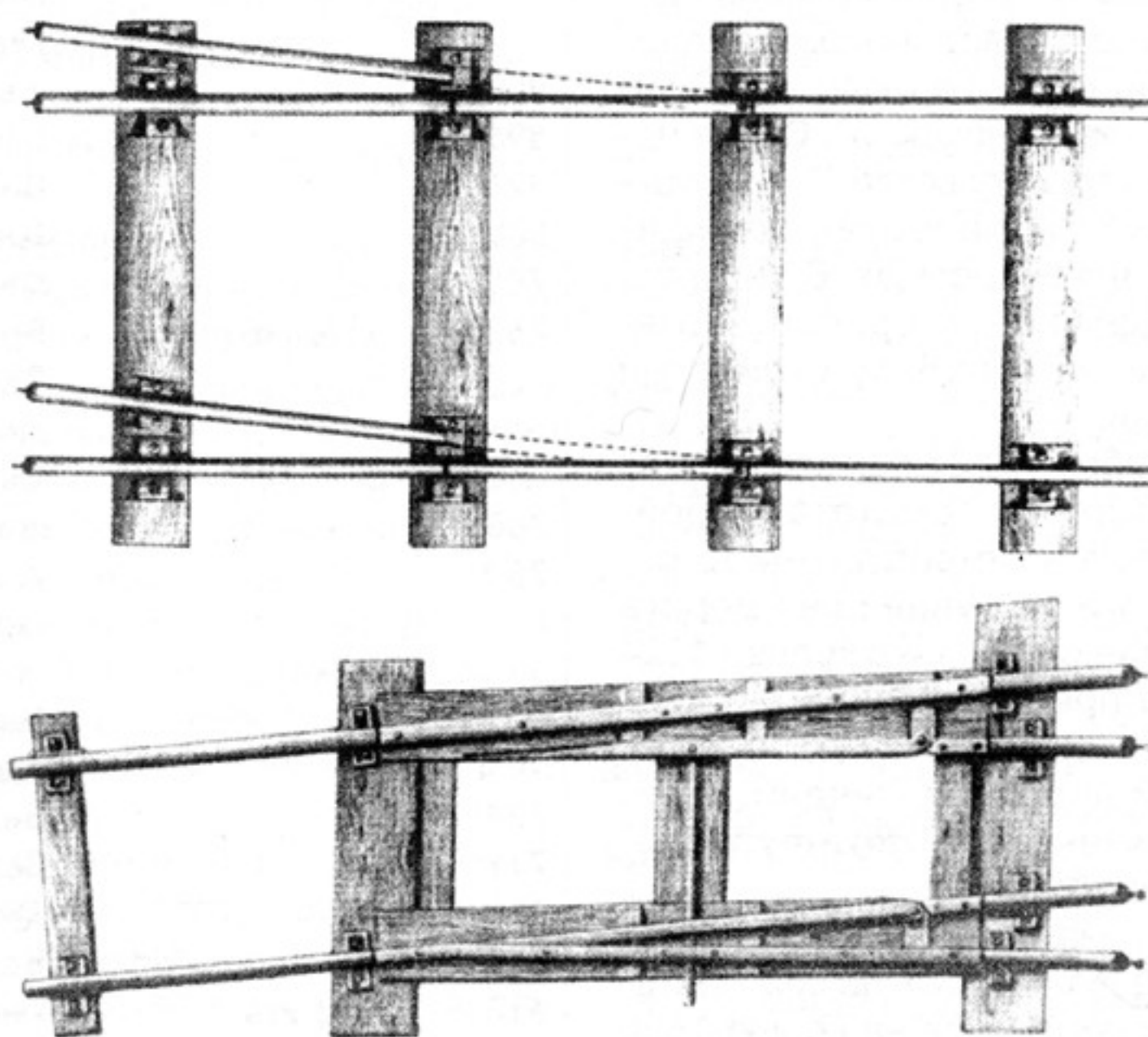
одинокими, когда от одного пути ответвляется еще один путь;

двойными, когда от одного пути ответвляются два пути (такие стрелочные переводы иногда именуются “тройниками” и на наших дорогах не нашли применения);

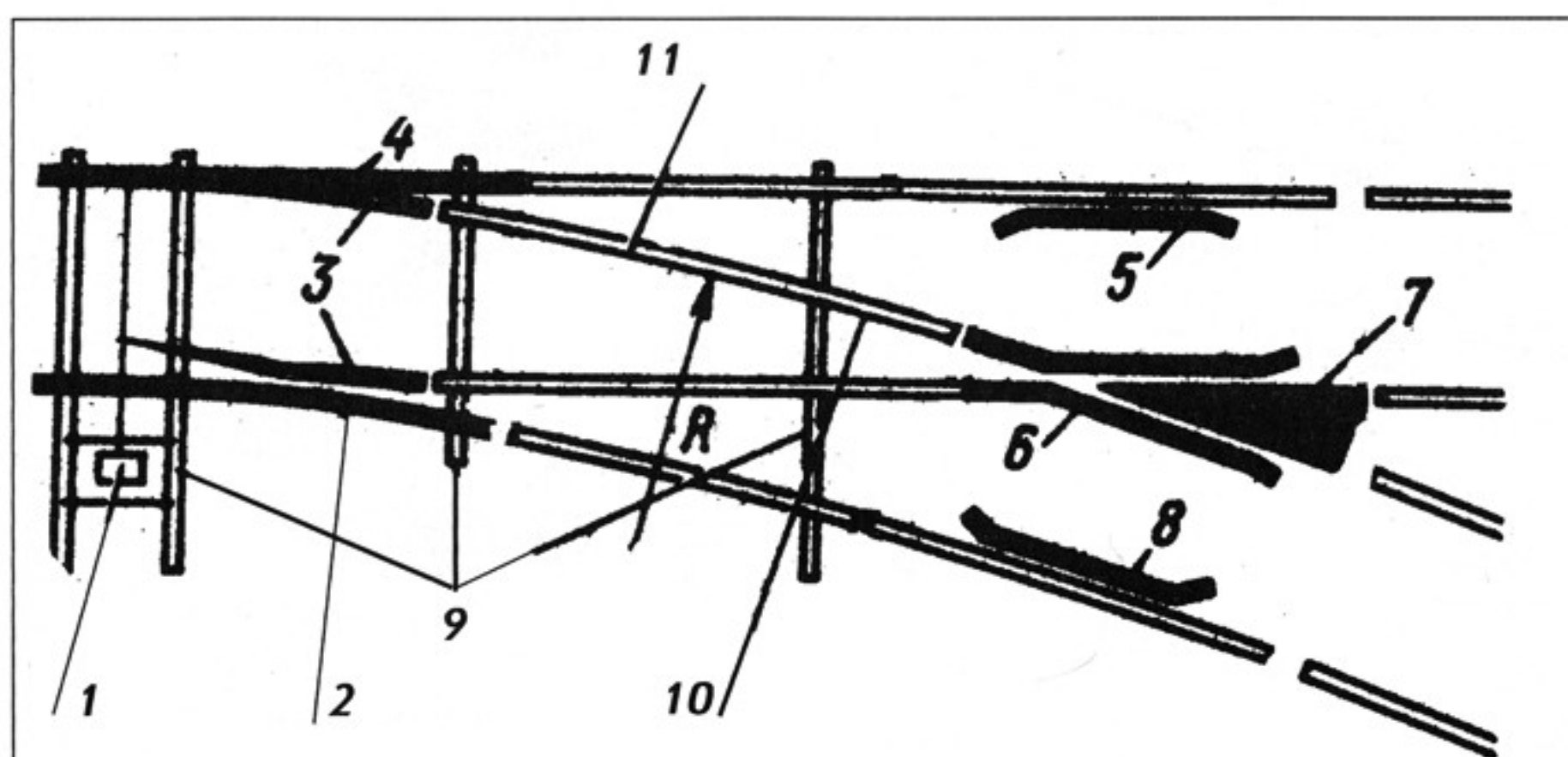
перекрестные или **английские**, когда два пути одновременно пересекаются и соединяются друг с другом под острым углом.

Если смотреть на одиночный стрелочный перевод в направлении расходящихся путей, т.е. “против шерсти”, то в зависимости от того, в какую сторону от прямого отходит боковой путь, стрелочный перевод будет называться **правым** или **левым**. Если пути расходятся в разные стороны, перевод называется **симметричным**. Кстати, если направление движения по переводу осуществляется “против шерсти”, такой стрелочный перевод для данного поезда будет **противошерстным**. При движении в обратном направлении он станет **пошерстным**.

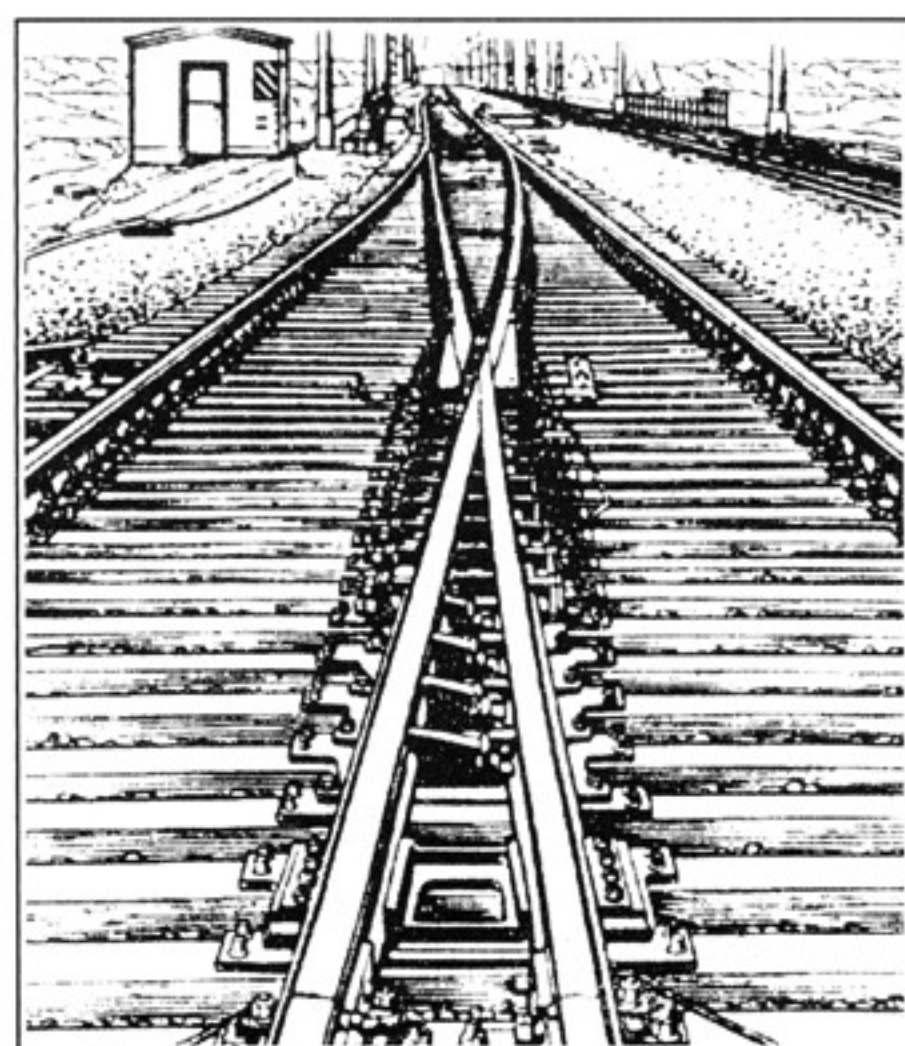
Важным параметром для стрелочного перевода является **марка** его **крестовины**. Она характеризует угол, под которым располагаются оси расходящихся путей. Чем больше знаменатель в марке крестовины, тем полнее стрелочный перевод и,



Начиная с середины XIX века, на железных дорогах долгое время применялись стрелочные переводы, в которых одновременную роль остряков и рамных рельсов выполняли два подвижных рельса. Постепенно из-за низкой надежности, от применения таких стрелочных переводов на магистральных путях отказались. Но благодаря простоте своей конструкции они получили распространение на легких узкоколейных дорогах в промышленности. Их именуют **американскими стрелками**.



1-переводной механизм, 2,4 - рамные рельсы, 3 - остряки, 5,8 - контррельсы, 6 - усовик, 7 - сердечник крестовины, 9- переводные брусья, 10-конец кривой, 11- упорная нить переводной кривой



Крестовина с гибким сердечником из остряковых рельсов

соответственно, плавней ход поезда на боковой путь. На магистральных линиях в основном применяются крестовины марок 1/9 и 1/11. Такие стрелочные переводы допускают движение поезда на боковой путь со скоростями 25 – 40 км/час. Для повышения скорости движения поездов при приеме на боковые пути используются переводы с более пологими крестовинами марок 1/18 или 1/22. Кроме того, все большее применение на наших железных дорогах находят стрелочные переводы с подвижным сердечником. В зависимо-

сти от положения остряков стрелки, он так же прижимается к одному из усовиков крестовины.

Свой современный вид стрелочный перевод приобрел далеко не сразу. Первоначально для соединения путей применялись поворотные устройства, в которых рельсовое звено поворачивалось вместе с установленным на него вагоном, совмещаясь с необходимым для дальнейшего движения путём. Оно стало прообразом современных поворотных кругов. Такие устройства сохранились кое-где на линиях узкой колеи

и на шахтном транспорте, где из-за тесноты обычные стрелочные переводы уложить невозможно.

Помимо стрелочных переводов к рельсовым соединениям относятся **глухие пересечения** и **сплетения путей**. При глухом пересечении два пути пересекаются не соединяясь друг с другом. Оно состоит из двух острых (как у стрелочного перевода) и двух тупых крестовин.

В тех местах, где на одном полотне надо уложить два пути различной ширины колеи или в местах, где два пути одной ширины колеи уложить

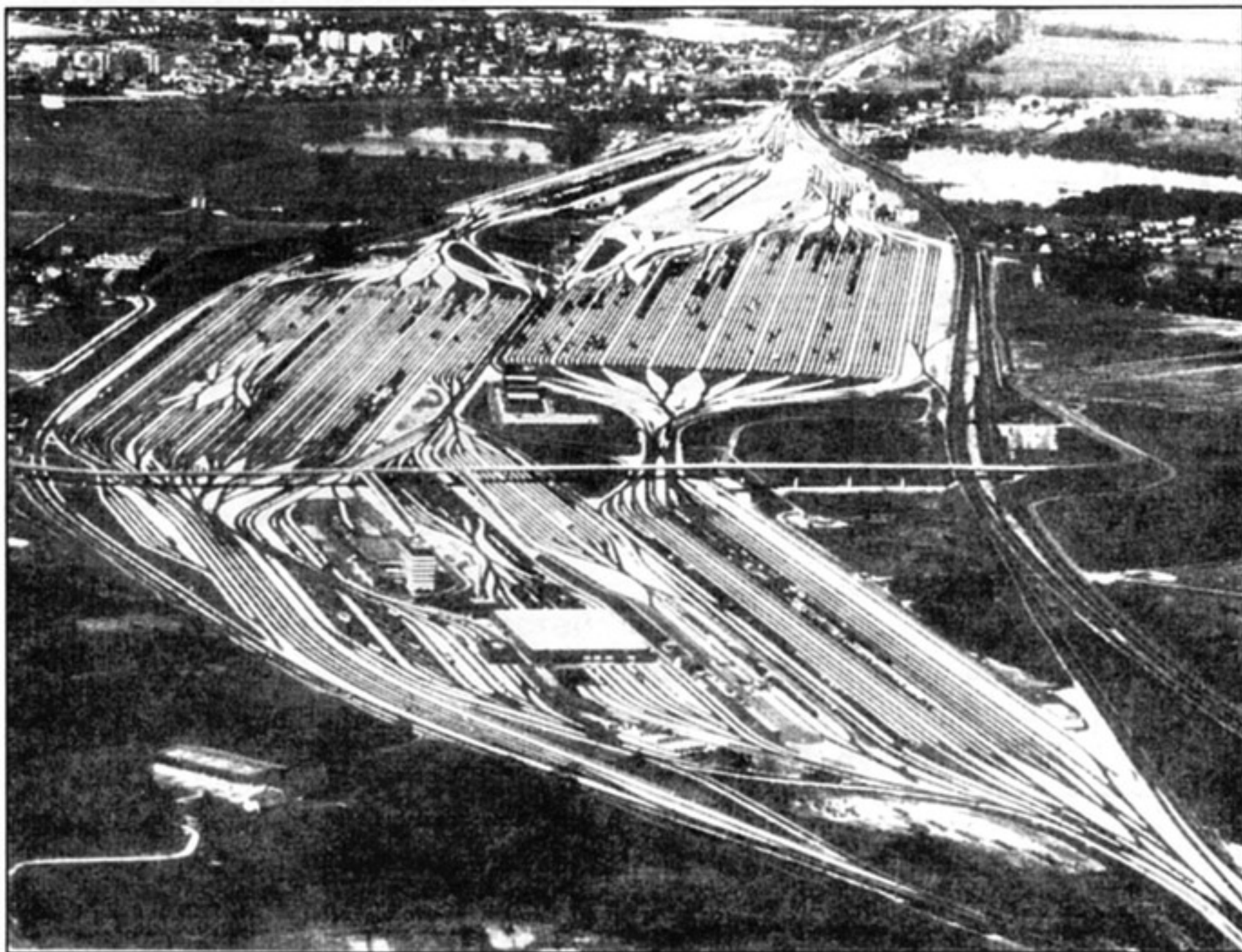
На фото хорошо различимы конструкции стрелочных переводов: одиночные (в центре), симметричные (справа). Интересен и поезд с электровозом серии 112.181 на линии Берлин -Лихтенберг с вагонами российского габарита. Фото Ханса Мауэра, август 2003 г.



параллельно невозможно устраиваются сплетения путей. В зависимости от того, сколько рельсовых нитей используется в сплетении они могут быть трех- или четырехниточными. При трехниточном сплетении одна из рельсовых нитей является общей для обоих путей. Такие сплетения обычно применяются при сплетениях широкой и узкой колеи. Интересно, что так как 750 мм составляет почти половину от 1520 мм, третий рельс укладывается точно посередине их сплетения. Поэтому размещение узкоколейного пути визуально (на глаз) определить довольно сложно. При "стандартной" колее положение узкой колеи (750 мм) видно отчетливо. Нетрудно догадаться, что при четырехниточном сплетении каждая колея имеет свои рельсовые нити. Такое сплетение в основном применяется при совмещении колеи с одинаковой или с близкой по размеру шириной, например 1520x1520 мм или 1520x1435 мм.

Группа стрелочных переводов может образовывать особые виды соединения путей. К таковым относятся съезды и стрелочные улицы. **Съезд** соединяет два смежных пути. Он может быть простым, состоящим из двух стрелок, или перекрестным, состоящим из четырех стрелок и глухого пересечения. **Стрелочные улицы** образуют несколько следующих друг за другом одинаковых стрелочных переводов. Как правило, стрелочные улицы укладываются в парках станций для соединения нескольких параллельных путей в один.

(продолжение следует)

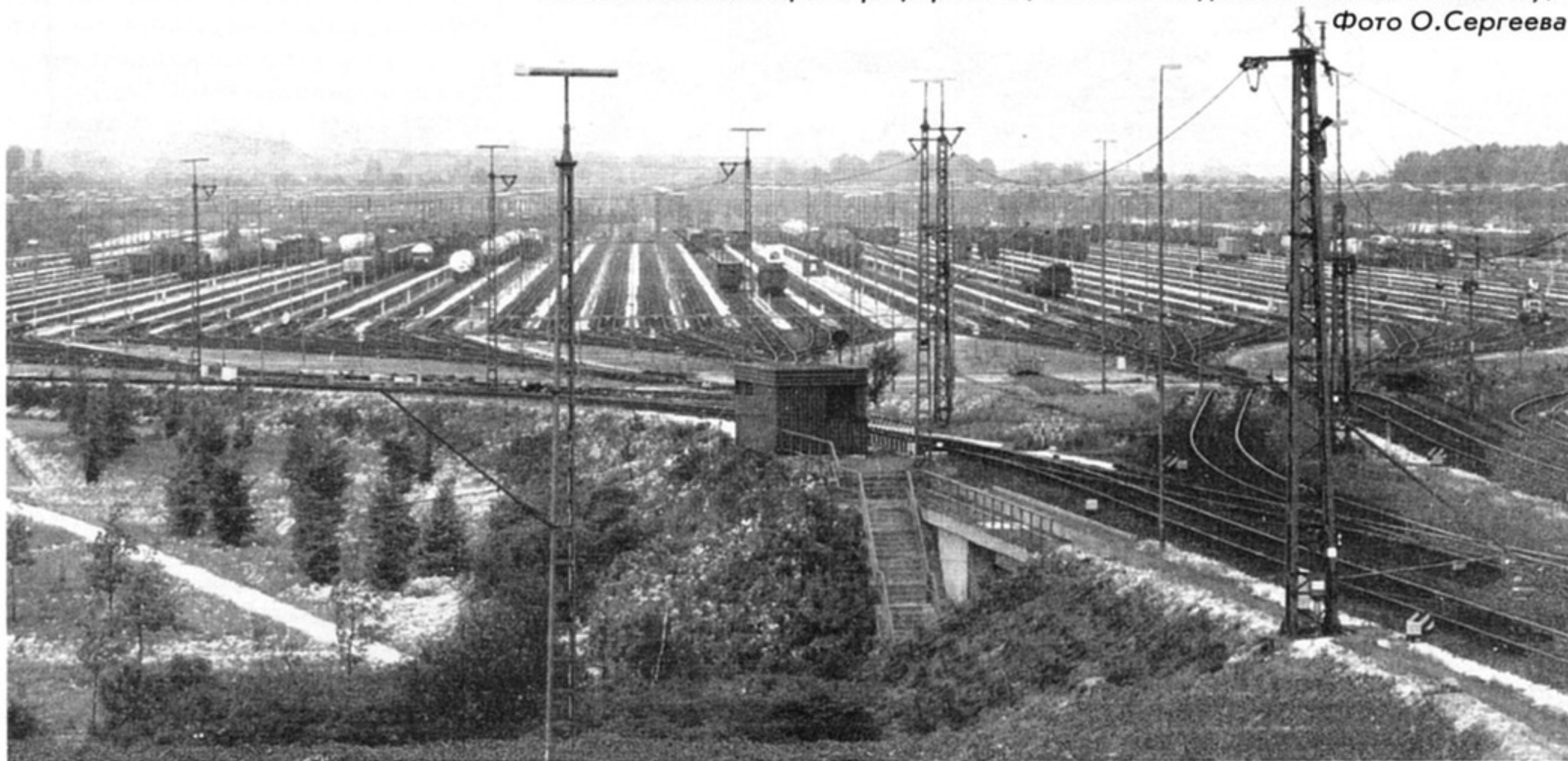


Самый большой в Европе сортировочный терминал Машен был построен с 1972 по 1980 г. около Гамбурга (Германия). Он расположен на площади 280 га, имеет общую протяженность 7 км при ширине 700 м. К нему подходят грузонапряженные европейские линии север-юг. Приемо-отправочные и сортировочные парки имеют 171 путь для обработки составов, уложено 300 км рельсов и 825 стрелочных переводов. Терминал полностью автоматизирован, оборудован 215 основными сигналами и 688 маневровыми. Часть путей электрифицирована для приема многосистемных электропоездов (210 км путей).

Терминал оборудован автоматическими системами сортировки поездов. Интересно то, что предусмотрено сокращение использования локомотивной тяги - для подачи вагонов и составов на сортировочные горки используются специальные системы подачи вагонов со скоростью до 1,25 м/с. Эти механизмы позволяют существенно экономить топливо и энергию.

Через весь терминал проходит автострада, который в самом центре имеет два "кармана" для остановки автомобилей. Эти карманы специально сделаны для любителей железных дорог и своей родины (в Германии эти понятия не разделяют). В "карманах" можно выйти из машины, ознакомиться с размещенным тут же планом терминала и историей его создания, техническими характеристиками этого железнодорожного стратегического объекта. Можно спокойно все сфотографировать (что и было сделано - см. снимок внизу).

Фото О.Сергеева





Вход в МЖТ в Ташкенте, 2003 г. Фото О.Корешенкова

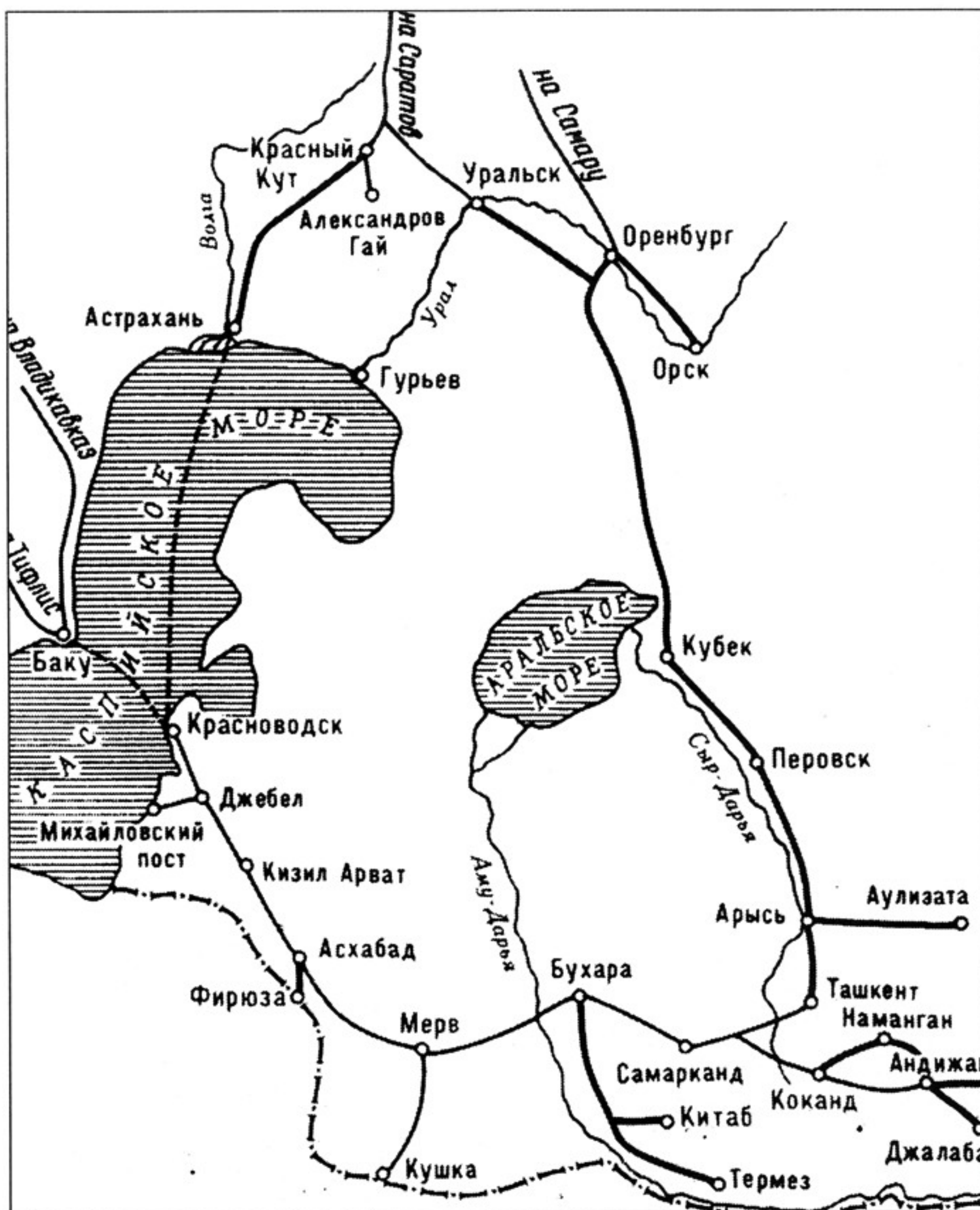
Олег Корешенков, Санкт-Петербург

СРЕДНЕАЗИАТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ – 115 ЛЕТ

Идея написать эту статью родилась после командировки в Ташкент, где в свободное от работы время удалось посетить музей железнодорожной техники и музей истории Среднеазиатской железной дороги. По возвращении из Ташкента, я решил подробнее изучить историю её создания и поделиться с читателями "Локотранса", так как история создания этой дороги изобилует интересными фактами, и очень многие технические решения применялись впервые в мире и России, кроме того, как оказалось, что именно в этом году дороге исполняется 115 лет. Итак, немного истории.

Споры о том, строить ли железную дорогу в Средней Азии, длившиеся почти два десятилетия, закончились лишь в начале 1880 года. Десятки проектов были отвергнуты по различным причинам. Но политическая и военная ситуация в Туркестане сложилась так, что пришлось остановиться на самом фантастическом из них – строить магистраль от Каспийского моря через пустыню в глубь края. И это несмотря на то, что в это время уже вступила в строй в 1877 году дорога Сызрань – Батраки – Оренбург, продолжение которой было бы естественным решением вопроса о проведении рельсового пути на Ташкент. В конце семидесятых годов прошлого столетия английское правительство, стремясь распространить своё влияние на Среднюю Азию, намеревалось захватить районы Закаспия и выйти на восточное побережье Каспийского моря. Этим и было вызвано решение русского правительства о проведении военной экспедиции в Туркмению. Войска этой экспедиции возглавил генерал Скобелев.

Связь центральных районов России со Средней Азией в то время осуществлялась по единственному караванному пути через пустыни. Только строительство железной дороги могло решить проблемы по снабжению



войск и способствовало бы проведению военного похода в юго-восточной части империи. Именно поэтому было принято решение о строительстве островной Закаспийской железной дороги протяжённостью 1435 км, по маршруту Узун-Ада – Кизил-Арват – Чарджуй – Самарканд и не имеющей выходов к магистралям остальной части России.

Из-за дефицита времени и средств, а также условий военного времени, строительство проводилось без соблюдения принятых на железных дорогах России технических правил и требований, предъявляемых к строительству объектов, для постоянной эксплуатации. При строительстве использовались нормы как для временных объектов.

Все овраги, сухие русла, лощины проходились насыпями, без отводных канав и тоннелей для пропуска воды. Главное было проложить рельсы и отправить поезда с военными грузами. Это было сложной задачей, опыта строительства железнодорожных магистралей в пустыне, в условиях легко передвигающихся песков, как в Каракумах, тогда не было никакого, ни в России, ни в мире. Это был первый в мире случай строительства магистрали в таких условиях.

В июле 1880 года было принято решение начать прокладку железной дороги от мелководного Михайловского залива в районе Михайловский пост на Каспии. Строительство дороги было поручено военному министерству. С его складов водным путём были доставлены материалы – рельсы, шпалы, скрепления, а затем и паровозы, вагоны и платформы.

Для помощи строителям дороги в конце 1880 года в Москве был создан 1-й резервный железнодорожный батальон. Главным руководителем работ был генерал М.Н. Анненков. Инженеры, которые должны были осуществлять техническое руководство строительством, были переведены из министерства путей сообщений и зачислены в батальон как военнослужащие.

Первый подвижной состав изготавливался Брянским и Коломенским заводами. До ближайшего в то время к Средней Азии железнодорожного пункта – Царицына – грузы доставлялись по железным дорогам. Здесь их перегружали на баржи и спускали по Волге до Астрахани, где вновь перегружали на морские суда и по морю доставляли в Красноводск. Отсюда на плоскодонных баржах и пароходах с малой осадкой, из-за низкого уровня воды, их везли в Михайловский залив к начальному пункту дороги.

На Каспийском море не доставало плавучих средств, а объём перевозок был значительным – только для первого участка дороги 2,5 миллиона пудов. Выполнить эту труднейшую задачу военное ведомство поручило известному русскому флотоводцу – С.О.Макарову.

Из-за дефицита времени, перегрузка материалов в Красноводске для доставки их в Михайловский залив велась круглосуточно, для чего в Петербурге были закуплены динамо-машины и электрические фонари системы Яблочкова. Это был первый в мировой практике случай, когда работы, связанные со строительством железной дороги проводились ночью при электрическом освещении. Впоследствии электрическое



Современное здание вокзала в Ташкенте 2003 г. Фото О.Корешенкова

освещение использовалось и при укладке путей, что бы наиболее полно использовать прохладное время суток для проведения работ.

Сыпучие пески сильно сдерживали путеукладочные работы. Только что отсыпанное полотно разрушал ветер, на рельсах появлялись высокие барханы. С песком пытались бороться как со снегом в центральной части России: ставили заборы и щиты, но это не сильно помогало. Откосы полотна поливали солёной водой, для образования корки, обмазывали глиной, закрывали ветками саксаула и тамариска, обсаживали дорогу деревьями и кустарниками. Борьба с песчаными заносами на Закаспийской железной дороге продолжалась многие годы, около 40% протяжённости дороги, это участки, заносимые песком.

Неожиданной проблемой оказались насекомые – термиты, которые в короткое время разрушали деревянные конструкции, в труху превращая шпалы. Для борьбы с насекомыми впервые в массовом порядке шпалы пропитывали нефтью, что спасало их от разрушения. Ко всем проблемам добавлялись летний зной Каракумов и холод зимой, отсутствие жилья, перебои с питанием. И всё-таки строительство дороги шло очень высокими, для того времени, темпами.

Когда кончились пески, на пути строителей встали горы. При прокладке путей пришлось применить уклоны до 0.019, а минимальные радиусы кривых достигали 384 метров. Это снижало пропускную способность дороги, но по окончании военной экспедиции, планировалось провести дополнительные работы и довести пропускную способность до нормальной.

При строительстве дороги использовали ещё один оригинальный приём – впереди широкой колеи прокладывали узкоколейный путь. Это давало возможность сократить отрыв от полевых войск и одновременно подвозить укладочные материалы для широкой колеи. Темпы работ, таким образом, увеличивались.

Постройка Закаспийской железной дороги вызвала недовольство английского правительства, а давление на Россию по различным каналам привело к тому, что некоторые политические деятели требовали разборки

построенного участка дороги. Этому воспротивились более дальновидные российские политики. Однако дальнейшее строительство было законсервировано. В марте 1884 года состоялось мирное присоединение к России Мервского округа, небольшое Российское войско, разбив афганцев под Таш-Кепри, укрепились в Кушке. Великобритания готовилась к военным действиям в Средней Азии, и тогда русское правительство приняло решение о продолжении строительства Закаспийской дороги до Амударьи. С прокладкой дороги торопились. Вместо каменных мостов временно ставили клетки из шпал, вместо домов – бараки. Местность новой очереди строительства почти повторяла уже пройденный участок.

Впервые в мире, при укладке рельсов на этом участке был применён роликовый транспортёр, благодаря которому рельсы с любой платформы материального поезда на хвостовую платформу. Это техническое решение легло в основу создания современных путеукладчиков. Не смотря на сложности, средний темп прокладки магистрали составлял – более полутора километров в сутки.

На пути нового участка дороги встало труднопреодолимое препятствие – широкая и своенравная Амударья. Перед строителями возникла задача – построить мост, равному которому по длине и сложности сооружения в России до сих пор не было. Проект деревянного свайного моста предложил инженер-архитектор Бачинский, Генерал Анненков утвердил проект. Первый пролёт через главное русло был равен 1720 метрам, затем следовала 700 метровая дамба, потом второй мост длиной 170 метров, снова дамба длиной 500 метров, третий мост имел длину 120 метров, перед последним мостом снова дамба, длиной 800 метров, и наконец четвёртый мост, длиной 60. На строительстве моста потребовалось 124 дня. Этот мост прослужил 13 лет. В 1898 году пришлось решать проблему замены деревянного моста каменным, проект был представлен знаменитым мостостроителем – Н.А. Белелюбским. Каменный, 27-пролётный мост был построен в 1901 году, он был самым большим в России и третьим в мире.

26 февраля 1888 года первый поезд при-

был Бухару, а 15 мая этого же года в Самарканд. Эта дата и считается днём рождения дороги. Торжества в Самарканде ознаменовали окончание строительства Закаспийской военной железной дороги. Это был начальный этап строительства Среднеазиатской магистрали.

Сооружение этой дороги знаменитый венгерский путешественник Армилий Вамбери отнёс к самым достопримечательным постройкам времени, а великий русский путешественник Н.Прежевальский назвал её "действительным чудом в здешних пустынях". Строительство Закаспийской железной дороги описано в романе Жюль Верна "Клодиус Бомбарнак".

Строительство дороги через пустыню вызвало живой интерес у специалистов многих стран, особенно у Франции, имевшей колониальные владения в пустыне Сахаре. Несмотря на опыт России, о котором французы написали очень много статей и книг, строить железную дорогу в Сахаре в то время они всё-таки не решились, но в последующем этот опыт использовался при строительстве магистралей в пустынях.

В последующем, из-за мелководья Михайловского залива начальный пункт дороги перенесли в Красноводск. Однако железная дорога так и оставалась островной и не имела выхода к единой сети железных дорог России. Поэтому, ещё до окончания строительства дороги до Самарканда начали говорить о необходимости её продления до Ташкента. Было рассмотрено множество проектов, как российских, так и зарубежных. В 1894 году, когда сторонниками немедленной прокладки дороги в сторону Андижана с веткой на Ташкент стали министр финансов Витте, военный министр и туркестанский генерал-губернатор, правительство приняло решение о строительстве дороги.

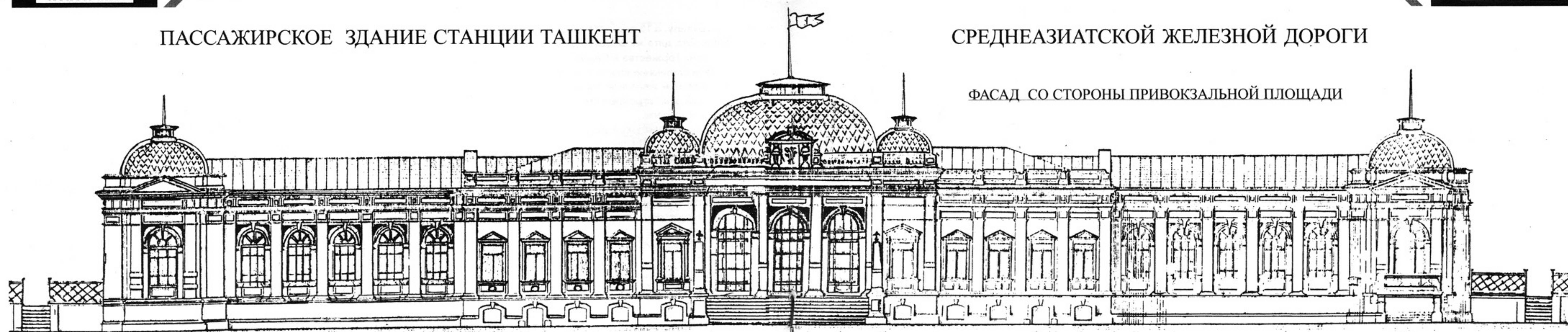
Строительство этой дороги было важным в политическом и в стратегическом смысле. Но всё-таки большее значение играли экономические соображения, так как дорога проходила через Ферганскую долину, крупнейший район по производству хлопка. В ноябре 1897 года первый поезд прибыл в Коканд, в этом же году дорога была доведена до Ташкента. Магистраль от Самарканда до Ташкента получила название Среднеазиатской железной дороги. В 1899 году Закаспийская дорога была передана из военного ведомства в министерство путей сообщений. В том же году произошло объединение со Среднеазиатской, под общим названием Среднеазиатской железной дороги.

К тому времени в России предполагалось соорудить Оренбург - Ташкентскую и Туркестано-Сибирскую дороги, затем проложить железнодорожные пути от Уральска до Оренбурга и от Орска до Семипалатинска, от Чарджоу через Кунгарад до Александров-Гая. По ряду экономических причин в первую очередь было решено строить

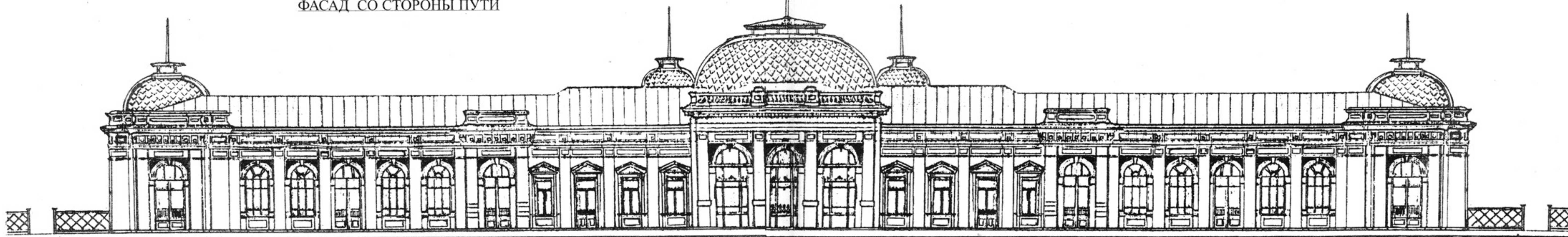


Экспонаты МЖТ в Ташкенте:
Экспозиция в вагон-салоне
Среднеазиатской жд
ТЭ2-025
СУ250-94

ПАССАЖИРСКОЕ ЗДАНИЕ СТАНЦИИ ТАШКЕНТ

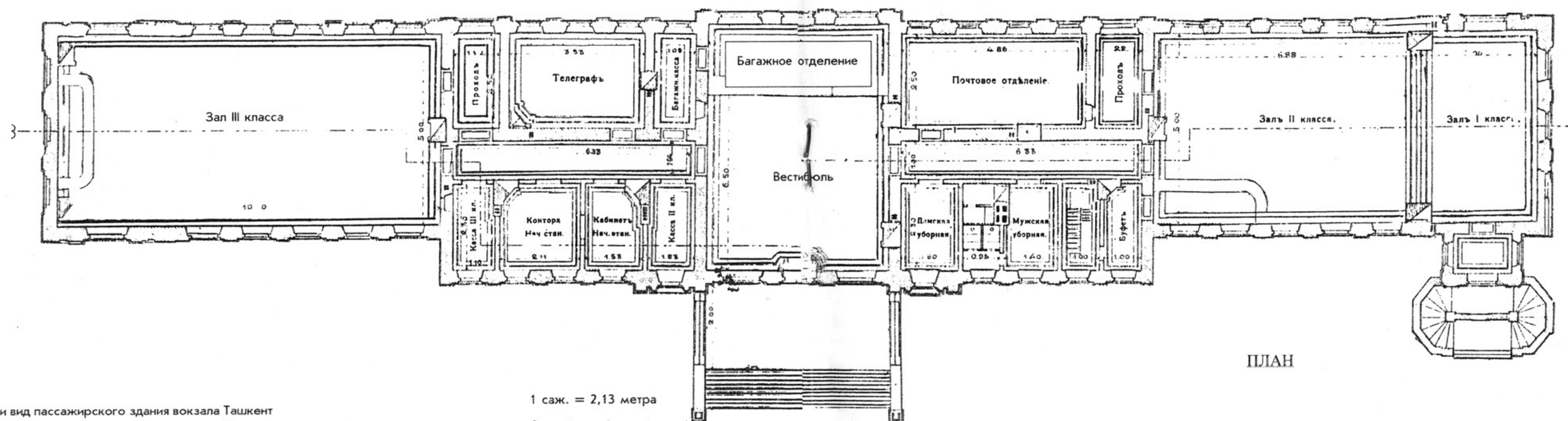


ФАСАД СО СТОРОНЫ ПУТИ



СРЕДНЕАЗИАТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ФАСАД СО СТОРОНЫ ПРИВОКЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ



ПЛАН

План и вид пассажирского здания вокзала Ташкент приведены по имеющимся копиям с чертежей здания первой постройки. Размеры указаны в саженах.

1 саж. = 2,13 метра

0 1 2 3 4 саж.
0 5,2 м

Оренбург - Ташкентскую. В 1900 году было принято окончательное решение о строительстве этой дороги. Весной 1901 года строительство дороги началось одновременно из Ташкента и Оренбурга. К началу 1906, когда закончилось строительство, Среднеазиатская железная дорога стала частью всероссийской сети.

В дальнейшем история этой железной дороги тесно переплеталась с историей государства: это и революционные годы, Великая отечественная война, этапы восстановления и развития экономики страны. Но и на других этапах её развития часто звучал термин "впервые". Так именно на Среднеазиатской дороге впервые в мире стали использоваться тепловозы для регулярной эксплуатации, в депо Ашхабад эксплуатировался (до 1954 года) один из первых тепловозов Э^{эл}2, конструкции Ю.В.Ломоносова, который в 1911-1913 годах работал начальником паровозной службы Ташкентской железной дороги.

Сохранилась старая водонапорная башня конструкции Шухова, которая находится напротив музея железнодорожной техники и истории дороги.

На территории нынешней станции так же сохранилось старое 3-х стойловое депо, но сфотографировать его я не решился из-за охраны переходного моста, единственное место с которого его видно. На территории Узбекистана это могло обернуться серьёзными проблемами. Около вокзала расположен и музей, открытый в 1989 г.

Директор музея Соболев Борис Петрович оказал очень тёплый приём, и, пользуясь, случаем хочу передать от него большой привет, всем кто его знает и помнит. Все экспонаты музея находятся в хорошем состоянии. В пассажирском вагоне 1934 года постройки расположена экспозиция, посвящённая истории Среднеазиатской железной дороги.

Ниже привожу список экспонатов музея. Данные по некоторым локомотивам могут быть не точными, это связано с тем, что оригинальные номера закрашены во время реставрации, а таблички находятся на ремонте или в изготовлении. На некоторых экспонатах номера могут не соответствовать годам выпуска, так, например, ТЭ2-025, по табличке на кузове выпущен в 1951 году, а если посмотреть по номеру, то он должен был быть выпущен в 1950 году. Такая же ситуация по ФД20-2849, по номеру должен быть 1940 год выпуска, но раме задней тележки, где стоит маркировка завода, указан 1938 год. Возможно, что я то же ошибаюсь. У меня просто не хватило времени уточнить эти данные в дирекции, поэтому заранее приношу извинения за возможные неточности в статистике, в таблице указано всё, что удалось списать с локомотивов и музейных табличек. Номера и года выпуска некоторых экспонатов обнаружить не удалось.

2003 г.

Предлагаю к обмену фотографии экспонатов музея железнодорожной техники. Корешенков Олег, 195271, Санкт Петербург, ул.Замшина 27-3-67.

Экспонаты Музея железнодорожной техники Среднеазиатской ордена Октябрьской революции железной дороги

Паровозы:

9П-649	Ордена Трудового Красного Знамени завод им. Ф.Э.Дзержинского, г. Муром, 1950 г.
Е ^а -2371	Завод Балдвин, США, 1944 год.
ЛВ-0487	Ворошиловградский завод. 1956 г.
О ^в -1534	Харьковский завод, 1914 г., По котлу: № 8, "паровоз Приволжской ж.д."
ПЗ6-250	Коломенский завод, 1956 год, (предпоследний паровоз в СССР)
СО ^м 17-2657	Ворошиловградский завод им. Куйбышева
С ^у 250-94	Завод Красное Сормово, 1948 год.
ТЕ-5200	Германия, 1943 год.
ФД20-2849	Ворошиловградский завод, (1938 на раме задней тележки, по номеру должен 1940)
Э ^м -732-35	Харьковский завод, 1935 год.
Э ^р -772-89	ЧКД-Прага, ЧССР, 1952 год.
Э ^у -705-74	?????
К ^ч -228	Узкоколейный. Завод "Шкода", Чехословакия, 1950 год. (Работал на шахте "Пролетарская", затем на ДЖД в Коканде)

Тепловозы:

2ТЭ10Л-xxxx	Луганский тепловозостроительный завод им. Октябрьской революции, 1967 г., Заводской номер на табличке - 255.
2ТЭ10В-xxxx	Ворошиловградский завод им. Октябрьской революции.
ТЭ3-6106	Луганский тепловозостр.завод им. Октябрьской революции, 1966 г.
Д ^а -31	АЛКО, США, 1945 год.
ТГК2-xxxx	Калужский машиностроительный завод, 1964 год.
ТГМ1-1681	Ордена Трудового Кр. Знамени з-д им. Ф.Э.Дзержинского, г. Муром, 1964 г
ТГМ23В48-1654	Ордена Трудового Кр. Знамени завод им. Ф.Э.Дзержинского, г. Муром, 1973 г
ТГМ3-1156	Людиновский тепловозостроительный завод, 1966 год.
ТЭ1-20-068	Завод №75 Министерства Транспортного машиностроения, Харьков, 1948.
ТЭ2-025	Тепловозный завод Мин-ва Транспортного машиностроения, Харьков, 1951 г.
ТЭМ2-2558	Ворошиловградский завод, 1972 год, (на таблице в музее Брянский завод).
ТЭП10-xxxx	Харьковский завод транспортного машиностроения им. В.А.Малышева, 1964.
ТЭП60-1081	Коломенский тепловозостроительный завод им. В.В.Куйбышева, 1982 г.
ТЭП70-008	Коломенский тепловозостроительный завод им. В.В.Куйбышева, 1979 г.
ЧМЭ3-4115	ЧКД-Соколово, Чехословакия, 1984 год

Электровозы:

ЭР2-1270	РВЗ
ВЛ60 ^к -157	НЭВЗ, 1960 год
ВЛ22 ^м -374	НЭВЗ, 1950 год (по номеру), на музейной табличке - 1947 год

Спецтехника:

АГВ-211	Автодрезина
АС1А-2134	Автомотриса
ВПО-3000	Выправочно-подбивочно-отделочная машина
Дгку-134	Автодрезина
АГМ	Автодрезина
ДЖ45	Кран
ПРСМ-3	Сварочная машина
СПД-216	Снегоочиститель
МК6 + УП2	Грейферный кран с прицепом (платформой) УП2
ШПМ-01	Шпалоподбивочная машина

Вагоны:

2-х осный	пассажирский вагон
4-х осный	2-х этажный экскурсионный вагон (28 мест)
4-х осный	вагон-музей (вагон 1934 года постройки)
4-х осный	думпкар, 1974 года выпуска, (№91321953), низкие борта.
4-х осный	ЦМВ, в вагоне расположена дирекция музея.

Список литературы:

1. Б. Рустамов, В. Садовников "Стальных путей связующая нить", Ташкент, 1988.
2. З.К. Ахмеджанова "К истории строительства железных дорог в Средней Азии", Ташкент, 1965.
3. История железнодорожного транспорта России. Т1, 1836-1917 гг. СПб, 1994.
4. Н.А.Зензинов "От Петербурго-Московской до Байкало-Амурской магистрали", М., Транспорт, 1986.
5. Проспект "Музея железнодорожной техники", Среднеазиатской ордена Октябрьской революции железной дороги, 1989.



ВЫБЕРИ ВЫСТАВКУ!

www.MVK.ru | 105-34-42



ВЫСТАВКИ ТРАНСПОРТНОГО ФОРУМА



ПРОМ ТРАНС
 7-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
 СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ВЫСТАВКА ПРОМЫШЛЕННОГО
 ТРАНСПОРТА



СИТИ ТРАНС ЭКСПО
 3-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
 СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ВЫСТАВКА ГОРОДСКОГО
 ТРАНСПОРТА,
 ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ И
 РЕМОНТА



ТРЕЙЛЕР
 2-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
 СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ВЫСТАВКА ПРИЦЕПНОЙ
 ТЕХНИКИ



АВТО ФУРГОНЫ
 2-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
 СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ВЫСТАВКА
 АВТОМОБИЛЬНЫХ
 ФУРГОНОВ И
 ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО
 ОБОРУДОВАНИЯ



RAILTRANEX
 2-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
 СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
 ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТА,
 ОБОРУДОВАНИЯ И УСЛУГ
 ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

27.01 - 30.01
 ЯНВАРЬ
 2004

Выставка:
 Организаторы:

Почтовый адрес:
 Директор выставки:

Проезд:
 Во время выставок:

ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ В «СОКОЛЬНИКАХ»
 MVK - Международная выставочная компания,
 Министерство транспорта РФ
 107113, Москва, Сокольнический Вал, 1, павильон 4
Аксёнова Любовь Александровна
 Тел./факс: (095)105-3442, 268-8208, e-mail: ala@mvk.ru, aov@mvk.ru
 м. «Сокольники», парк «Сокольники»
 от метро до выставочного центра - бесплатный автобус

РОССИЯ, МОСКВА, КУЛЬТУРНО-ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР «СОКОЛЬНИКИ»

При поддержке:

ОАО «Российские железные дороги»
 Министерства промышленности, науки и технологий РФ
 Торгово-промышленной палаты РФ

Генеральный информационный спонсор:

Основные Средства

Генеральный организатор конкурсов:

ДЕРЕВОЗЧИК

ТЕХНИКА

“Этапы большого пути”

(материалы к истории развития бронепоездов РККА после гражданской войны)



Бронепоезд периода гражданской войны. Фото и иллюстрации из архива автора

Закончились кровопролитные бои гражданской войны, в которой бронепоезда сыграли одну из главных ролей в вооруженной борьбе противоборствующих сторон. Для СССР наличие эффективной армии для защиты от внешних источников агрессии и использование силы в разрешения конфликтов внутри страны требовали повышения боевой готовности Красной Армии и войск ОГПУ. В связи с этим начался рост механизации и моторизации войсковых частей. Однако это не коснулось бронепоездных сил. Их развитие даже несколько затормозилось. Среди политиков раздавались даже такие голоса, что бронепоезда уже сыграли свою роль и, у них нет будущего. Бронепоезда были переподчинены ГАУ (главное артиллерийское управление) и потеряли свою организационную самостоятельность, перейдя на положение “артиллерии на железнодорожном ходу”.

Народному хозяйству нужны были паровозы и значительная часть бронепаровозов, после разбронирования стала выполнять функции гражданских паровозов, а бронеплощадки шли на переплавку.

Несмотря на значительное сокращение бронепоездов, проводилась работа по обоснованию их боевого использования в будущем.

В период 1920 – 1930 годов были рассмотрены три варианта использования бронепоездов в будущем:

1. В крупном вооруженном конфликте в Европе (бредовая идея мировой революции все еще будоражила умы политиков и военных, хотя они уже и пришли к выводу, что без штыков Красной Армии никакая мировая революция невозможна). Предполагалось, что роль бронепоездов здесь будет иметь вспомогательные функции – усиление полевой артиллерии приданных армий, охрана головных железнодорожных участков и направлений при наступлении. Способность их переброски в короткие сроки на большие расстояния, при наличии большой огневой мощи.

2. В локальных войнах на Восточном фронте. На восточных и азиатских ТВД (театрах военных действий) они способны были решать задачи ударных сил. А диапазон их применения предполагалось, что будет столь же широк, как и в годы Гражданской войны.

3. В подавлении внутренних восстаний. Здесь главную роль должны играть внутренние войска, а армия от карательных функций должна быть освобождена, для чего было необходимо часть имеющихся бронепоездов передать на вооружение войск ОГПУ.

С 1924 года оставшиеся от разоружения бронепоезда были сведены в дивизионы, и уже к 1925 году их было сформировано десять.

С 1928 года бронепоезда, в основном самые новые и боеспособные, стали передаваться на вооружение внутренних войск ОГПУ.

В феврале 1930 года начальник штаба РККА Б.Шапошников дал указание Управлению моторизации и механизации совместно с Управлением военно-морских сил (железнодорожная артиллерия береговой охраны) разработать тактические требования к системе вооружения бронепоездов, с одновременным приведением старых бронепоездов в исправное состояние и ускорить начатую модернизацию парка бронепоездов, с постепенной заменой их на новые типы.

В 1931 году был опубликован проект Боевого Устава Броневых сил РККА регламентирующий организацию и боевую службу бронепоездов. Бронепоезда разделялись по типам, в зависимости от тактического назначения: легкие и тяжелые полевые бронепоезда-батареи.

За высшую постоянную тактическую единицу принимался дивизион в составе 2–3 бронепоездов (из них обязательно один – тяжелый). Предусматривалась и временное создание групп бронепоездов, в составе бронепоездов всех типов (но не более – 6).

Использование бронепоездов в новых условиях требовало и соответствующей материальной части, обеспеченной средствами

хим.защиты и ПВО.

Материальная часть в обязательном порядке должна была состоять из:

- бронированного паровоза;
- 2-4 артиллерийских бронеплощадок;
- площадки ПВО;
- 4-х (реже 2-х) контрольных платформ.

Все эти работы поручено провести на военном складе №60 (позднее – бронерембаза НКО №6) располагавшемся на территории Брянского завода “Красный Профинтерн”.

К тому времени, всё производство бронепоездов страны было сосредоточено на этом заводе. Здесь же дислоцировался и 1-й учебный полк бронепоездов им. Ф.Н.Алябьева. Кроме того, завод располагал запасной площадкой, на которой, находились на хранении, в законсервированном виде, 12 бронепоездов времен гражданской войны. И среди них знаменитые бронепоезда – “Клим Ворошилов” и “Матрос Железняк”.

Одновременно с ремонтом и модернизацией стоящих на вооружении, проводились работы по разработке новых типов бронепоездов.

В 1933 году здесь же был спроектирован бронепоезд серии БП-35. После успешных испытаний, он был запущен на заводе “Красный Профинтерн” в серийное производство, которое продолжалось до августа 1941 года – времени эвакуации завода в Красноярск. На новом месте строительство бронепоездов серии БП-35 не возобновлялось.

За весь период производства, только Красная Армия получила 47 таких поездов. Некоторая часть бронепоездов серии БП-35 строилась для внутренних войск НКВД.

Бронепоезд серии БП-35 состоял:

- бронепаровоза ПР-35 оборудованного башней ПВО со спаренными 7,62-мм пулеметами “Максим” и радиостанцией – 71-ТК-1 (или РСМК);
- 2-х легких бронеплощадок ПЛ-35 с 2 х 76,2-мм орудиями обр. 1902/30 г. и 6 пулеметами “Максим” на каждой бронеплощадке, или 2-х тяжелых бронеплощадок ПТ-35 с

одним 107-мм орудием обр. 1910/30 г. на каждой.

– площадки ПВО типа СПУ-БП со счетверенной 7,62-мм зенитной пулеметной установкой "Максим";

– 4-х контрольных платформ – "двухосные 16-20 тонн".

Кроме строительства бронепоездов, была попытка поставить на вооружение Красной Армии и бронедрезины.

Калужский завод, серийно производящий мотовозы серии: "М 3/2" попытался на их базе создать серию бронедрезин.

В работе по строительству бронедрезин использовались не только элементы мотовоза, но и танков, в частности Т-26 (использовались башни с артиллерийским и пулеметным вооружением).

Так в течение нескольких лет были построены бронедрезины типов:

- Д-37;
- ДТ-45;
- БД-39;
- БДТ.

Все они были разработаны на базе стандартного мотовоза "М 3/2". Все бронедрезины имели танковую башню с вооружением. Однако малая мощность двигателя – 40 л.с. и слабое бронирование 9-15-мм не позволили бронедрезинам эффективно решать стоящие перед ними задачи. Поэтому широкого распространения они не получили и массово не производились.

К 22 июня 1941 года на вооружении РККА их было всего – 9, сведенных в отдельный батальон бронедрезин.

Правда последняя предвоенная разработка – бронедрезина БДТ, тоже имела базу мотовоза "М 3/2", но в сочетании с агрегатами автомобиля ЗиС-5 и двигателем мощностью – 75 л.с. Но она так и осталась опытным образцом.

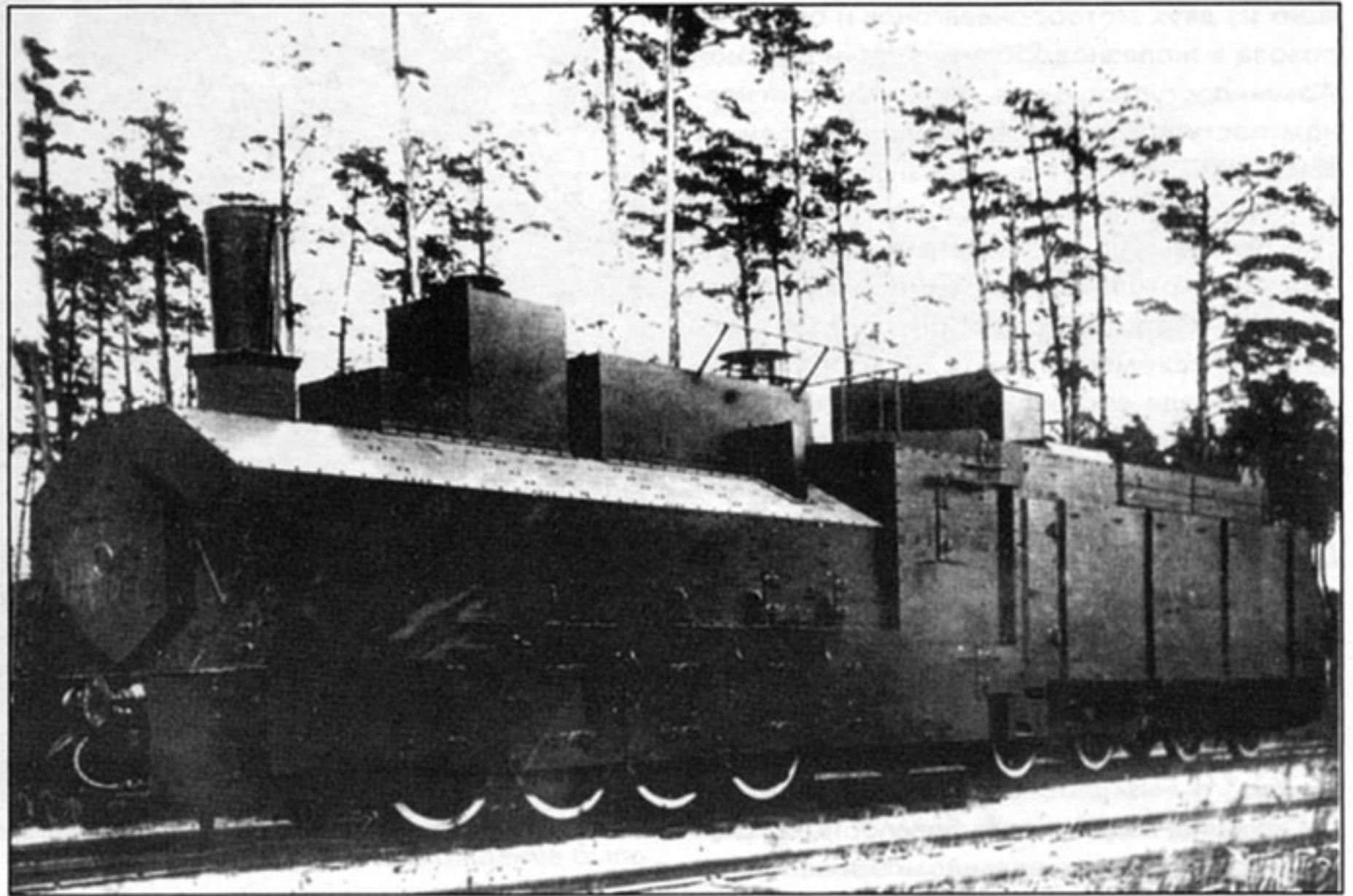
Была попытка построить бронедрезину и во время войны. В феврале 1942 года, на оставшемся оборудовании эвакуированного на Восток, Коломенского паровозостроительного завода им. Куйбышева была построена опытная бронедрезина (как ее назвали – броневомоториса) "Красная Звезда" с использованием паровозных и танковых агрегатов. Представители АБТУ не проявили к ней интереса и работы по ней были прекращены. Это видимо было связано с тем, что в роли бронедрезин в тот период успешно применяли сухопутные броневомобили приспособленные к движению по железнодорожной колее.

Рассматривая вопрос о строительстве бронепоездов, нельзя не остановиться на интересном его – разделе мотоброневагона.

История его создания в России, относится еще к временам Первой мировой войны, когда опыт применения бронепоездов выявил ряд их существенных недостатков, и особенно громоздкость конструкции, малую подвижность, неудобство управления огнем.

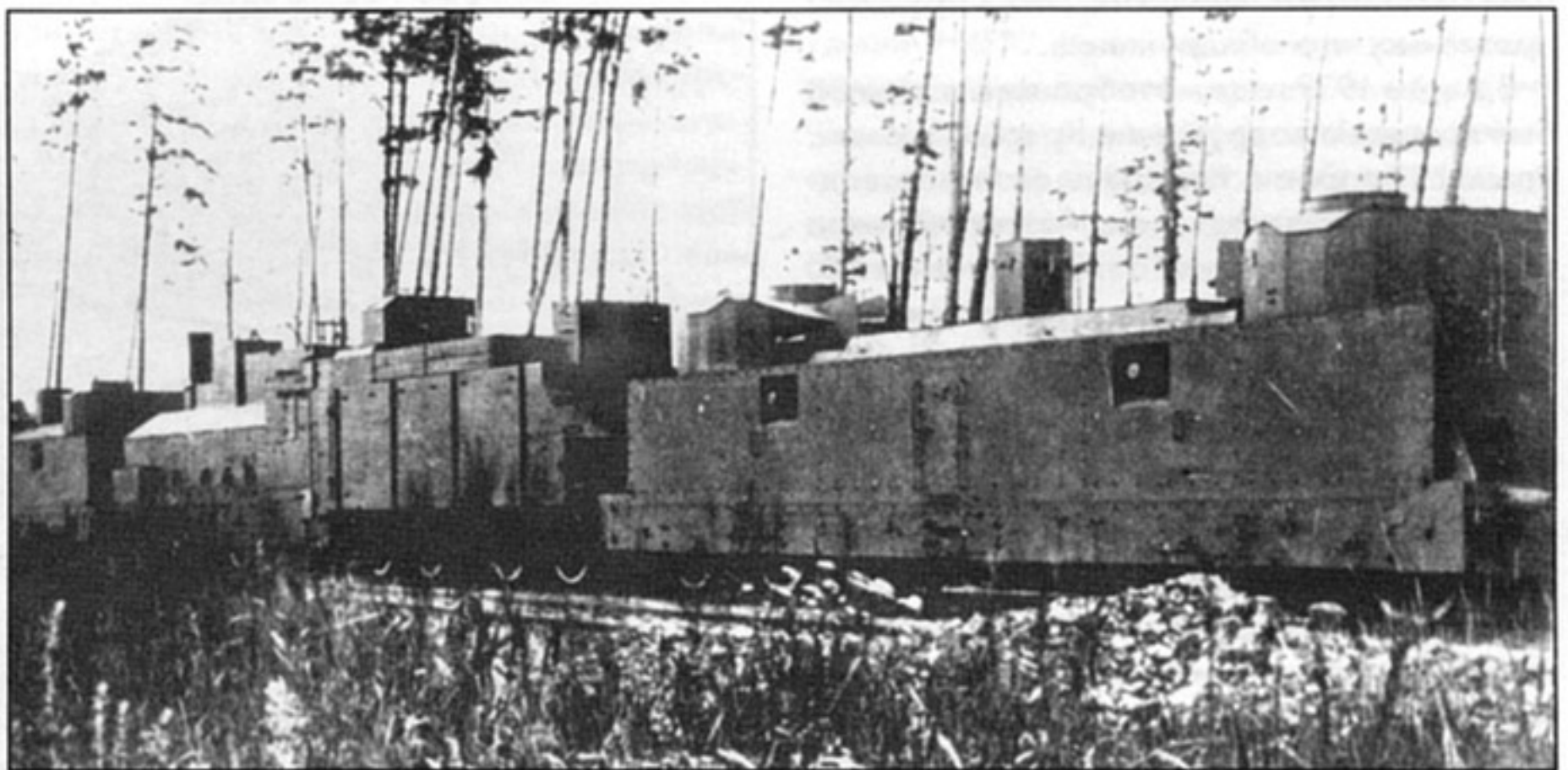
Строившиеся в Киевских, Одесских и Вологодских железнодорожных мастерских бронированные моторные дрезини типа "Стрела" не могли решать задач стоящих перед бронепоездами из-за слабости вооружения, состоящего из 2-4 пулеметов.

Поэтому был разработан проект, а по-



Бронепаровоз ПР35 бронепоезда БП35

Бронепоезд БП35 постройки завода "Красный Профинтерн" серийно строился 1935-1941 гг.



том и построен мотоброневагон "Заамурец". Проект был разработан начальником военно-дорожного отдела УВОСО Юго-Западного фронта подполковником Бутузывым, а строительство поручили 4 роте 1-го Заамурского железнодорожного батальона под командованием капитана Крживоблоцкого работавший в Одесских мастерских. Даже был выделен кредит для строительства мотоброневагона в сумме 141 тысячи рублей.

Производство мотоброневагона началось в январе 1916 года, а уже 18 октября он был построен, назван "Заамурец" и представлен для осмотра комиссии для отправления на фронт.

Судьба мотоброневагона "Заамурец" сложилась непросто. Он побывал в руках анархистов, в марте 1918 года был в составе бронесил Красной Армии, а уже в июле 1918 года был захвачен белочехами в Сибири и переименован в "Орлик-1". После ухода чехословацкого корпуса из России, попадает в руки японцев, которые передают его белогвардейцам, которые в 1922 году под натиском Красной Армии уходят в Китай и там "Заамурец" входит в состав дивизиона бронепоездов русской дивизии Китайской армии

ЧжанЧзул-чан. Дальнейшая судьба "Заамурца" неизвестна, хотя и имеются некоторые сообщения, что в 1930 году он был захвачен в Китае японскими войсками.

К идее строительства мотоброневагонов в нашей стране, вернулись в 30-е годы, что обеспечивало легкость управления со стороны командира бронепоезда личным составом, движением мотоброневагона, работой его орудий и пулеметов. Сам мотоброневагон имел небольшие размеры, отсутствия демаскирующего дыма и пара и шума при движении.

Бронепоезд, состоящий из бронепаровоза и двух мотоброневагонов, имел более широкий диапазон тактических возможностей по сравнению с обычным бронепоездом, ибо все составные части его могли осуществлять независимый маневр и вести боевые действия как вместе, так и на значительном удалении друг от друга.

Типовая конструкция двухосного мотоброневагона с несущим корпусом вооруженного двумя 76-мм пушками обр. 1902 года и семью 7,62-мм пулеметами "Максим" была разработана в 1934 году инженером Н.И.Дыренковым и принята на вооружение под индексом – "Д-2".

Однако, подобных бронепоездов, состоящих из двух мотоброневагонов и бронепаровоза в железнодорожные части Красной Армии поступало очень мало. Они в основном поступали на вооружение внутренних войск НКВД по охране железных дорог.

Тем не менее интерес к ним у руководства Красной Армии был огромный. В АБТУ Красной Армии даже возникла идея отказаться от строительства бронепоездов классической схемы, а иметь на вооружение бронепоезда состоящие из двух мотоброневагонов или одного тяжелого мотоброневагона, проект которого в 1935 году начали разрабатывать в СКБ-2 Кировского завода в Ленинграде.

Мотоброневагон (еще его называли — бронированная автомотриса) получила индекс — МБВ. В 1936-1937 годах на Кировском заводе были закончены постройкой два таких мотоброневагона. Приступили к их испытаниям.

Создание МБД явилось бесспорным успехом. С габаритами меньшими бронепоезда типа БП-35 они значительно превосходили его в скорости и маневренности, всего на четверть уступая в количестве артиллерийских орудий. Преимуществом мотоброневагона было отсутствие дыма, что затрудняло противнику его обнаружение.

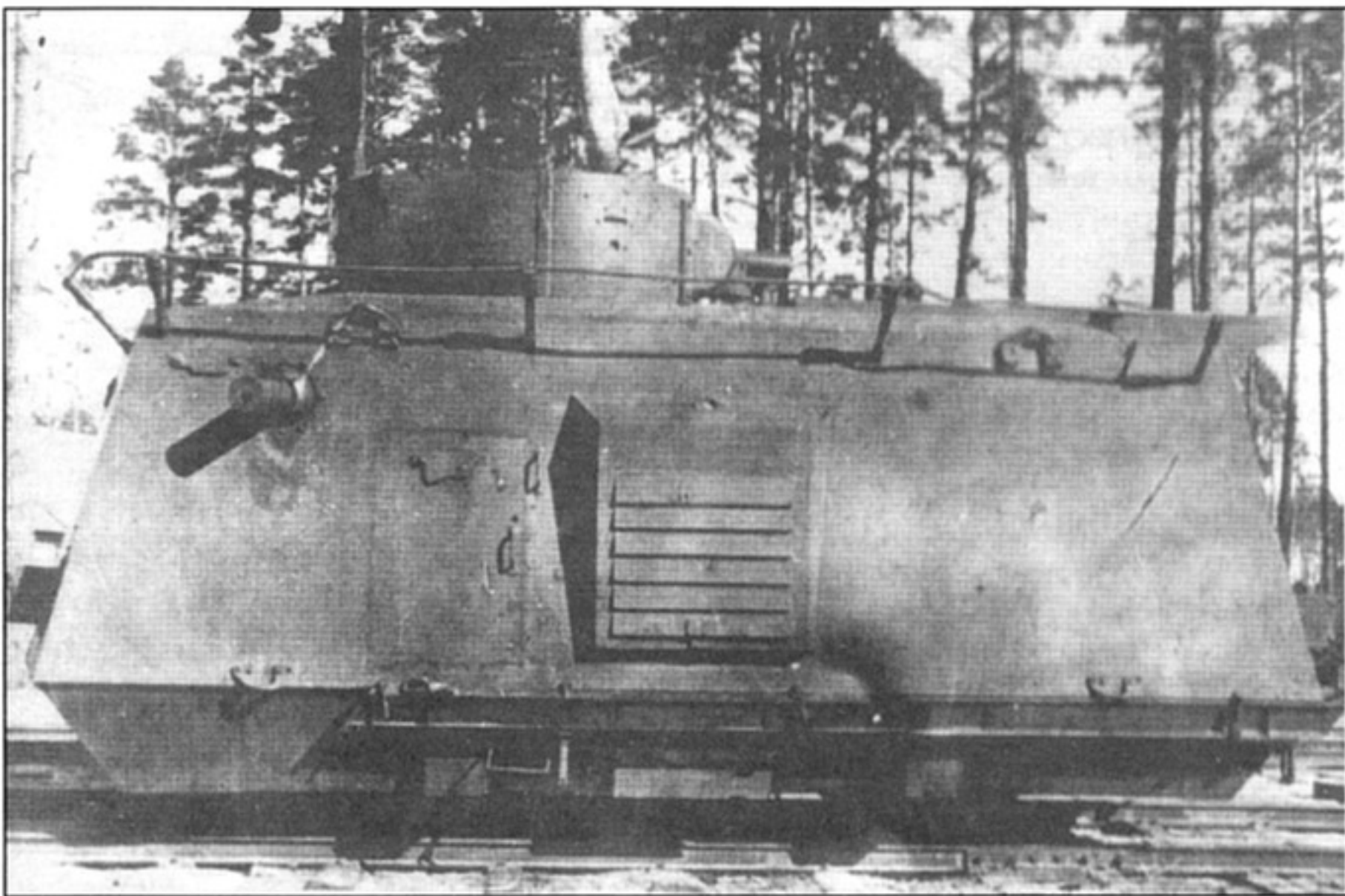
В марте 1939 года мотоброневагон — МБВ был принят на вооружение Красной Армии. Решался вопрос о передаче его производства на другие заводы, ибо Кировский завод был занят разработкой тяжелого танка КВ. На 22 июня 1941 года оба мотоброневагона — МБВ находились при бронепоезде №60 Ленинградских высших танковых курсов усовершенствования командного состава.

Видя огромный интерес проявленный со стороны военных к мотоброневагонам, руководство завода "Красный Профинтерн" в г.Бежицы Брянской области, — единственным производителем бронепоездов в стране в предвоенные годы, дало указание СКБ завода на разработку своего мотоброневагона, с использованием опыта проектирования других КБ по мотоброневагонам Д-2 и МБВ. В проекте предусматривалось использовать моторно-трансмиссионную группу и орудийные башни с вооружением танка Т-34. В начале 1941 года было начато строительство первого опытного образца мотоброневагона. Однако завершить его не удалось. Начавшаяся война и предстоящая эвакуация оборудования завода на восток (г Красноярск) прервали эту работу.

Участие бронепоездов Красной Армии в военных конфликтах в период между началом Второй Мировой войны и началом Великой Отечественной войны (с 3.09.1939 года по 22.06.1941 года)

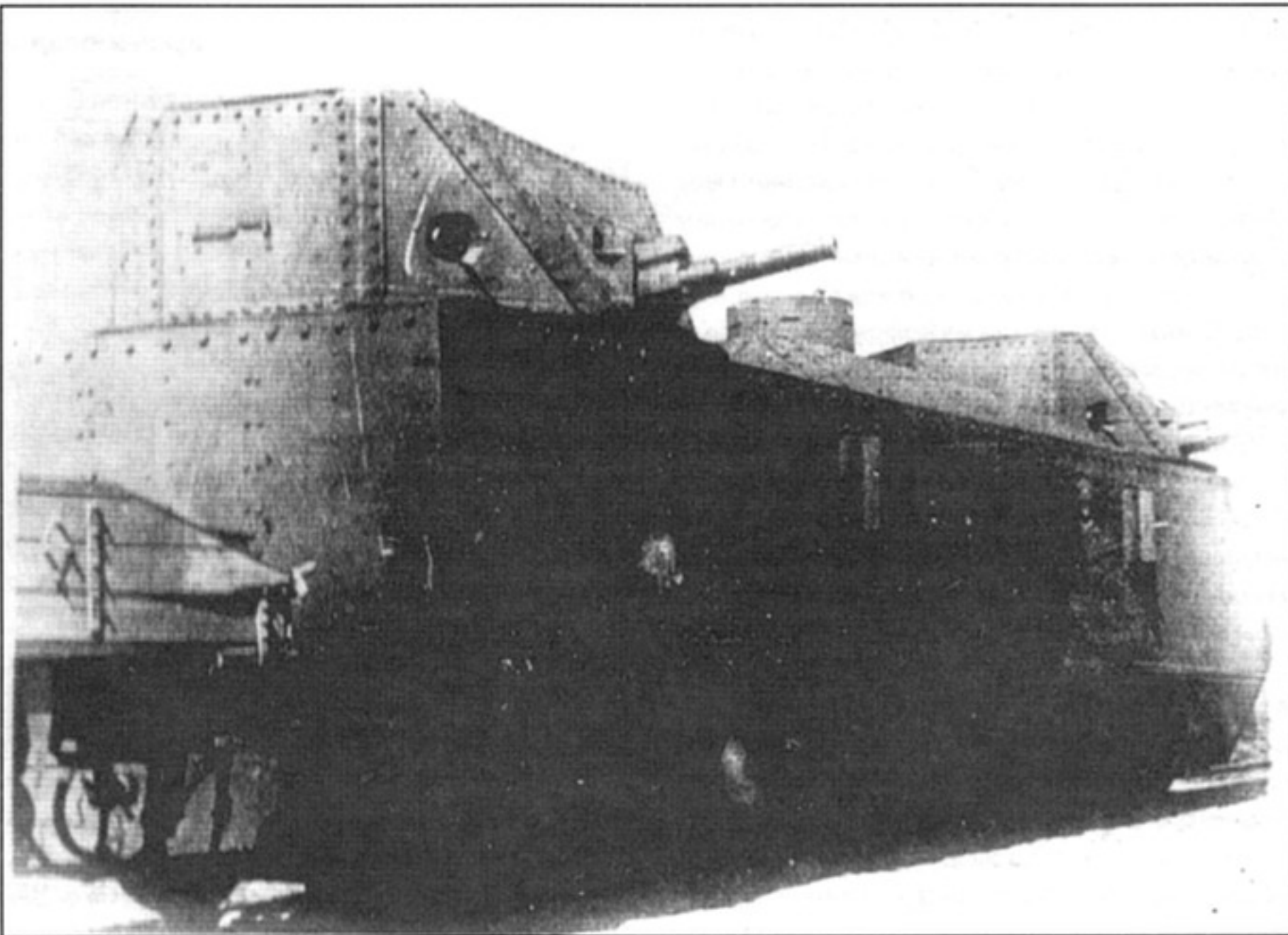
Рассматривая развития бронепоездов Красной Армии накануне Великой Отечественной войны, нельзя не отметить участие их в военных конфликтах:

В период с 17.09 по 28.09.1939 года на территории Западной Белоруссии и Западной Украины против Польши.

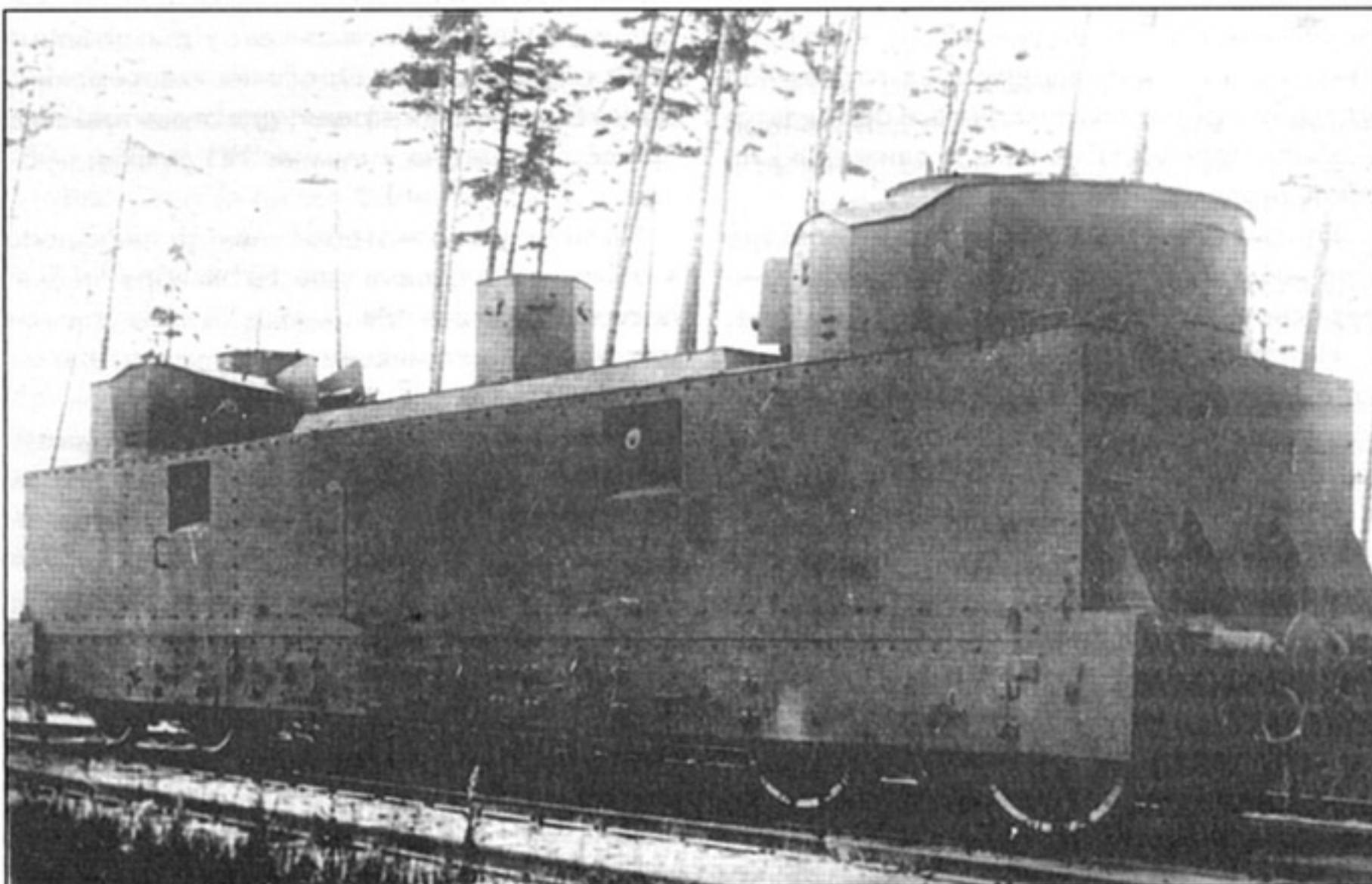


Бронедрезина БДТ

Бронеплощадка на базе 4-х осной платформы бронепоезда постройки НКПС 1942 г.



Бронеплощадка ПЛ35 бронепоезда БП35



В составе войск РККА Белорусского и Украинского фронтов входило более ста железнодорожных частей и подразделений и среди них:

6 дивизионов бронепоездов (№№1, -3, -4, -5, -6, -8);

6 отдельных бронепоездов:

- легкие №№16, -17, -19, -31;
- тяжелые №15 и №21.

С 30.08.1939 года по 12.03.1940 года в советско-финляндской (зимней) войне.

В составе войск РККА принимали участие около 40 различных частей и подразделений железнодорожных войск и среди них:

8-ой отдельный дивизион бронепоездов;

4 отдельные бронепоезда:

- тяжелый №21;
- легкие №№16, -60, и 73.

В конце 30 годов бронепоезда выделяются в разряд специальных войск.

В составе РККА, по мобилизационному плану №23 предусматривалось иметь:

- 9 отдельных дивизионов бронепоездов;
- 2 отдельных тяжелых бронепоезда;
- 13 отдельных легких бронепоездов;
- 1 отдельный дивизион бронедрезин;
- 1 запасной учебный полк бронепоездов.

По состоянию на 22.06.1941 года Красная Армия (без ВВ НКВД) имела в своем составе:

- 19 тяжелых бронепоездов;
- 34 легких бронепоезда.

Всего 53 бронепоезда в составе которых находились:

- 53 бронепаровоза;
- 106 артиллерийских бронеплощадок;
- 28 бронеплощадок ПВО;
- 9 бронедрезин;
- более 100 бронеавтомобилей на железнодорожном ходу;

Несколько мотоброневагонов.

Бронепоезда РККА были сведены в отдельные дивизионы (ОДБП) которые были приданы округам и дислоцировались на их территории:

Западный Особый военный округ – 4 и 8 ОДБП;

Киевский Особый военный округ – 1 ОДБП;

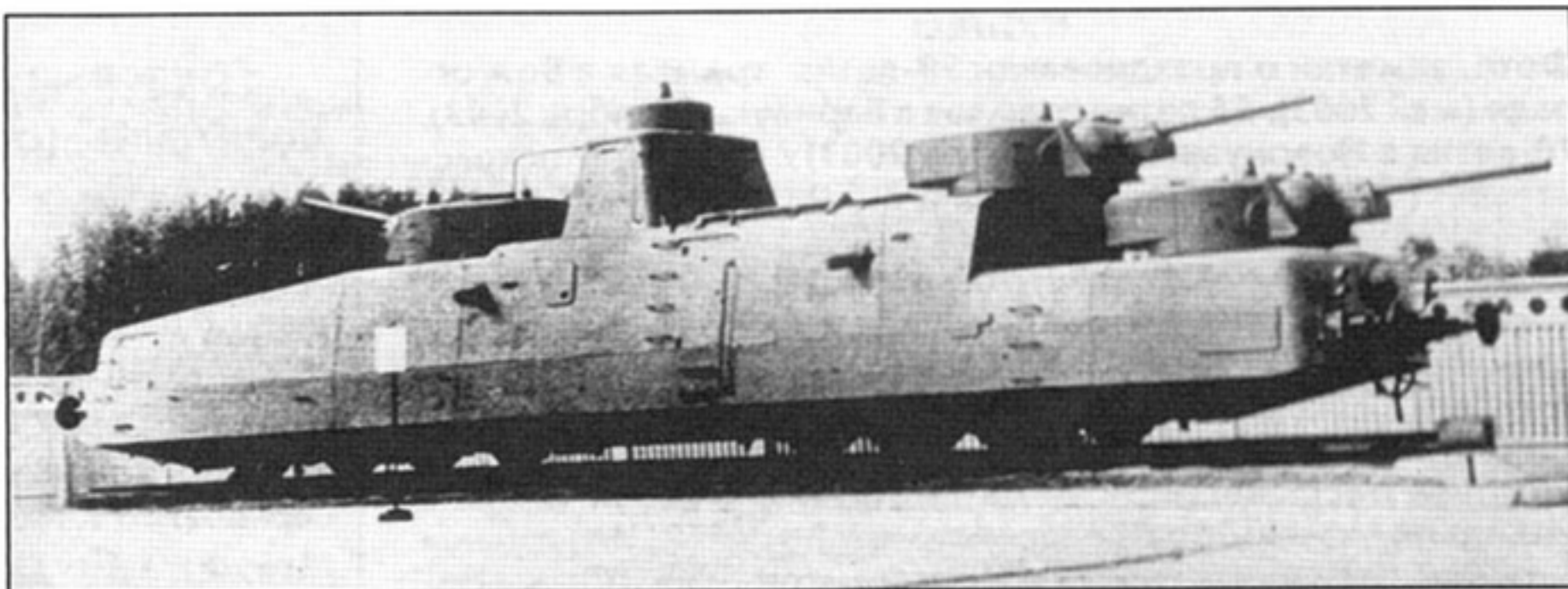
Закавказский военный округ – 7 ОДБП;

Среднеазиатский военный округ – 10 ОДБП;

Дальневосточный военный округ – 9 ОДБП;

г.Бежица (под Брянском) – 1-ый учебный полк бронепоездов РККА, с базой хранения, на которой находились 12 бронепоездов времен Гражданской войны, входящие в состав 4-х кадрированных ОДБП (№№2, -3, -5, -6). Боевое развертывание ОДБП (№3, №5 и №6) со снятием бронепоездов с хранения было осуществлено в период сентября 1939 года с дальнейшей постановкой на хранение, после участия в освобождении Западных земель Белоруссии и Украины.

В начальный период войны на фронтах, были задействованы до 75 бронепоездов, как Красной Армии, так и войск НКВД. Многие из них погибли сдерживая натиск немецких войск рвущихся в глубь страны. Особенно велики потери были от авиации противни-



Мотоброневаягон МБВ

ка, так как зенитных средств на бронепоездах было недостаточно, а так же некоторые бронепоезда, после израсходования боекомплекта, были уничтожены экипажем в связи с тем, что пути отхода были перекрыты вклинившимися далеко в глубь страны немецкими танковыми клиньями.

Бронепоезда хотя организационно и входили в состав ОДБП, но это вхождение было номинальным, ибо действовать им приходилось самостоятельно в большом удалении от командования дивизиона, а порой и отсутствия всякой связи с ними.

Огромные потери в вооружении и боевой техники, особенно в танках, в начальный период войны и невозможность их быстрого пополнения из-за эвакуации специализированных предприятий на Востоке, заставило руководство страны искать выход из этой сложившейся ситуации. Вот тут и вспомнили об опыте Гражданской войны по созданию вооружения для противостоящих сторон – бронепоездах.

Уже в июле 1941 года на паровозостроительных, ремонтных заводах, мастерских железнодорожных депо закипела работа по строительству бронепоездов – на тему железнодорожных броненосцев. Не было единого проекта, каких либо технических условий, унификации частей и механизмов, вооружения. В условиях дефицита времени и средств, бронепоезда строились из того что имелось в наличии, любое листовое железо, вагоны, паровозы, пушки и пулеметы – порой чуть ли не музейные образцы.

Большие потери, в основном от немецкой авиации, заставили заняться усилением средств ПВО на имеющихся в наличии и вновь строящихся бронепоездах.

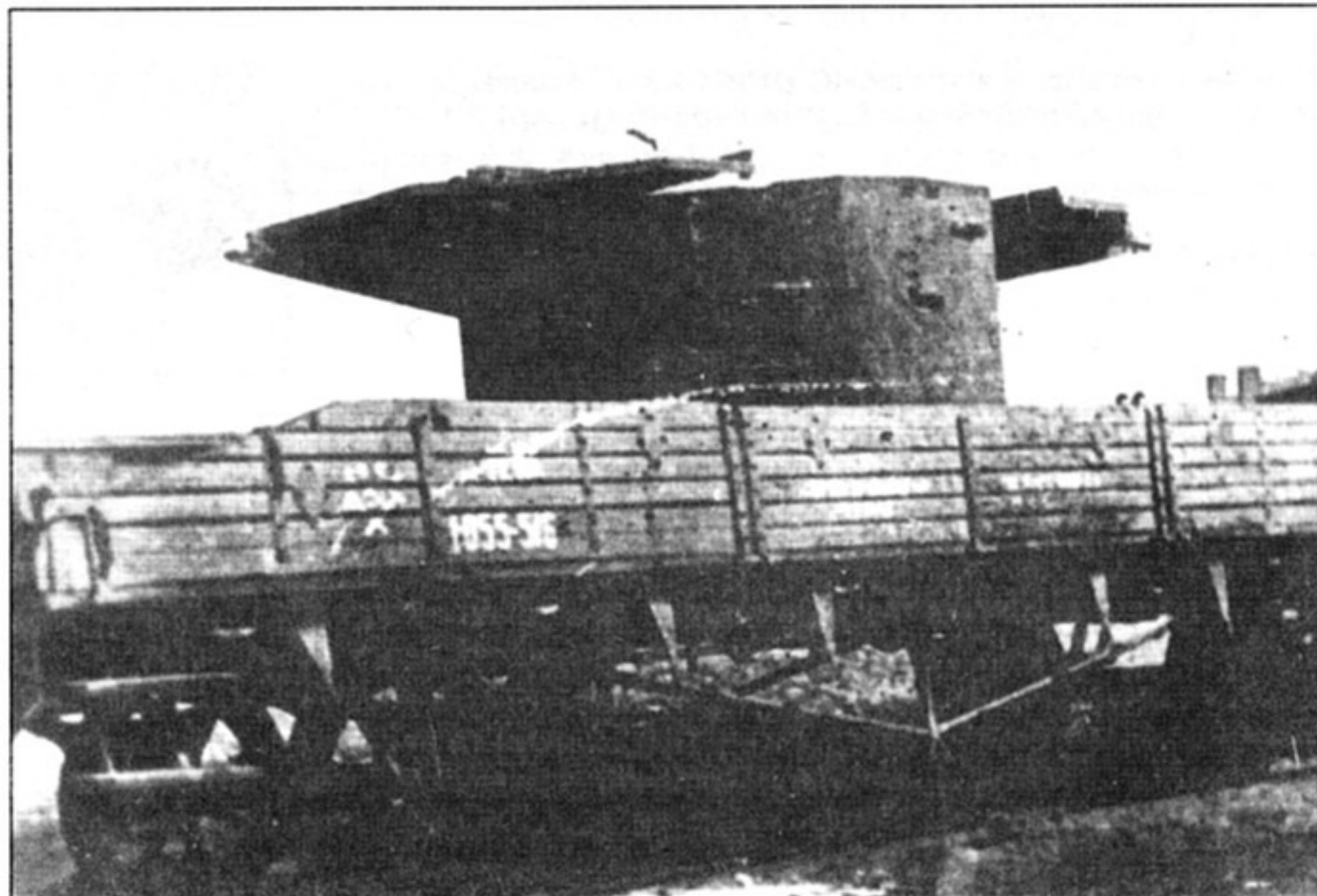
Каждый бронепоезд получил по две зенитные бронеплощадки. С началом войны на них устанавливали счетверенные 7,62-мм пулеметы "Максим", а с 1942 года – 25-мм зенитные автоматические пушки, а на некоторых бронепоездах и 37-мм зенитные пулавтоматы.

Прекращение производства бронепоездов серии БП-35, в связи с эвакуацией завода "Красный Профинтерн" в Красноярск, заставили НКПС, помимо поощрения строительства на ремонтных предприятиях и депо – импровизированных бронепоездов, начать строительство в августе-сентябре 1941 года почти двух десятков бронепоездов, по типу близким к БП-35, по чертежам разработанным на Полтавском паровозоремонтном заводе. Они были проще в изготовлении и имели более надежную броневую защиту. Бронепоезда производились под обозначением НКПС-42.

С октября 1941 года началось массовое объединение бронепоездов как вновь построенных так и бронепоездов довоенной постройки, не потерянных в первые месяцы войны во вновь формируемые ОДБП (отдельные дивизионы бронепоездов).

(продолжение следует)

Площадка ПВО бронепоезда типа БП-35



КУПЛЮ

Фото, заметки о праздновании 90-летия трамвая в Волгограде (май 2003), 55 летия трамвая в Барнауле (ноябрь 2003), 70-летия в Новокузнецке (ноябрь 2003) / 141170, Московская обл., п.Монино, ул.Масловка, 7-53, Семенову Н.М.

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.

"Локотранс" 5/97, 6/99, Железнодорожное дело" №№1,2,5 с начала издания, в хорошем состоянии / 127427, Москва, а/я 46; Т. (095) 746-60-55

Нагрудные значки "За безаварийный пробег на локомотиве 1 000 000 км", и "...500 000 км" или обменяю на книги В.Ларин "Наградные знаки ж.д. транспорта", Киев, 2003 г.изд. Оригинальное издание. / Московская обл., Балашиха, Т. 525-64-83

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

Буклет, выпущенный в 1996г. к 100-летию Луганского тепловозостроительного завода. Копии не предлагать. / Jevgeni Shirai, PK 19, Тара, 45101, Estonia (Эстония)

ПРОДАЮ

Служебное расписание движения пассажирских поездов 2003/2004 Свердловской ж.д. (504 стр.) / 620039, Екатеринбург, а/я 101, Здоровенко Е.Г.

Модели подвижного состава США, Европы: "Rivarossi", "Lima", Jouef", "Bachmann" / Москва, Т.(095)482-69-41, с 10 до 17 час.

DVD диск 2 часа о 5-й выставке "Локотранс" Ставрополь-Кисловодск / 346404 Ростовской обл., Новочеркасск, а/я 21

Филателистический материал жд тематики, сборники научно-технических статей по электровозостроению, каталоги электровозов, альманахи "Локотранс" периода 2000-2003 гг., монографию "Магистральные электровозы" из 3 книг с автографами авторов. 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 накидной дужкой и сцепкой НЕМ (без колесных пар) / 144012 Моск. обл., Электросталь, а/я 104, Сергеев О.А. e-mail: lokotrans@elsite.ru

ДЕРЕВЬЯ для макетов и диорам 1:35, 1:72, 1:87, 1:120, 1:160, грунт, трава и т.д. / 140008, Москва, ул. 1-я Вольная, 15/2-8, Ивашков И.И., Т.(095) 706-79-86; 8-910-403-07-59

Паровоз BR65 (N) в отл. состоянии, здания Auhagen новые: (НО - вокзал Краков 11381, Отель Бюргхауз 12348, дом 11385, Stellwerk 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.

Предлагаем включить в свои рекламные проекты на 2004 год

Модульная реклама: (рекламный блок, мм)

в разделе ПАКГАУЗ

1/12(85x40) 1/8 (85x60), 1/4(85x120),

1/2 (175x120), 1/1 (175x240)

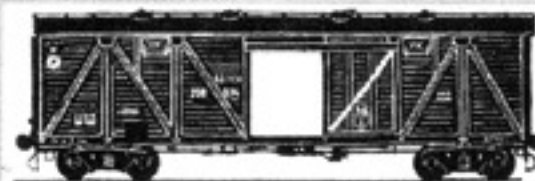
Размещение рекламы на обложке 3,4 страницы обложки

E-mail: lokotrans@elsite.ru

Т (096) 257-252-34 Т. из Москвы 8-257-252-34

Грузовые вагоны советских (российских) железных дорог

Konka НО (1:87)



Серия 280. Модель 4-х осного крытого вагона (прототип 62т, 1936-60 гг. Тележки ЦНИИ-ХЗ-0)

Серия 260. Модель 4-х осного крытого вагона (прототип 64 т, Тележки ЦНИИ-ХЗ-0)

Серия 450. Модель 4-х осной платформы с бортами

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

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

Заказ: оплата почтовым переводом 200 руб (150 руб.+ почта по России 50 руб.) по адресу:

144012 Московская обл.,

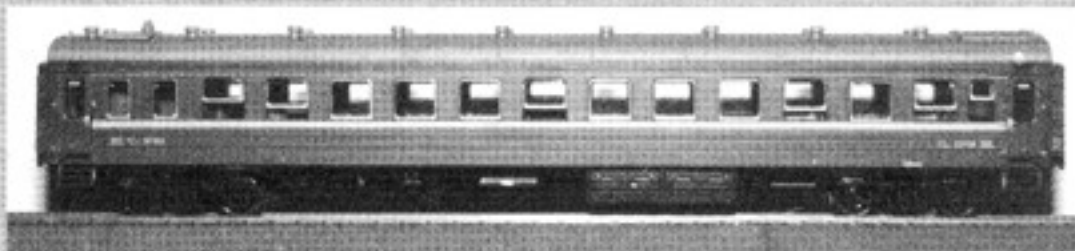
Электросталь, а/я 104,

Ивониной И.А.

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



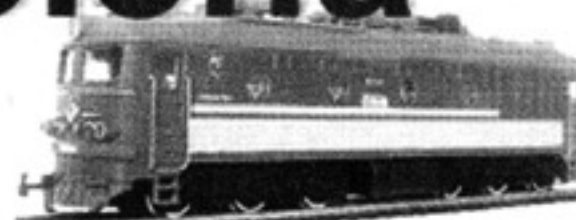
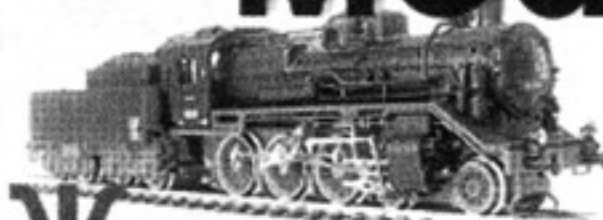
Самый большой выбор моделей, комплектующих и стартовых наборов по низким ценам BACHMANN LILIPUT SPECTRUM
Прямая продажа от поставщика в РОЗНИЦУ по ОПТОВЫМ ЦЕНАМ.
Отправка заказов во все регионы России, СНГ, мира
Телефон в Москве (095) 508-65-59



WWW.GOLDENTRAIN.RU



"Modelena"



Железнодорожные модели - почтой

Адрес в Интернете: www.modelena.ru

E-mail: staltsev@modelena.ru

ИЩУ

Ищу друзей для переписки и обмена фото 10x15 ТПС. Ответу всем. / Ямбаршев А.В., пр-т 50-лет Октября, 18, кв.181, Киев, 03162 Украина

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

Ищу информацию, чертежи, фото 8-осных полувагонов для перевозки руды / Беларусь, 231600, г.Мосты, а/я 9, Шевчук Сергей

Ищу фото, заметки о праздновании 90-летия трамвая в Волгограде (май 2003), 55 летия трамвая в Барнауле (ноябрь 2003), 70-летия в Новокузнецке (ноябрь 2003). На обмен есть материалы о юбилеях в С-Петербурге, Москве, Киеве / 141170, Московская обл., п.Монино, ул.Масловка, 7-53, Семенову Н.М.

Информацию (фото, сообщения в архив. прессе, упоминания в книгах) об эксплуатации немецких репарационных локомотивов на линии Минеральные Воды - Кисловодск / Markus Huber, Reusslstr. 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 фото 2ТЭ116А, ТЭП70 с №№001-007, 2ТЭ121. Не обязательно цветные и любого качества / Хомутов В.Ю., 412311, Саратовской обл., г.Балашов, пр.Космонавтов 2-3

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

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



Пассажирский вагон 2-х осный с тормозн. площ., РКО арт53516, новый, дешево / 144012 Моск. обл., Электросталь, а/я 104, Сергеев О.А. e-mail: lokotrans@elsite.ru



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ФОТО- и ВИДЕОМАТЕРИАЛЫ

ФОТОГРАФИИ, ВИДЕОФИЛЬМЫ
КАЛЕНДАРИ

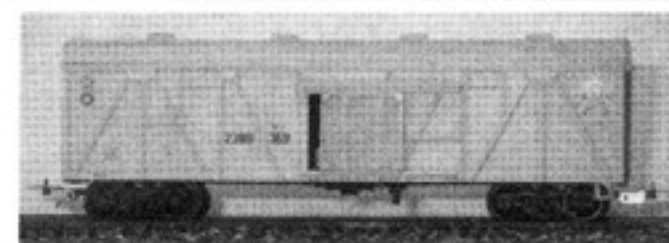
Информация и заказ по почте:
Россия, 125475, Москва, А/Я 6, Ю.Э.Акимов
www.comail.ru/~bahn

Продажа в магазинах:

<Транспортная книга>, Москва, Садовая-Спаская, 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.



НО 1:87



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

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

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

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

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



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, автомодели, цифровое управление от ROCO,
KIBRI, Lenz, Auhagen, Bachmann, PIKO, Mehano, Пересвет,
Modella, Конка, журнал "Локотранс" и др. Свыше 200
производителей

в наличие и на заказ в магазине

Т. 8(095)567-70-68 после 22.00

modelizm@mtu-net.ru



kibri®

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



ЮЖНО-РОССИЙСКАЯ ВЫСТАВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОДЕЛИСТОВ 10-16 июня 2004 г.

Северо-Кавказская дорога, Ростов-на-Дону

Приглашаем всех заинтересованных лиц, моделис-
тов, творческие и коммерческие организации
железнодорожно-модельной направленности при-
нять участие в выставке "Локотранс 2004"
на Северо-Кавказской дороге

Документацию по модульной системе ЛТ-МОДУЛЬ
(НО) и подробности для участников
запросите в редакции журнала "Локотранс"

Предварительные заявки на участие принимаются
до 1 февраля 2004 года

Россия 144012 Московская обл.,

Электросталь, а/я 104, Сергееву О.А.

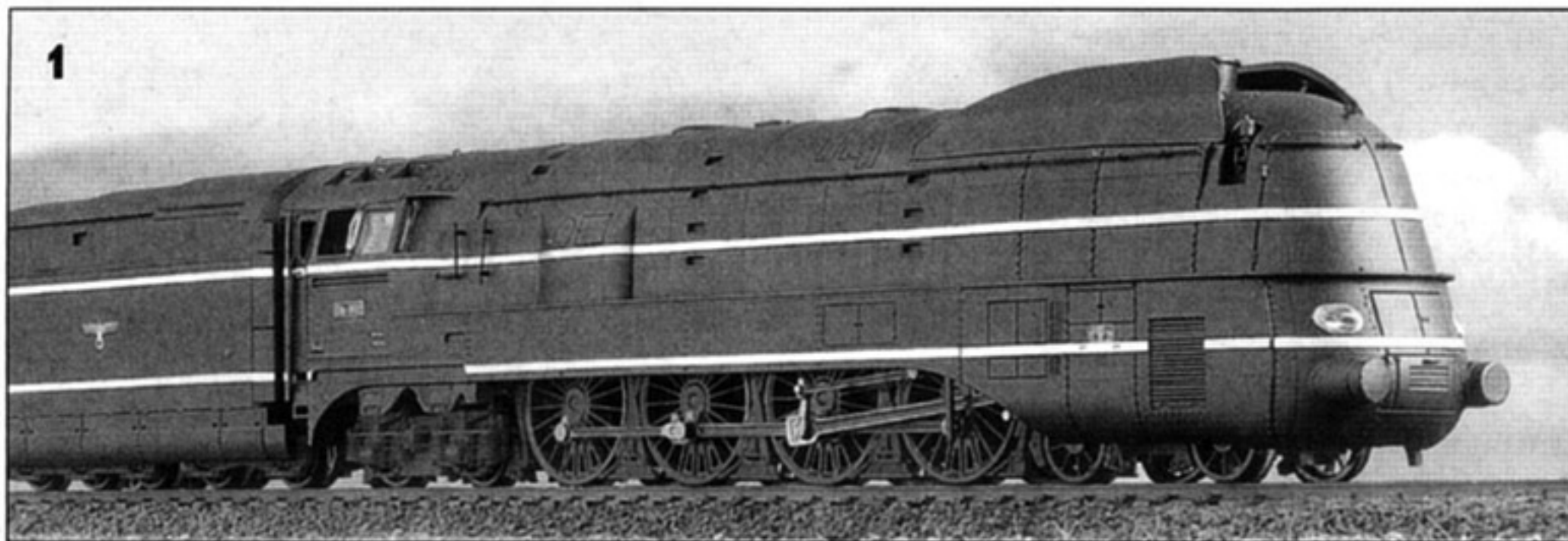
e-mail: lokotrans@elsite.ru

Светофоры "СИГНАЛ" РЖД-СЖД для типоразмера ТТ

СИГНАЛ™

- | | |
|--|---------|
| 2.1 Двухзначный мачтовый | 150 руб |
| 3.1 Трехзначный мачтовый проходной | 150 руб |
| 3.2 Трехзначный на металлической подставке | 150 руб |
| 4.1 Четырехзначный мачтовый | 160 руб |
| 4.2 Четырехзначный с исполнительным реле (РЭС22) ... | 180 руб |
| 5.1 Пятизначный мачтовый | 180 руб |

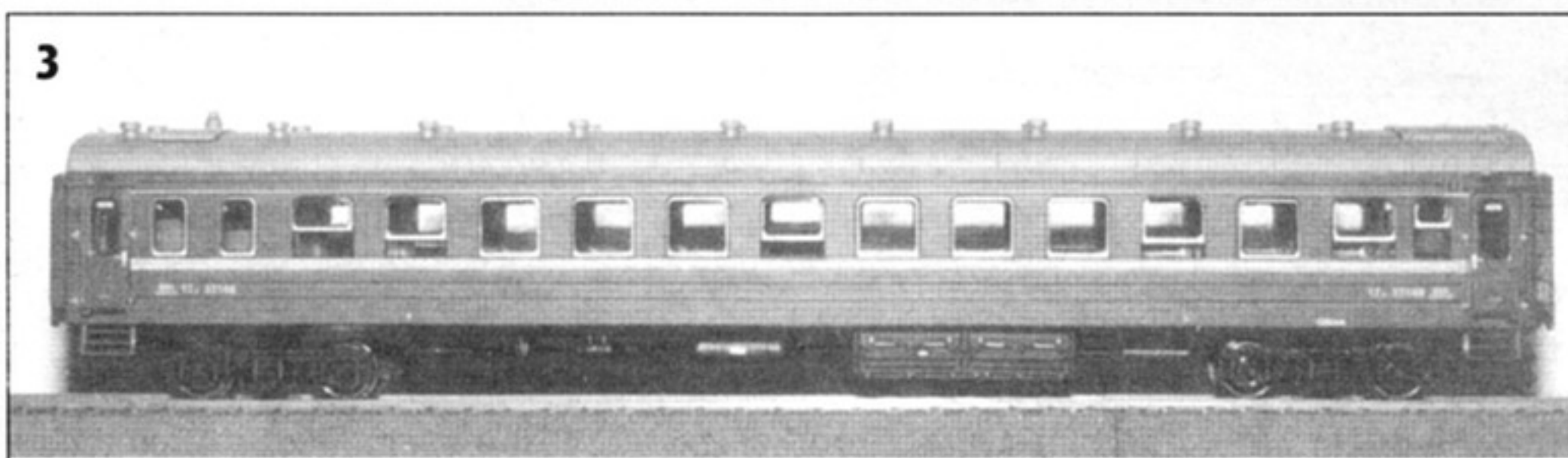
Для приобретения светофоров - оплатите почтовым
переводом сумму заказа + 40 руб почта адрес: 144012
Электросталь, Московской обл., а/я 104 Ивониной Ирине
Александровне \\Дополнительная информация по
интернету: lokotrans@elsite.ru



Фирма **BRAWA** предложила свою известную модель скоростного паровоза обтекаемой формы BR06 002 в окраске военных лет периода Второй мировой войны. Прототип появился в 1940 году. Модель арт. 0634 (постоян. ток), арт. 0635 (перемен. ток).



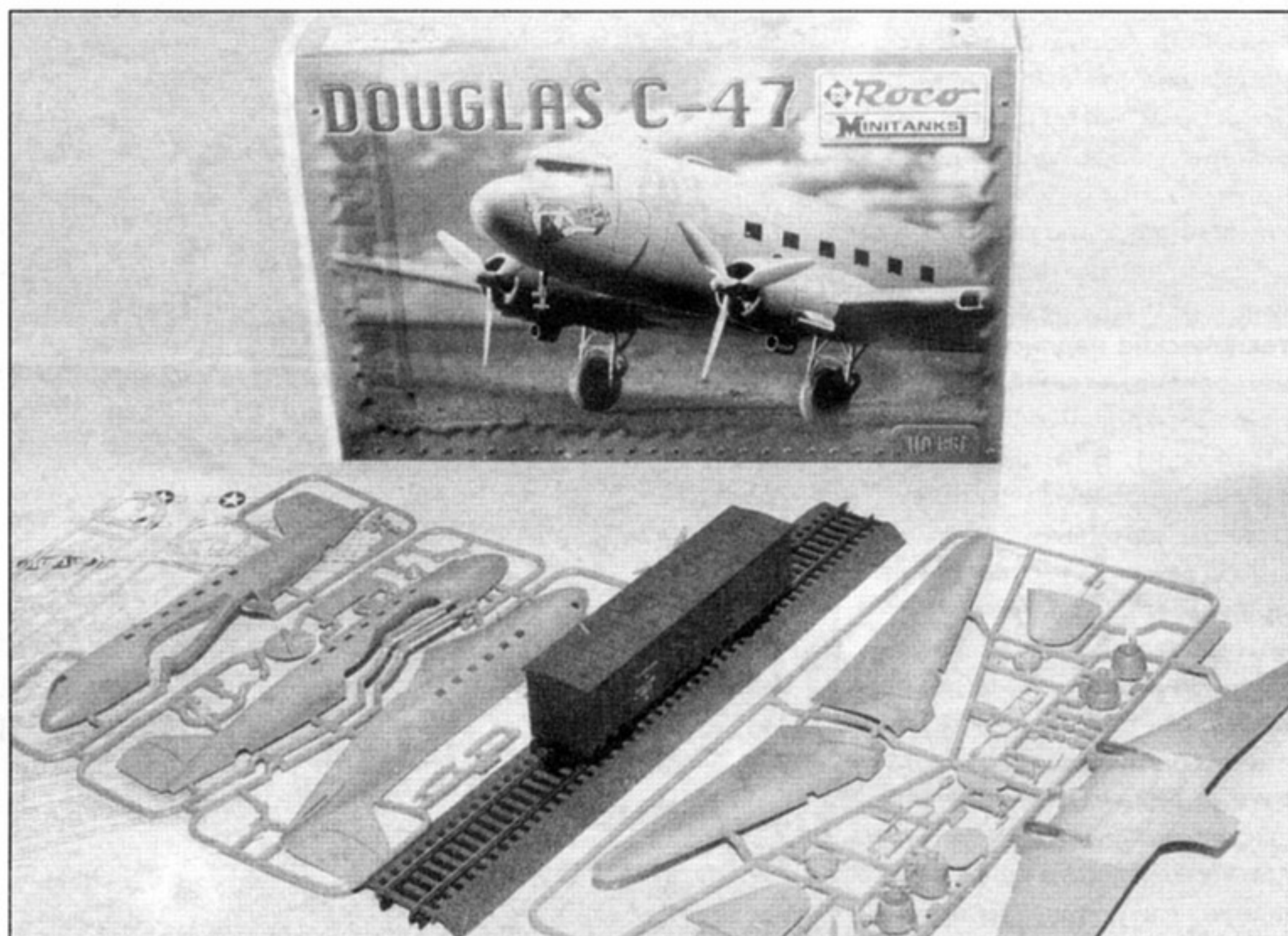
Швейцарский электровоз серии R4/4^{II} железных дорог SBB выпустила **ROCO**. Эта модель (прототип 60-х годов) очень популярна среди моделлистов европейской тематики. Электровоз от Roco является новой конструкцией (артикул по каталогу 63840) с большим числом мелких деталей. Модель имеет не только локомотивный номер 11128 (объемное литье), но и будут модели с другими локомотивными номерами. Мотор пятиполюсный, имеет маховик, привод на все 4 оси. Освещение переключается как и прототипа (3 белых огня/ 1 белый).



BACHMANN CHINA как мы уже сообщали, представили в продажу через своих дилеров пассажирские вагоны китайских железных дорог ЦМВ, весьма похожие на свои прототипы - вагоны СССР. Мы сообщали первые подробности об этих вагонах.

Появилась новинка в 87 масштабе - **DUGLAS G-44** от Roco. Это новинка, достойная внимания любителей российской темы, и особенно периода второй мировой. Самолет широко использовался как союзниками, так и Советской Армией в годы войны для доставки военных грузов, разведывательно-диверсионных групп в тыл врага, доставки дипломатических миссий в дружественные и нейтральные страны... Ну, вообще, вы понимаете, куда клоним... Одним словом, любители военно-исторических железнодорожных диорам спать теперь спокойно не смогут, пока не появится дилрама с сюжетом на военно-авиационно-железнодорожную тему. Вспомните, что в свое время Roco выпускала и фигурки знаменитых личностей второй мировой Муссолини, Роммель, де Голль, 2 Геринга, Рузвельт, Эйзенхауэр, Сталин, Гитлер. Артикул этой серии фигурок в 1:87 (Roco Minitanke арт.271). Самолет, правда, комплектуется американскими декалями, но сейчас приобрести декаль в 1:72 для аналогичного транспортного самолета - без проблем...

В продаже мы видели этот самолет в магазине на Тульской в Москве.



Из истории вопроса нелишне напомнить, что в Китае существовала колея 1524 мм не только благодаря КВЖД, но и некоторое время спустя. На российский (впоследствии советский) габарит подвижного состава были произведены и все расчеты, как при строительстве сооружений железной дороги, так и при постройке своего подвижного состава. Уже позже Китай отказался от колеи 1524 мм, переводя все дороги внутреннего Китая на европейскую колею 1435 мм. Что интересно - при этом габарит остался российским!

Поэтому с габаритом вагона ЦМВ от Бачманн все в порядке. Вагон с характерным очертанием крыши и размерами. Длина модели - по кузову 271 мм, по торцевым стенкам переходных гофр - 281 мм. Но вагон не имеет буферов. Причем, они не устанавливаются принципиально - возможно, что прототип не имеет таковых.

Принципиальное отличие вагона - в его тележках, которые просто другие, а также расположение хребтовой балки так, что она сильно видна при боковом наблюдении за моделью. Это выполнено по некоторым соображениям для обеспечения оптимальных ходовых качеств (полноценного поворота тележек на малых радиусах), но внешне это выглядит, как некоторая неточность. Подвагонное оборудование выполнено в полном объеме, хорошо проработано. Вагон имеет отдельно проработанные и окрашенные поручни, технические надписи по торцам вагона, а также внутреннее оборудование (скамейки и столики). В Китае данные вагоны используются в пригородном движении.

Ходовые качества очень приличные, вес вагона соответствует норме, узел сцепки универсальный - в комплект входит съемная жесткая сцепка для соединения состава и сцепка типа Bachmann. "Полочки-накопители" могут не обращать на это внимание, т.к. у них, как прави-

ло и полка для демонстрации этих моделей нет - достаточно спрятать коробку в шкаф. А вот о серьезных моделистах, строящих собственные макеты железных дорог, китайских производителей беспокоило. Сцепка имеет универсальную переходную защелку, которая позволяет спокойно установить либо универсальную NEM сцепку либо Roco. Вагон выпускается в одной окраске (зеленый кузов и серый верх) с 4 вариантами надписей номеров. Напомним артикулы: SP 00302, 00303, 00304, 00305. В качестве дополнительной детали на вагон может быть навешена трафаретная поездная доска, правда с китайской символикой.

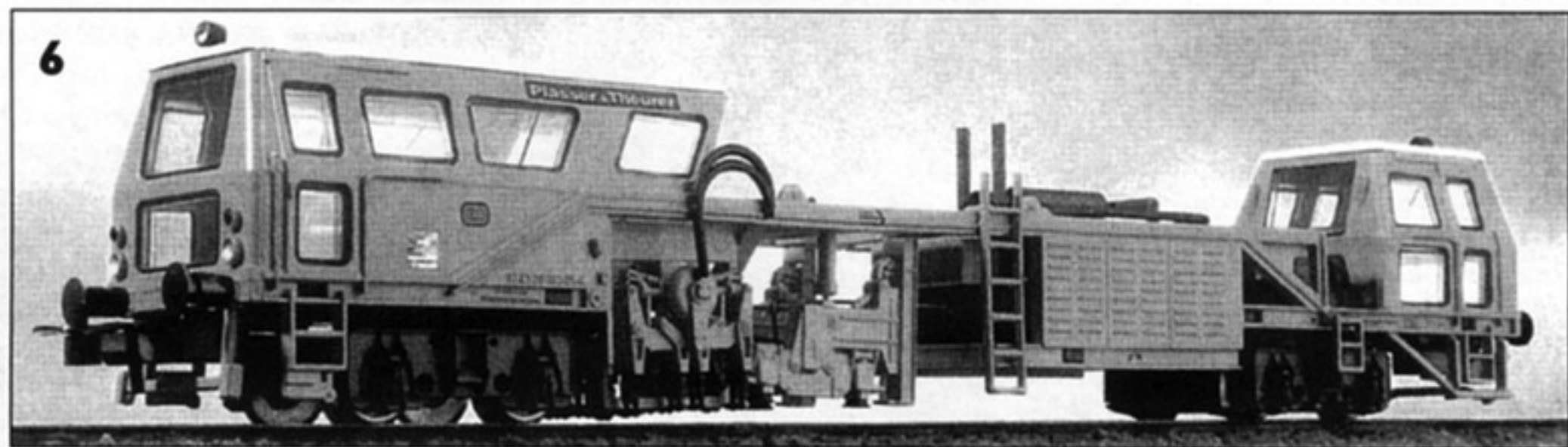
LILIPUT-BACHMANN снова представили на рынок строи-



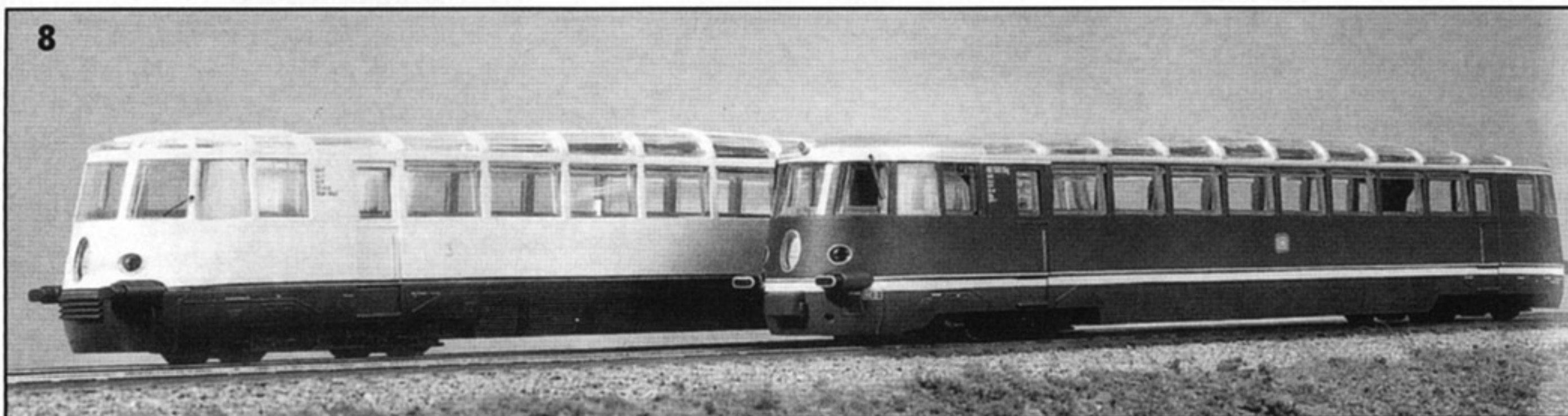
тельно-путевой техники моторизированную машину Plasser & Theurer. (6) Мотор через карданные валы обеспечивает привод на обе тележки. Модель выполнена в окраске железных дорог ГДР, но такие машины поставлялись на СЖД-РЖД и

поэтому их можно встретить на наших железных дорогах в составе строительных поездов.

Интересная конструкция саморазгружающегося вагона с работающим механизмом подъема кузова (прототип Fd-z72 DB).(4)



8



А вот и заявленная новинка "Glaserne Zug" - знаменитый дизель-поезд VT137 240 DRG и поезд VT90 501 Bundesbahn (Федеральные дороги периода ФРГ). В начале года эта новинка была представлена только для прессы, в качестве мастер-моделей и т.п. И вот теперь, рекламная компания достигает необходимого размаха - готовая модель поступает в продажу для хорошо информированной публики. Модели предстоит пройти самые взыскательные испытания среди моделлистов.

Появилась новинка от **PIKO** (арт.54450) вагон для перевозки извести, кокса и карбида. (5) Вагон четырехосный, имеет новые котлы для перевозки таких специфических грузов. Вагон выполнен как вагон промтранспорта DR 4-й эпохи.

Модель, конечно, имеет динамическую сцепку, обеспечивает прохождение радиусов до 358 мм. Вагон выпускается и в варианте трехрельсового питания (для переменного тока с неизолированными колесными парами, арт. 56060).

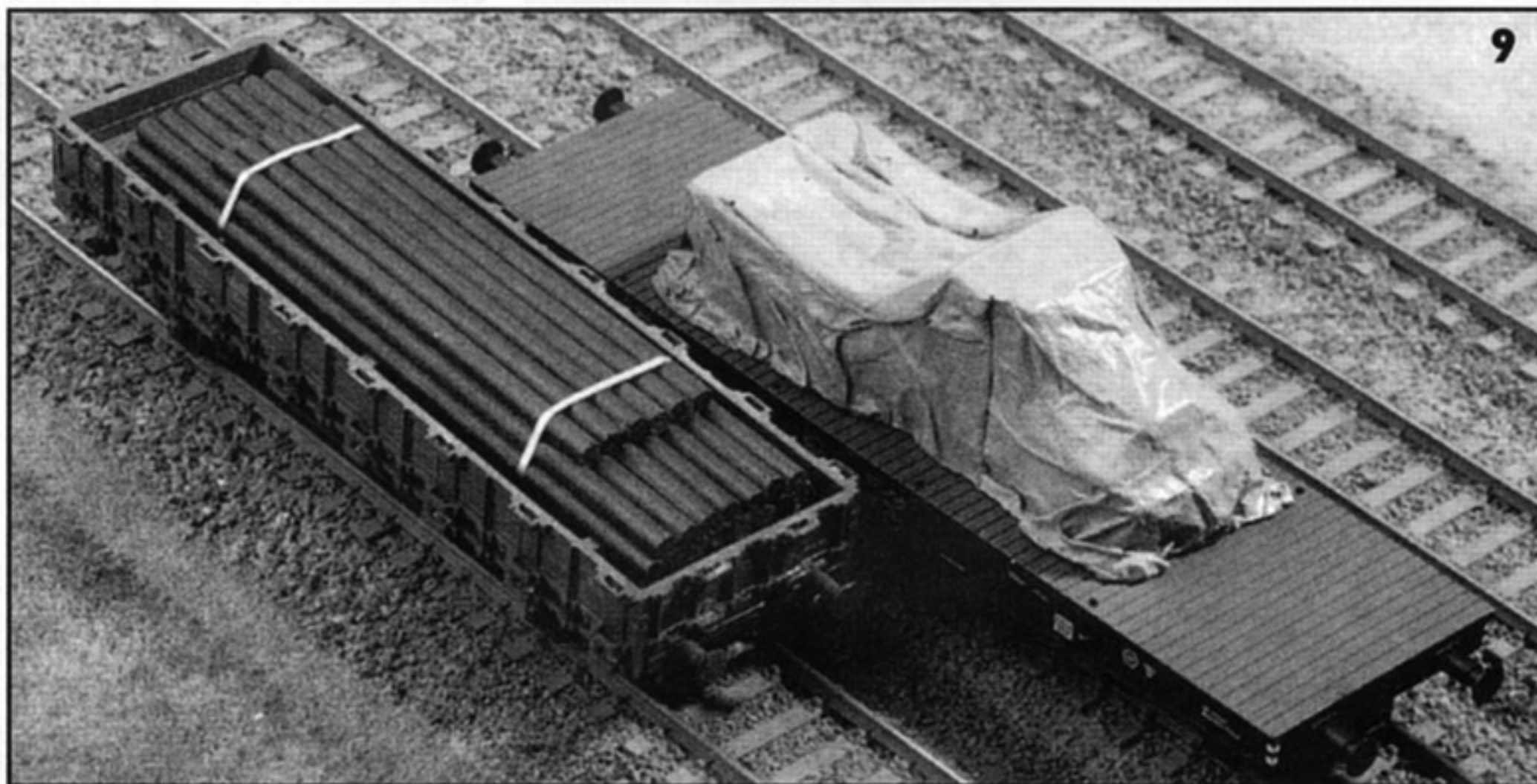
AUHAGEN представляет новинки в течение всего года. Теперь мы представляем небольшую конструкцию для ТТ "Bahnhofstoilette mit angebauten Stall" (вокзальный туалет с хозяйственной пристройкой) (арт.13 314). (7) Эта конструкция отличается хорошей детализировкой, выполненной для масштаба 1:120. Конструкция может быть применена для различных хозпостроек.

(Использованы материалы Eisenbahn Kurier, MIBA, Eisenbahn Journal, Modell Railroader)

8



9



10



HEICO - Modell специализируется на прецизионных "грузах" для открытых вагонов - это трубы разного диаметра, накрытые брезентом станки и машины, трансформаторы для подстанций и т.п.

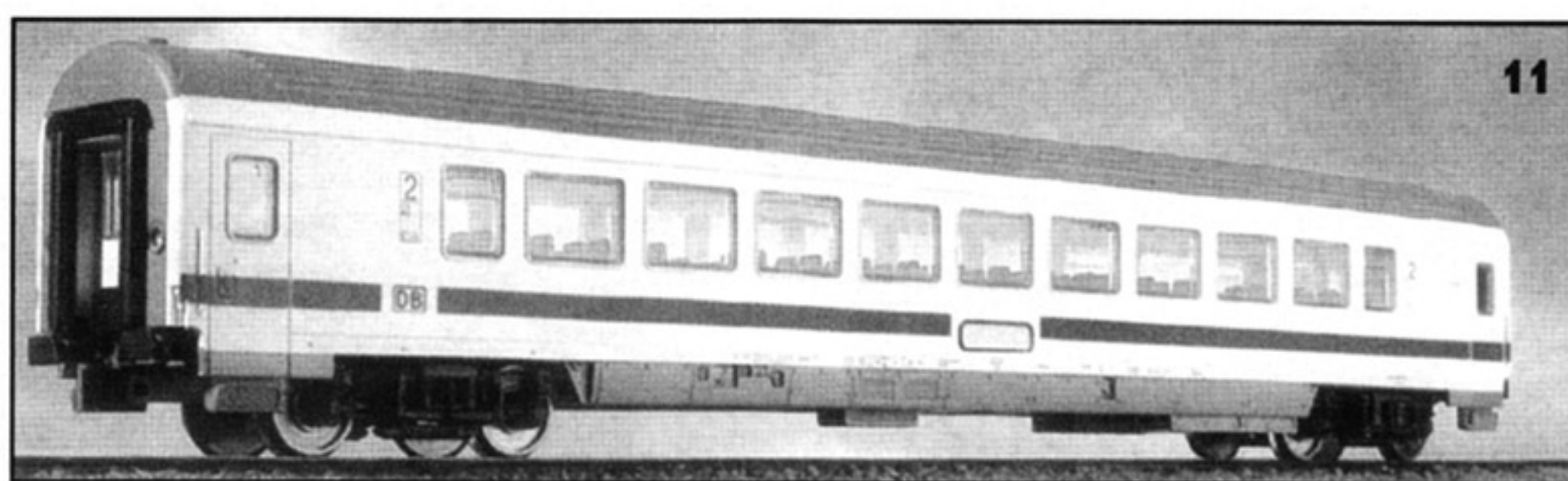
ФЕНИКС представляет регулярно свои новые модели. В частности в продаже 4-х осная цистерна с окраской SFAT.(10) Напомним, что эта фирма из Прибалтики использует в качестве материалов металл, эпоксидное литье, пластик. Точность воспроизведения деталей достаточно высокое, модели вызывают интерес.

Для своей новой "Хобби-серии" **PIKO** выпустило вагон Интерсити с панорамными окнами. Линейный масштаб в этом вагоне определен как 1:100.(11) Напомним, что эта серия является производственной программой для начинающих моделеров, для детей, одним словом - это развитие существовавшей пико-юниор. Вагон взят как прототип вагона 2 класса, имеет полноценные надписи, а отличается полнотой оборудования в меньшую сторону (нет внутреннего освещения) нет накладных деталей. Но вагон стоит значительно дешевле, что делает его весьма привлекательным для начинающих.

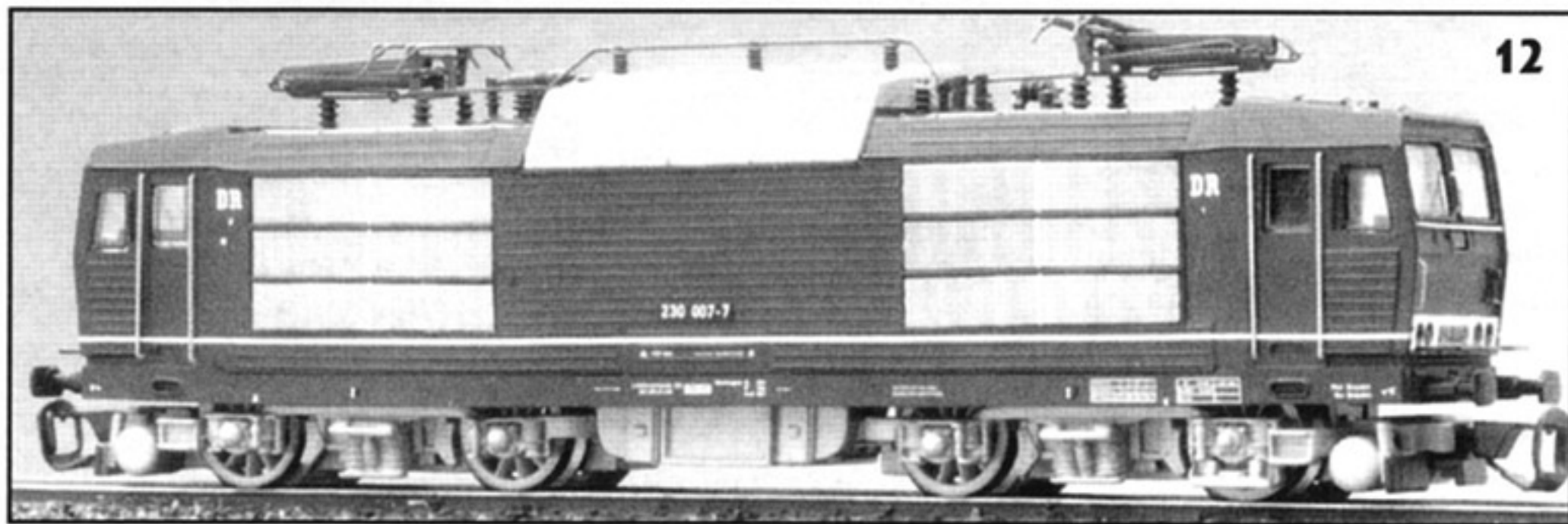
BECKMANN TT в октябре этого года представили новый TT-электропоезд периода бывшей ГДР BR230. (12) Модель снабжена новым мотором, приводом на 4 оси, токоъемом со всех колес, дополнительными деталями, переключаемым освещением. А кроме того, модель предполагает оборудование цифровым декодером.

NORSCOT производит транспортную технику в типоразмере HO. На этот раз новинка - колесный трактор Caterpillar с навесным ковшом. (13) Выполнен из металла и пластика, имеет интерьер и ручки управления в кабине. Фирма является американским производителем.

В конце года многие фир-



11



12

мы-производители начинают уже полномасштабно беспокоиться о следующем годе. Выходят в свет новые каталоги. Напомним, что уже появился новый каталог **ROCO** с введенным с нового года производственным планом на разделение всей продукции ROCO на три категории (см. ЛТ 11/03) - это "платиновая" серия, серия "профессионал" и серия Playtime. Если HO ассортимент у ROCO занимает 350 страниц каталога, то N-продукция занимает всего 35. На следующий год ROCO, к сожалению, в этом типоразмере новинок не планирует.

Когда несколько месяцев назад было объявлено о ликвидации итальянской фирмы **LIMA**, и стали готовить этот процесс, партнеры фирмы сумели получить последние новинки. Конечно, это были не новые формы, а лишь новые варианты окраски и надписей на уже существующих моделях.

Это французский тепловоз BB 67.000 в зеленом и желтом вариантах. Фирма должна быть распродана, но пока не ясно окончательное решение. Возможно, что часть производственных мощностей все-таки будет оставлено. Есть, например, даже проекты о производстве нового N-тепловоза



13

V80. А на одной из выставок в Италии была представлена мастер-модель паровоза серии 740 итальянских дорог FS, которая объявлялась как новинка 2003 года.

К новым изданиям - появился каталог, посвященный металлическим моделям за период 1900-1970 гг. от **MARKLIN** и **TRIX**.

На 2004 год от **BEMO** на 123 страницах изобилие для любителей HOe, H0m. Фирма специализируется на прецизионном составе, скажем так, не самого общего назначения.

И уже в продаже есть каталог **POLA 2003/2004** на 74 страницах. Это здания и сооружения самого разного назначения в типоразмерах H0 и N.

Для практикующих моделеров можно рекомендовать сборники, которые выпускает издательство

Eisenbahn Journal. В серии Anlagenbau & Planung вышла третья часть, посвященная планированию оборудования, детализировке крупных макетных депо - **Anlagenplanung Bahnbetriebswerke**. Сборник богат иллюстрирован, является практическим пособием для моделиста.





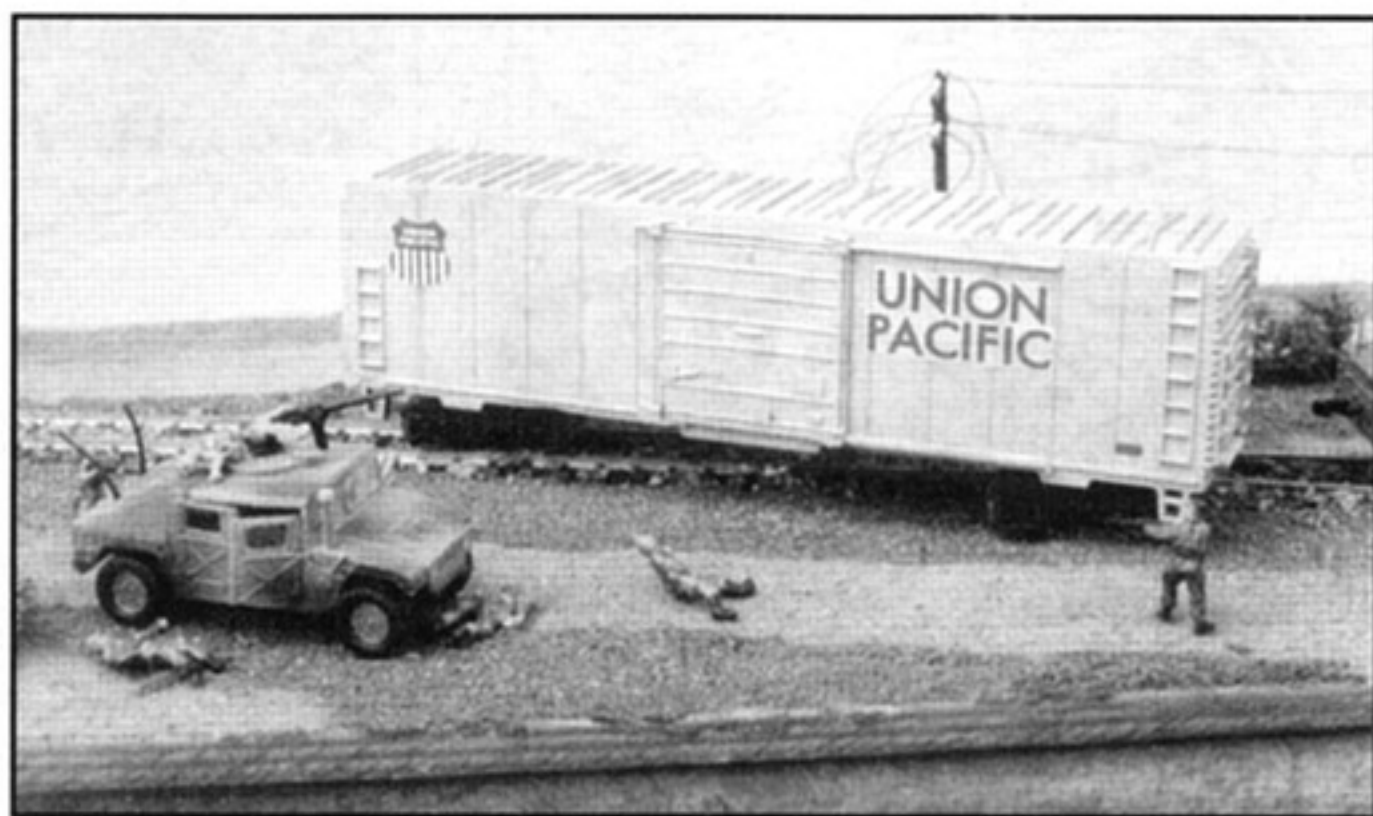
Диорама "Ответ Саддама"

Все началось с приобретения набора от "Орион" "Чеченские боевики". Масштаб фигурок был заявлен как 1:72, но при замере выяснилось, что размеры соответствуют 1:80. Сразу они не пригодились, но когда произошла иракская война и оккупация территории Ирака армией США, то возникла идея воссоздать некоторую ситуацию с использованием этих фигур арабских боевиков.

Темой диорамы стала ситуация, когда сопротивление против оккупации Ирака могла проявиться в виде нападения отряда боевиков на какой-то железнодорожный состав, подвозящий военные грузы к базе на территории Ирака. Состав, очевидно, уже используется американский, так как долгое пребывание США заставило привлечь дополнительные жд силы. Далее идея реализовалась. Поскольку движения по диораме не предусматривалось, то главное внимание уделялось деталям. Тепловоз был взят для этой цели от Newray, произведена модернизация - замена поручней, колес, был вынут мотор. Вагон железной дороги UP от набора Smart Toys. Вагон достаточно хорошо проработан и был использован практически без изменений. Установлены только сцепки от Bachmann, которые более подходят для имитации кулачковой автоматической сцепки.

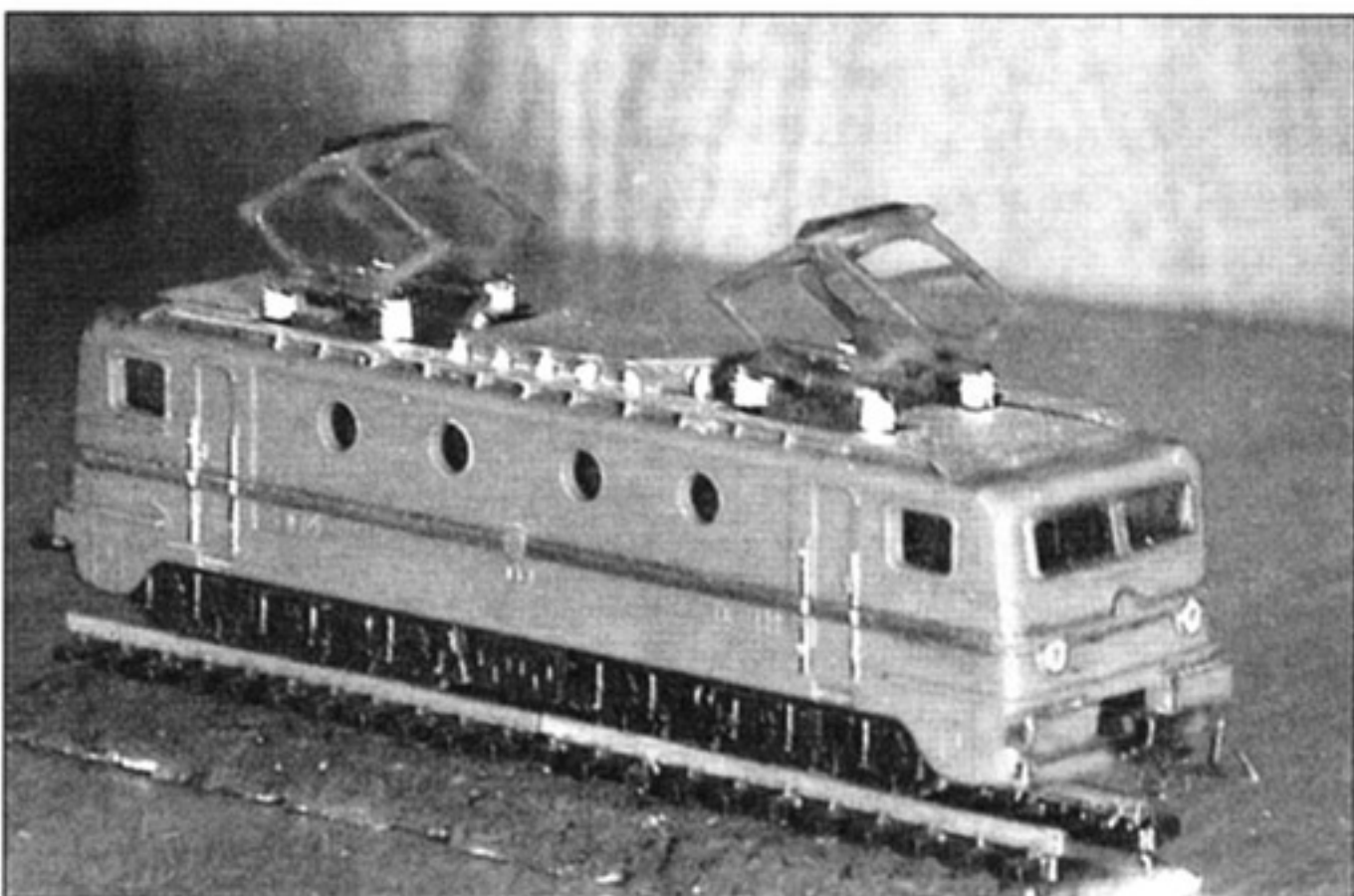
Джип "Хаммер" взят в 1/72 от фирмы MW, выпускающей довольно много боевой и колесной техники. Телефонные столбы использованы от Bachmann. Рельсы "белгородские". Фигурки американских солдат из разных наборов, а фигуры "боевиков"

пришлось доработать - бороды убрать, так как иракцы не "ваххабиты", в основном усаые. Персонализация в этом наборе фигур (есть например Джохар Дудаев) мною была устранена, и



эта фигурка стала просто иракским гвардейцем, пишущим на строительной бытовке какие-то оскорбительные в адрес американского президента надписи. Среди нападавших есть даже военный оператор с видеокамерой, скорее всего работающий на канал Аль-Джазиро.

А.Шустов



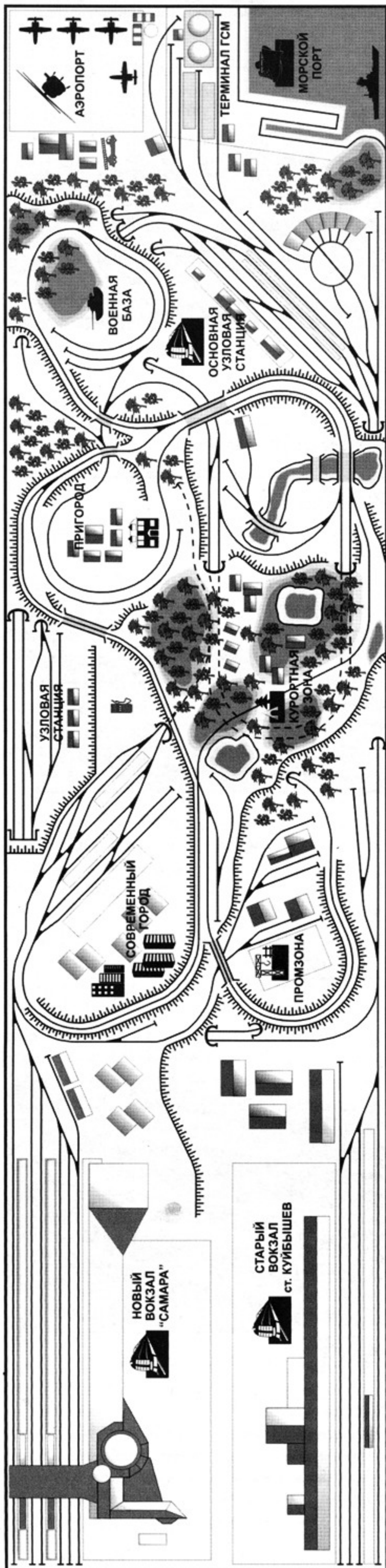
ВТОРАЯ ЖИЗНЬ СТАРОГО ТТ

...Обнаружив как-то в шкафу старый стартовый ВТТВ-шный электровоз СС7139, решил его несколько облагородить, правда модель лишилась буферов, но на макете отечественной тематики с грузовым составом смотрится вполне нормально, и даже, как мне кажется, чем-то напоминает ВЛ60.

Все ЧС-1 из моей коллекции (всего 3 шт.) прошли некоторую модернизацию и выглядят теперь следующим образом. Модели при-

обрили крышное оборудование, новые токоприемники и имитацию розеток электропитания состава. Все это расположено на полках в виде 4-х модулей. В настоящее время планирую сделать задний фон для каждого модуля и провести освещение, чтобы имитировать и ночное время. Приглашаю на свой сайт <http://poezd19.narod.ru>.

Роман Мишин



МАКЕТ В МУЗЕЙ!

Железнодорожным моделизмом я увлечен уже почти 30 лет, серьезно – последние пятнадцать. Макет “вынашивал”, как и любой нормальный железнодорожный коллекционер, всегда. Однако, основательно за дело взялся шесть лет назад. Как и почему – об этом чуть ниже.

Типоразмер – ТТ. Размеры в плане сейчас (это первый готовый модуль всей конструкции) 2000 x 1800 мм. Размеры всего макета в перспективе 8000 x 1800 мм.

Первоначальная идея – просто макет в 3 уровнях без какой-либо конкретной привязки к определенной географической местности. Учитывая стандартную комплектацию и концепцию Vero & Auhagen, а также ассортимент подвижного состава производства тогдашней ГДР, тема макета вырисовывалась обычная для тех времен: Германия, Австрия и т.п. На тот момент размеры в плане предполагались 4000 x 1800 мм. Затем, сконструировав здание небольшого аэропорта и ряд технических наземных сооружений, родилась идея размещения авиаотряда. Ну и, “до кучи”, когда купил и склеил пару танкеров и плавучий маяк от “Экспресса” (пресс-формы Frog) – кстати, неплохого качества в плане детализации, и масштабы, в принципе, подходящие (1:110 и 1:130), то было решено рядом с аэропортом разместить и морской грузовой порт с

нефтеналивным терминалом. Таким образом перспективные размеры макета в длину увеличились до 5 метров. Это было пару лет назад.

Воплощение. Ну и так случилось, что в сентябре прошлого года я предложил разместить свой макет в музее Куйбышевской железной дороги. А когда стало понятно, что руководство дороги такую идею поддерживает, мне было, в свою очередь, предложено дополнить мое творение еще и копией старого, уже не существующего вокзала ст.Куйбышев с путевым развитием, техническими сооружениями и т.д. Честно говоря, я по-началу такой концепции, мягко говоря, испугался. Ну, во-первых, у меня не было подобного опыта разработки и изготовления конкретных строений, а, во-вторых, само здание вокзала имеет (вернее, имело) своего рода достаточно сложное архитектурное решение в плане детализации. Но, как говорится, волков бояться... Короче, отыскал все возможные документы, чертежи, фотографии, и за три с небольшим месяца (без отрыва от основных работ по изготовлению и доводке первого модуля) уже подготовил что-то вроде базового фасада вокзала. Разумеется, будущие размеры всей конструкции макета опять перетерпели некоторые изменения, и вот теперь при прежней ширине 1,8 м он вытянется на 8 метров.

Если все, как я задумал, получится (дай Бог), то, возможно, после старого вокзала, получив некоторый

опыт, возьмусь за изготовление макета нового вокзала Самара. Скажу честно, само здание "в натуре" поражает своей масштабностью и смелостью архитектурных решений, причем как снаружи, так и изнутри. В общем, если удастся воплотить в жизнь мой замысел, получится довольно интересная схема: учитывая полную "прозрачность" движения по всей площадке макета можно будет, например, отправить пассажирский состав комплектации ТЭП10 + 7-8 вагонов РЖД от ст.Куйбышев, прогнать его по всем магистральным путям (что-то вроде увлекательного географического экскурса) и организовать красивое прибытие на новый вокзал Самара.

О конструкции. Основание - подрамник из ДСП на брусках жесткости. Уровень от пола, в связи с конструктивными особенностями нового помещения музея (отличный от горизонтального уровень пола), варьируется от 300 до 800 мм.

Используемые материалы – лом пластика (аудиокассеты и футляры от них, контейнеры фотопленок и т.п.) Пластмасса, при ее достаточно легкой доступности, имеет еще ряд неоспоримых преимуществ: отсутствие определенных сложностей при обработке (станки, инструменты и пр.), сравнительно низкая удельная масса и, несомненно, идеальная влагостойкость.

Покрытие рельефа - картон различной плотности. Кроме того, что это очень удобный материал для создания колоритного ландшафта, его бумажная основа дает нужную жесткость пластиковому основанию, которое, в свою очередь, безусловно уязвимо при воздействии возможных повышенных температур.

Кстати, именно использование этих материалов и дало мне возможность морально подготовиться и начать изготовление макета. Было это в осень 1997 года, такого рода опыта не было практически никакого, воображаемая будущая конструкция одновременно и будоражила, и пугала, и тем не менее... Честно сказать, я периодически комплексовал сомнениями в правильности выбора основного материала, т.к. к тому времени уже имел достаточное представление о том, как и из чего нужно делать макеты. Но, как показало время, сделал своего рода правильный выбор.

Покрытие – многоплановое. Велосипед изобретать не стал, использую уже известные и опробованные в работе материалы. Трава –



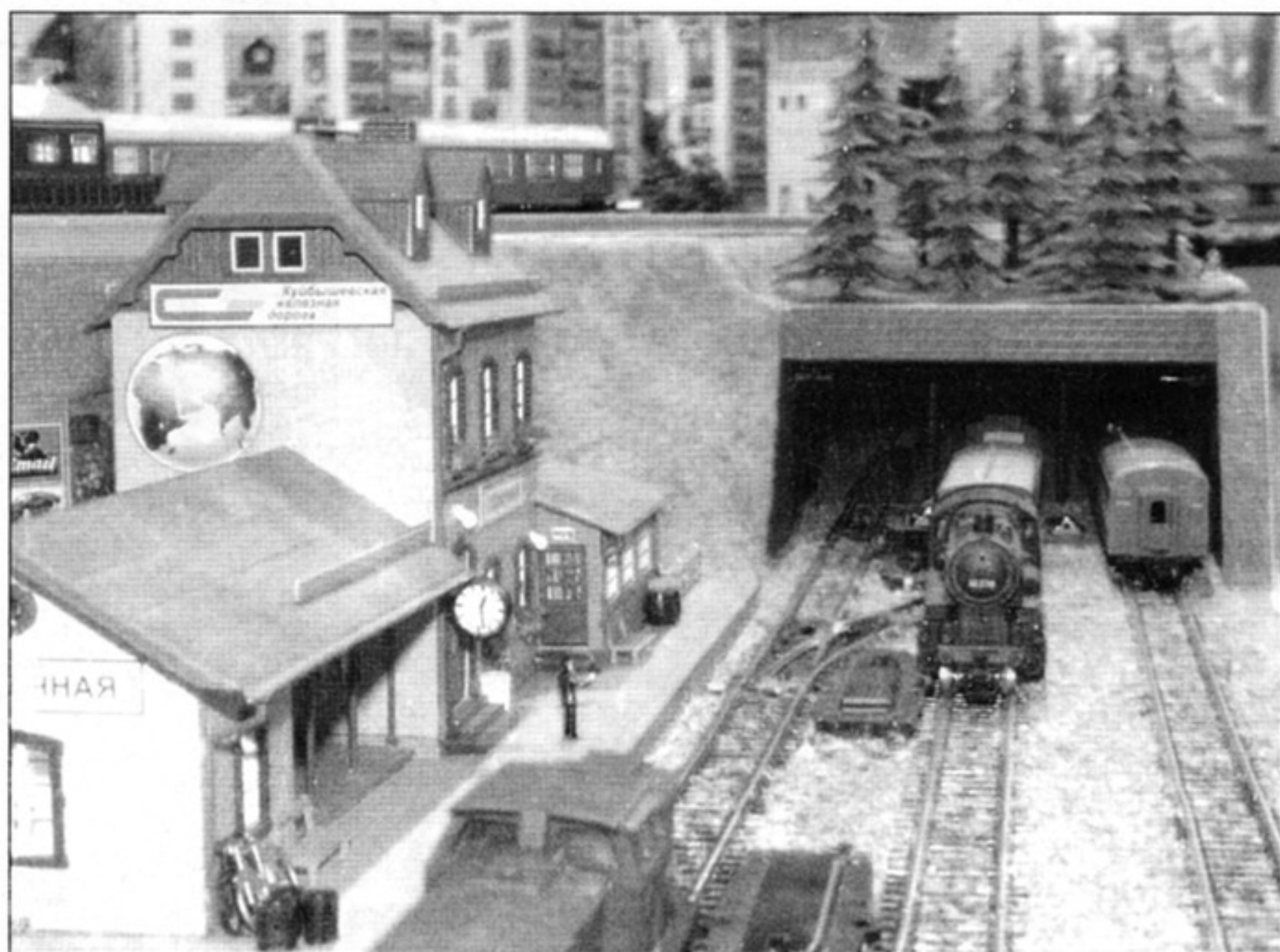
Нос, имитацию брусчатки и дорожную разметку рисую на компьютере (программа Corel 10) и выкатываю на плоттере. Скальную породу выкладываю из "голышиков", периодически собираемых на песчаных пляжах.

Путевой балласт – измельченная на мясорубке пробка (спасибо "Локотрансу" за подброшенную в свое время идею). Вообще, ЛТ своими советами на все случаи жизни очень помогает мне во многих вопросах. Думаю, и не только мне. Хочется отдельно поблагодарить Игоря Гусева из С.-Петербурга за качественное и своевременное исполнение всех моих заказов по моделированию.

Путевой материал – П-об-

разный. К моему глубокому сожалению, у меня не было практически никакого опыта в его серьезной эксплуатации. И, когда я запустил на макете первые составы, то осознал, что это даже не вчерашний, а уже позавчерашний день: пришлось основательно повозиться со стрелками, поменял почти половину приводов, которые на стенде функционировали превосходно, а после монтажа начинали нагло капризничать. Но, как говорится, коней на переправе не меняют, в целом путевая схема функционирует нормально, так что решил оставить все, как есть.

Подвижной состав – интернациональный. Ставлю на рельсы





все имеющееся в наличии (сейчас это 12 единиц тяги и 92 вагона). Понятно, что вся наличность пр-ва опять же бывшей ГДР. Однако, учитывая изменившиеся коренным образом обстоятельства, связанные с перспективным пополнением макетами старого и нового самарских вокзалов, упор теперь буду делать исключительно на Российскую ж/д технику ("ТТ-модель" и "Пересвет").

Организация движения в конечном итоге будет представлена в 3-х уровневом варианте по четырем независимым, но сообщающимися между собой кольцам. На данном, первом этапе это кольцевое раскатывание по первому уровню и движение "туда-сюда" по 2 и 3 уровням.

Принцип управления сейчас, учитывая пока еще простоту конструкции, также незамысловатый. Пульт из FZ1, реле и "клавиш" от ВТТВ; задействовано 15 стрелок и 3 режима подачи питания. Естественно, по мере укрупнения макета и усложнения схемы путевого развития буду думать о чем-нибудь более продвинутом, цифровом.

За 3 года с начала работ макет "в черне" (без покрытия травой, дорожной разметки, укладки рельсового балласта и т.п.) был готов процентов на 65-70. Пилил и клеил, что говорится, с листа, где и для кого в конечном итоге будет установлено мое творение, на тот момент большего принципиального значения не имело, приоритетным был сам процесс. Затем, с 2000 по 2002 год, наступила закономерная пауза: стандартных бытовых квартирных усло-

вий для дальнейшего ваяния хватать перестало. И только в сентябре прошлого года, когда была достигнута обоюдовыгодная договоренность с администрацией вокзала Самара и руководством нашей дороги о размещении моей конструкции в музее, макет получил второе дыхание. Как, впрочем, и я в своем творчестве.

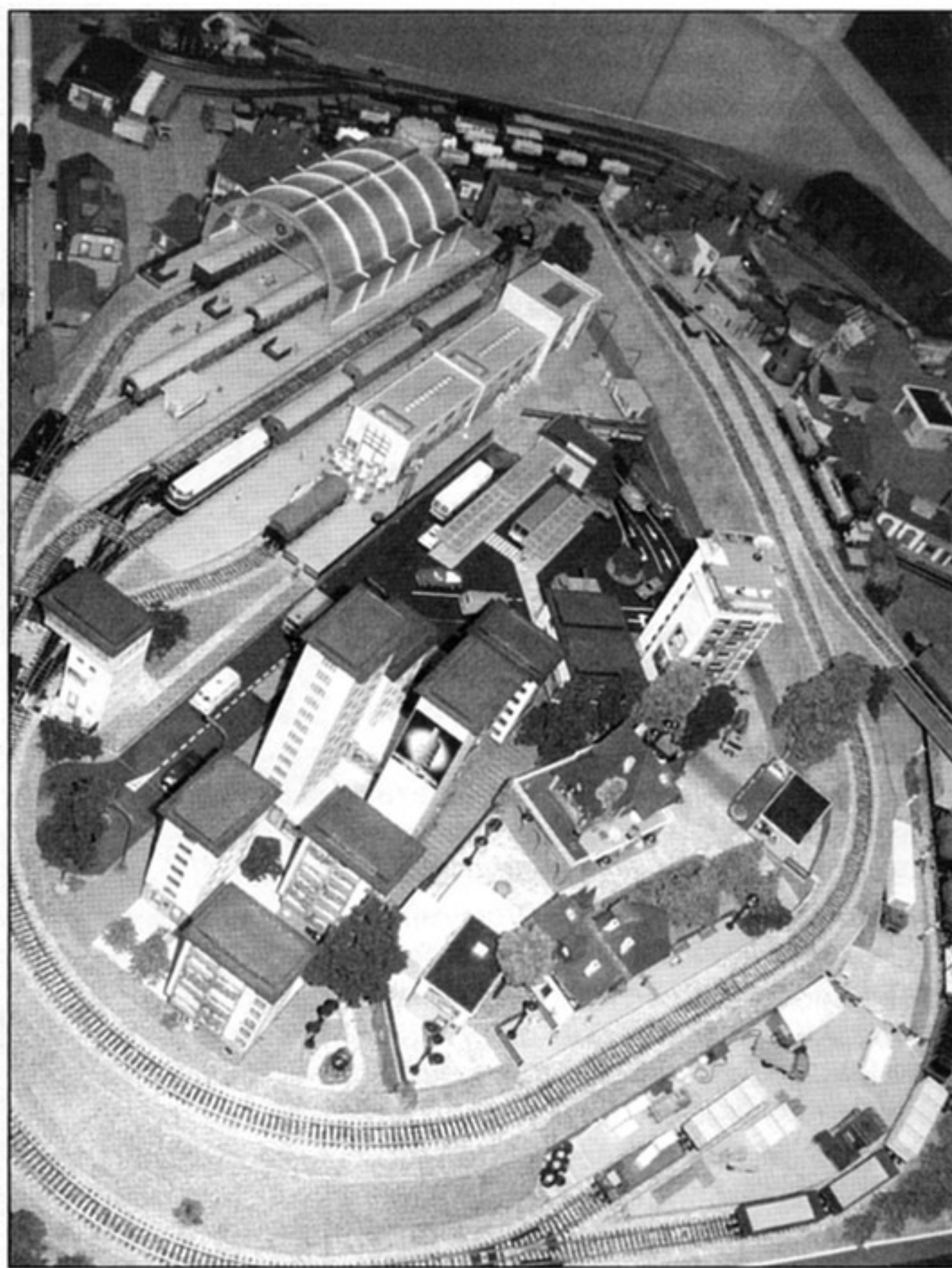
Кстати, хочется выразить искреннюю благодарность за отличную от формальной организационную помощь в монтаже и доводке макета со стороны руководителей дороги и вокзала различного ранга. Отдельная благодарность начальнику вокзала г-ну Коменданту С.Б., главному инженеру г-ну Буянину В.К. и директору музея г-же Фокиной О.В. Именно, благодаря им, я смог в кратчайшие сроки получить прекрасное помещение под мастерскую, обору- довать ее именно так, как мне этого

хотелось, и установить "стартовый" модуль в самом музее. Одним словом, ненужные "головные боли" не отвлекали, я был занят исключительно творческим трудом, и на процесс оформления ландшафта макета (прокладка ж/д и автодорог, установка зданий и сооружений, проклейка балластом и травяным покрытием, покраска и рассредоточение людей и т.д.) у меня ушло в общей сложности 4 месяца.

Монтаж и установка конструкции, подключение, обкатка, замена "капризных" элементов пути заняли около недели. 15 мая 2003 года модуль 2 x 1,8 м был сдан "под ключ".

В настоящее время макет расположен в пятом, "современном" зале музея истории дороги в здании вокзала Самара. 16 июля 2003 года музей был торжественно открыт, и я очень доволен тем, что теперь радость созерцания прекрасного в качестве получения хорошей порции несравненного эстетического удовольствия будет доступна не только мне и окружающим меня близким людям, но и всем самарцам и гостям нашего города.

*Олег Лызлов, фото автора,
более подробно на
<http://www.sama.ru/~lizlov>*



Улучшение моделей двухосных вагонов производства "ех-роллхаус"

Для улучшения внешнего вида потребовалось удалить **поручни**. Мною были изготовлены новые согласно чертежам.

Запорное устройство двери также было удалено и изготовлено новое.

Профилю направляющего дверного рельса придано прямоугольное сечение..

Тормозные колодки установлены отдельно по профилю катания колес, добавлены **детали тормозного оборудования**: распределитель, цилиндр, резервуар.

Заменены **колесные пары**. Я поставил колесные пары от "курских" вагонов. Произвел **замену и тарелок буферов** - использовал от "ремодель".

Сразу могу сказать, что по ходовым качествам вагон очень слаб - пришлось его **догрузить, пружины сцепок** заменил на более мягкие.

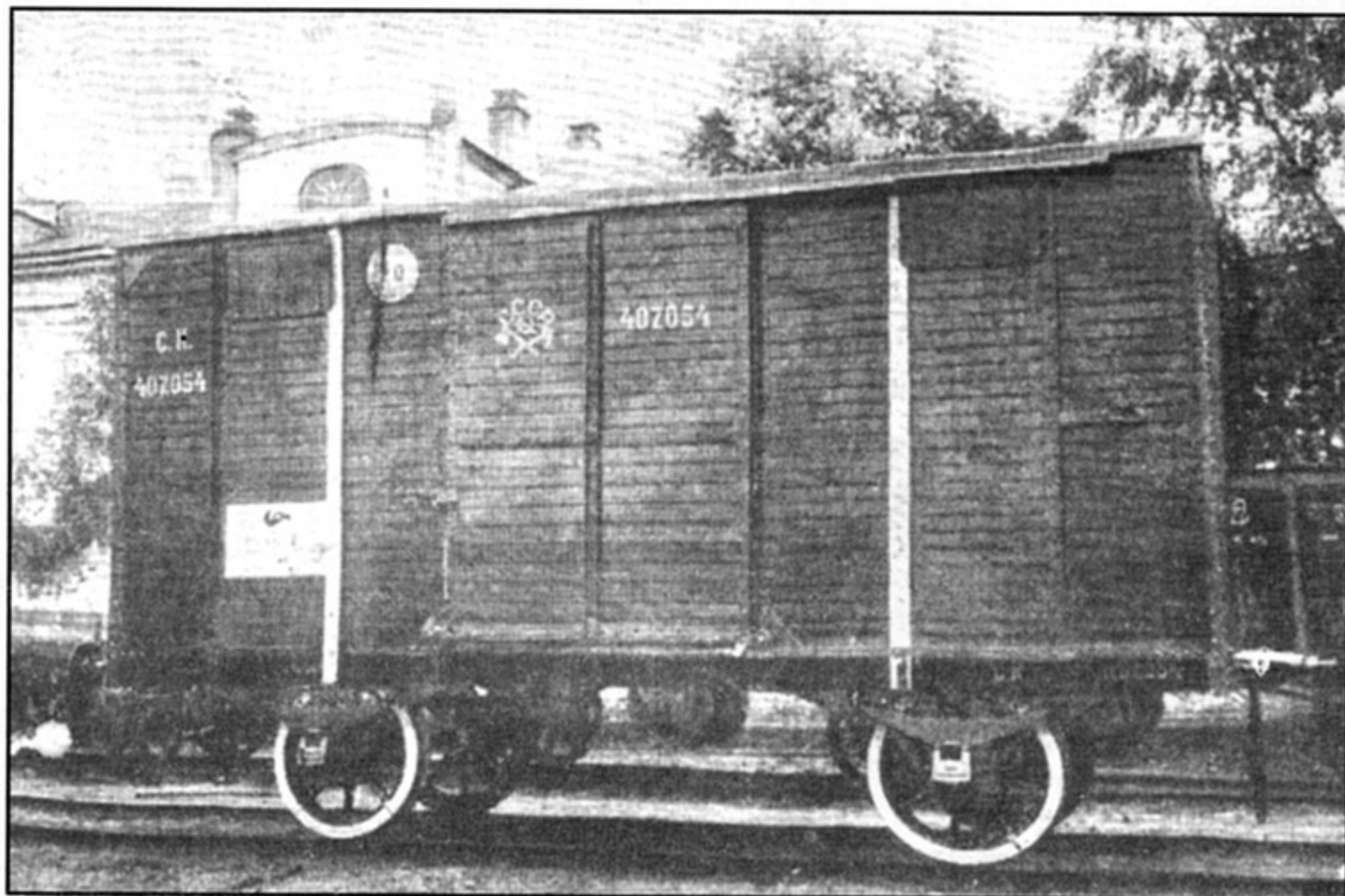
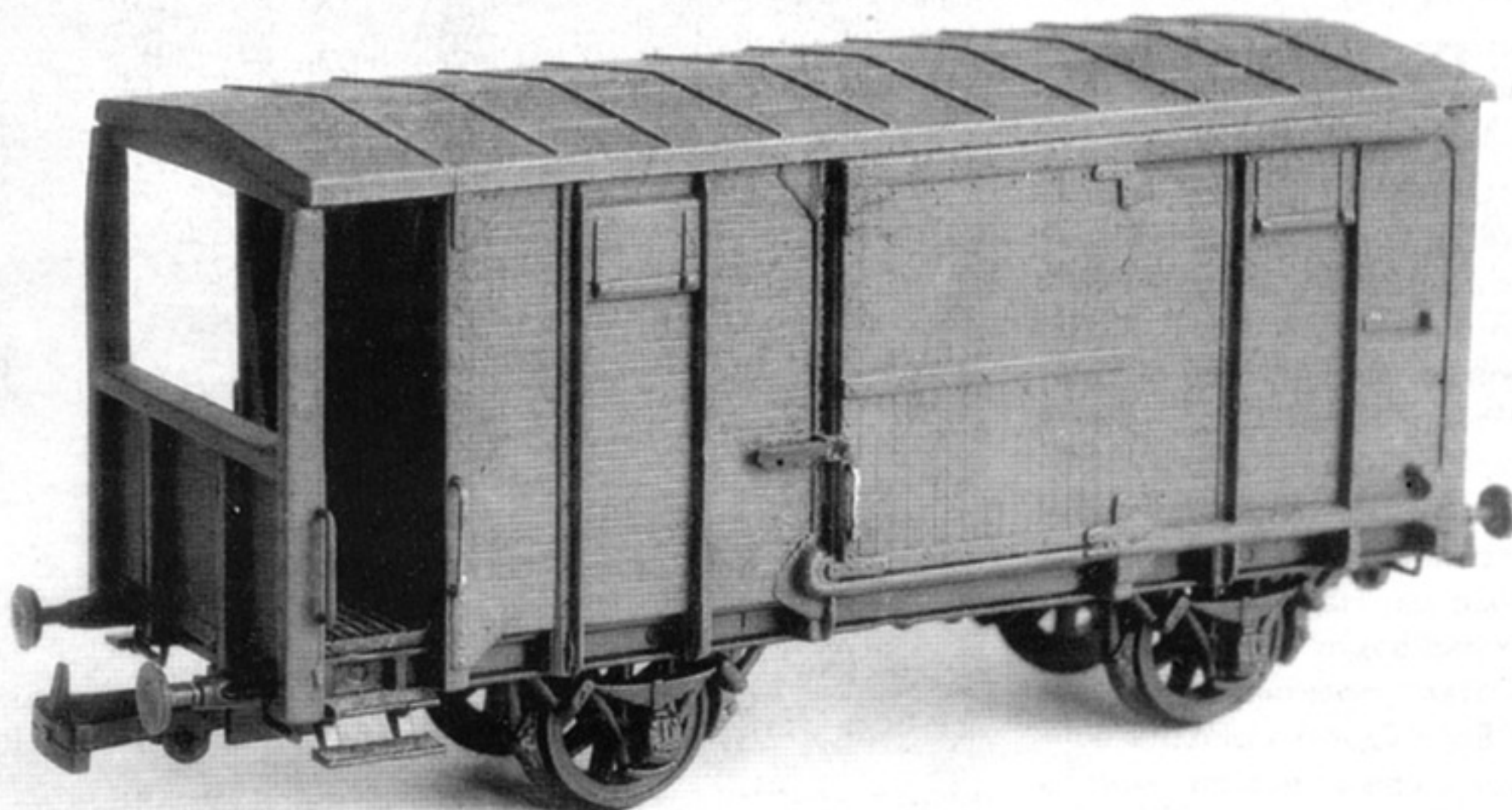
В результате модель вагона получилась вполне приличная, может работать в составе поездов на макетах.

А.Зеленин (Орел)

Удалось найти подобный вагон в качестве прототипа, но на территории Финляндии. Вагон приписки депо Дно октябрьской ж.д. 1973 г. (см. фото I.Novi).

Есть еще информация о возможном прототипе для этих вагонов. Обратите внимание на двери, стойки, дверные направляющие и пропорции кузова. Самый первый такой вагон был построен в СССР в 1925 году Сормовским заводом в Нижнем Новгороде. С 1925 по 1931 годы эти вагоны строили Николаевский, Брянский, Тверской, Усть-Катавский и Крюковские заводы. (Источник: Е.И.Мокршицкий, "История вагонного парка ж.д. СССР", ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ, МОСКВА, 1946, стр.89.)

Прислал Я.Дорошенко



Основа макета

подмакетник

Очень часто набор железной дороги или окончательное решение о строительстве макета у железнодорожного моделиста появляется под Новый год. Надеемся, что с вами это также произошло. Но теперь потребуются несколько практических советов. Надеемся, что эта статья будет полезна моделистам - практикам.

Если удастся решить вопрос с площадью для макета (типы схем макетов нужно рассматривать в отдельной статье, что обязательно сделаем в следующих номерах журнала), то непосредственно конструкция, материалы для его изготовления требуют отдельного рассмотрения. **Для моделиста в любой стране мира главный вопрос не что делать, а где делать!**

Расположение макета в комнате

Расположение подмакетника с несущим креплением на стене. Как вариант макет может быть снабжен петлями (разъемами), что позволяет убирать (опускать) макет. Еще одно преимущество расположения макета вдоль стены - легко сделать задник (кулису) для макета. Такую конструкцию используют, как правило, для макетов консольного типа, опоясывающих комнаты.

Стационарное расположение макета в квартире - наиболее привлекательное для моделистов-коллекционеров. Один из вариантов, когда макет закреплен стационарно к несущей планке вдоль стены. Фронтальная часть макета держится на устойчивой конструкции - например, невысоких стеллажах, книжных полках, шкафах, стоящих на полу. Пространство вдоль стены должно обеспечивать проход (проползание) моделиста вдоль макета во время монтажа и обслуживания при эксплуатации. Передние полки позволяют хранить



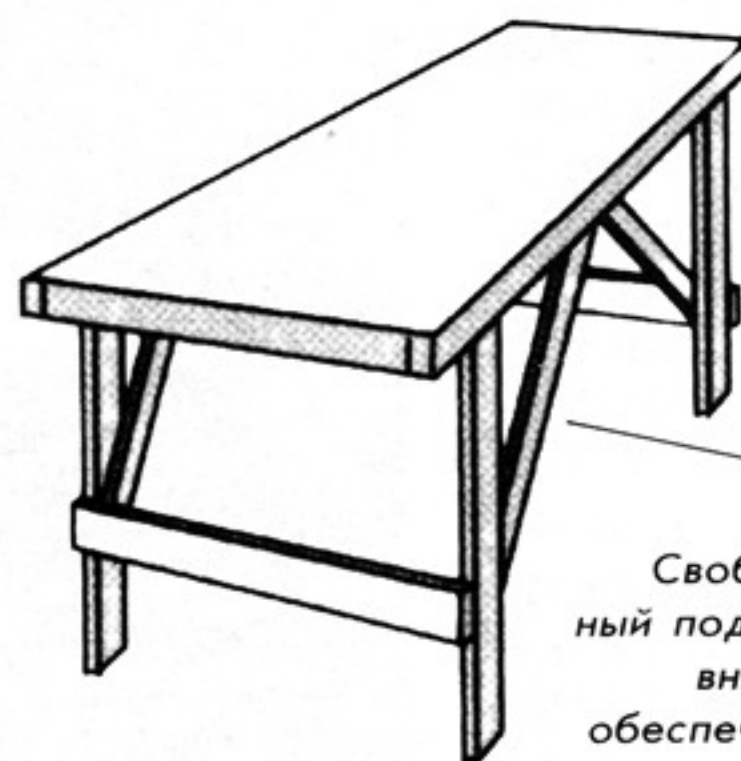
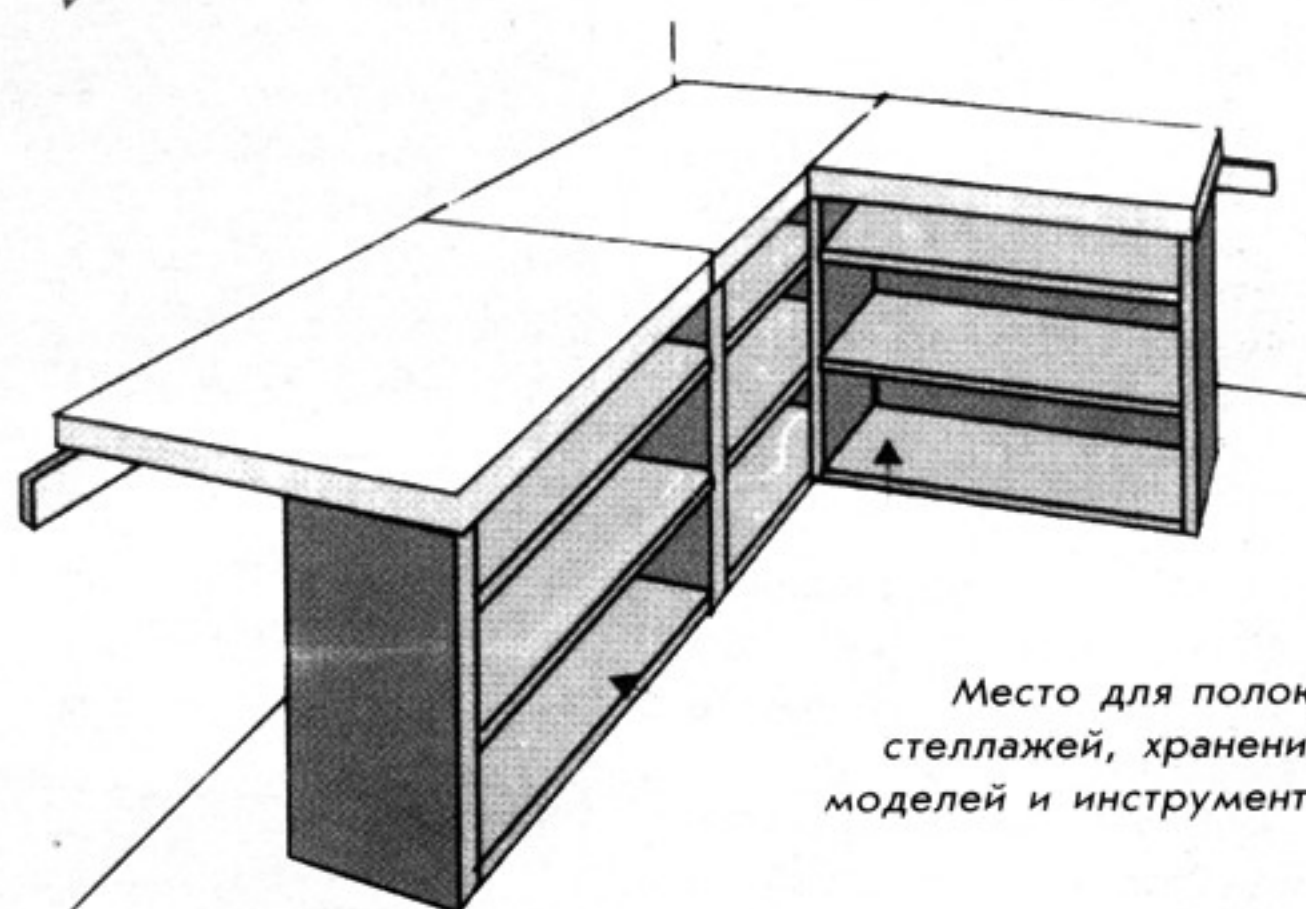
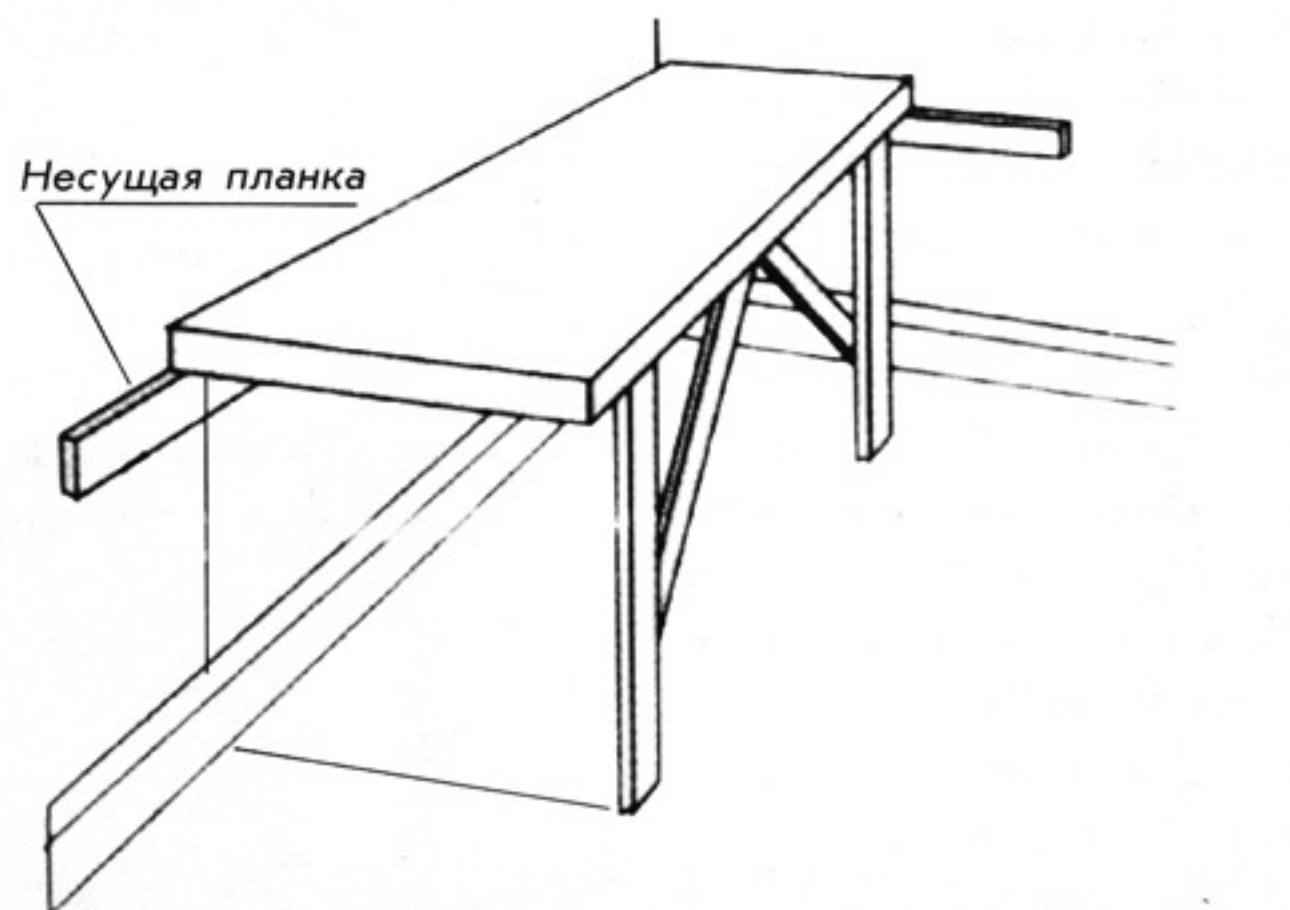
модели, коробки с инструментом, книги, видеокассеты и проч. Справа или слева от макета может быть расположен рабочий стол в том числе с рельсовым ответвлением от макета для обслуживания вагонов и локомотивов на рабочем столе.

Свободнорасположенный подмакетник. Эта конструкция для просторных помещений и макетов островного типа, требующих кругового обзора. Такая конструкция используется также и в модульных макетах. Ножки могут крепиться не жестко, для уменьшения габаритов при транспортировке.

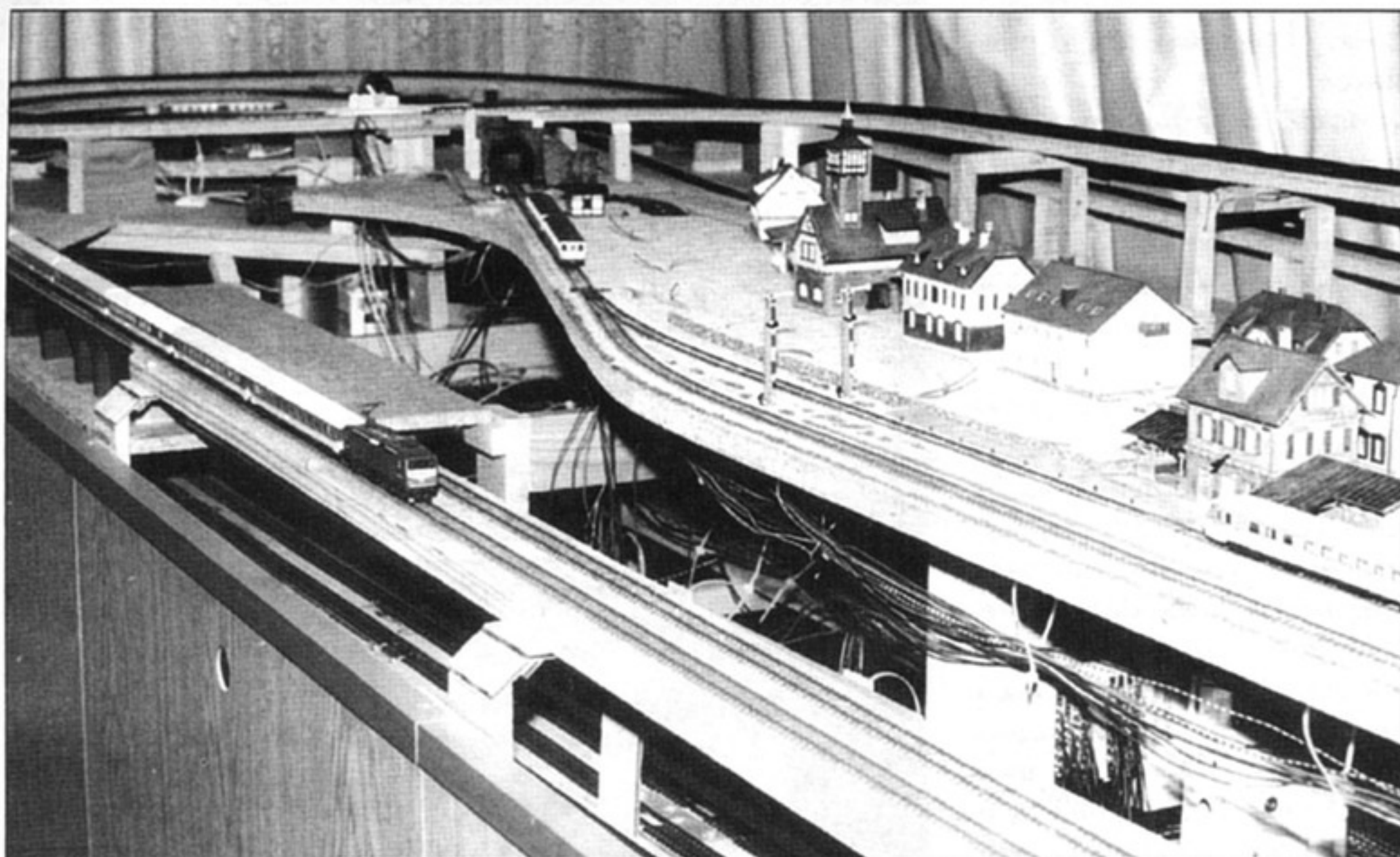
Рассказывая о строительстве подмакетников для сооружения домашних макетов, всегда звучит фраза, когда описываются те или иные столярные приемы - это оценка веса всей конструкции. Понятно, что макет размером даже 1х1,5 м сделанный даже из многослойной фанеры будет довольно увесистый. А конструкцию из ДСП в качестве основания трудно представить с легкостью задвигаемую на верх шкафа или антресоль.

Зачастую моделист использует сочетание нескольких типов конструкций при изготовлении подмакетника. Наиболее распространено изготовление подмакетников несколькими традиционными способами:

1. Изготовление подмакетника из ДСП или МДФ.



Свободнорасположенный подмакетник. Особое внимание уделяется обеспечению треугольных жесткости



Его достоинства в том что он достаточно жесткий и прост по конструкции. Среди недостатков - большой вес, трудность в обработке. Такие подмакетники наиболее удобны для стационарных модулей, он также может служить для многократно перестраиваемых макетов - кстати, это очень привлекательная сторона для домашнего макета.

2. Подмакетники изготовленные в виде рамы - жесткая конструкция из брусков и 6-10-мм фанера сверху.

3. В последнее время среди модельеров получило довольно широкое распространение применение других материалов, использование которых для устройства подмакетников или изготовление ландшафта макетов считается непривычным. Речь идет о монтажной пене, гипсокартонных плитах, армированных сеткой и даже пенопласте. То есть в нашем обзоре внимание будет уделено **пенопластовым подмакетникам**.

Основная идея при использовании пенопласта заключается в том, что обеспечить жесткость, для материала достаточно хрупкого, позволяет технология "сэндвича". Многослойное склеивание пенопластовых пластин клеем ПВА делает такую конст-

рукцию очень прочной, и если использование пенопластового подмакетника для больших макетов выглядит не очень удобным, то изготовить такой подмакетник для небольшой железнодорожной диорамы, компактного модуля, представляется совершенно нормальным. Один из ростовских клубов железнодорожного моделизма довольно широко использует такую технологию, что позволяет в условиях ограниченности средств и отсутствия столярной мастерской, собирать за короткое время подмакетники.

Необходимо отметить что эта идея впервые зародилась у американских модельеров, затем ее освоили модельеры Британии. Во многих зарубежных изданиях, в американских и английских источниках стали появляться рекомендации по использованию довольно простого, легкого и достаточно дешевого материала для подмакетников - пенополистирола (по-простому - пенопласта).

Впервые такое упоминание появилось в американском журнале "N-Scale". Понятно, что для малогабаритных макетов в типоразмере N и TT - использование такого материала вполне оправдано. Даже для небольших размеров модуля в HO можно рекомендовать этот способ. Надеемся что наша информация найдет примене-

Многоуровневый подмакетник на базе плиты МДФ стационарного исполнения.
Фото Г.Мауэра

ние и в России.

Исходным материалом служит пенополистирол, который легко приобретается в неограниченном количестве на любом строительном рынке, в магазине стройдеталей и т.п. На иллюстрациях из английского Railway Modeller показано, как на базе стандартного листа пенополистирола готовится за короткое время отличный подмакетник размером 610x810 мм.

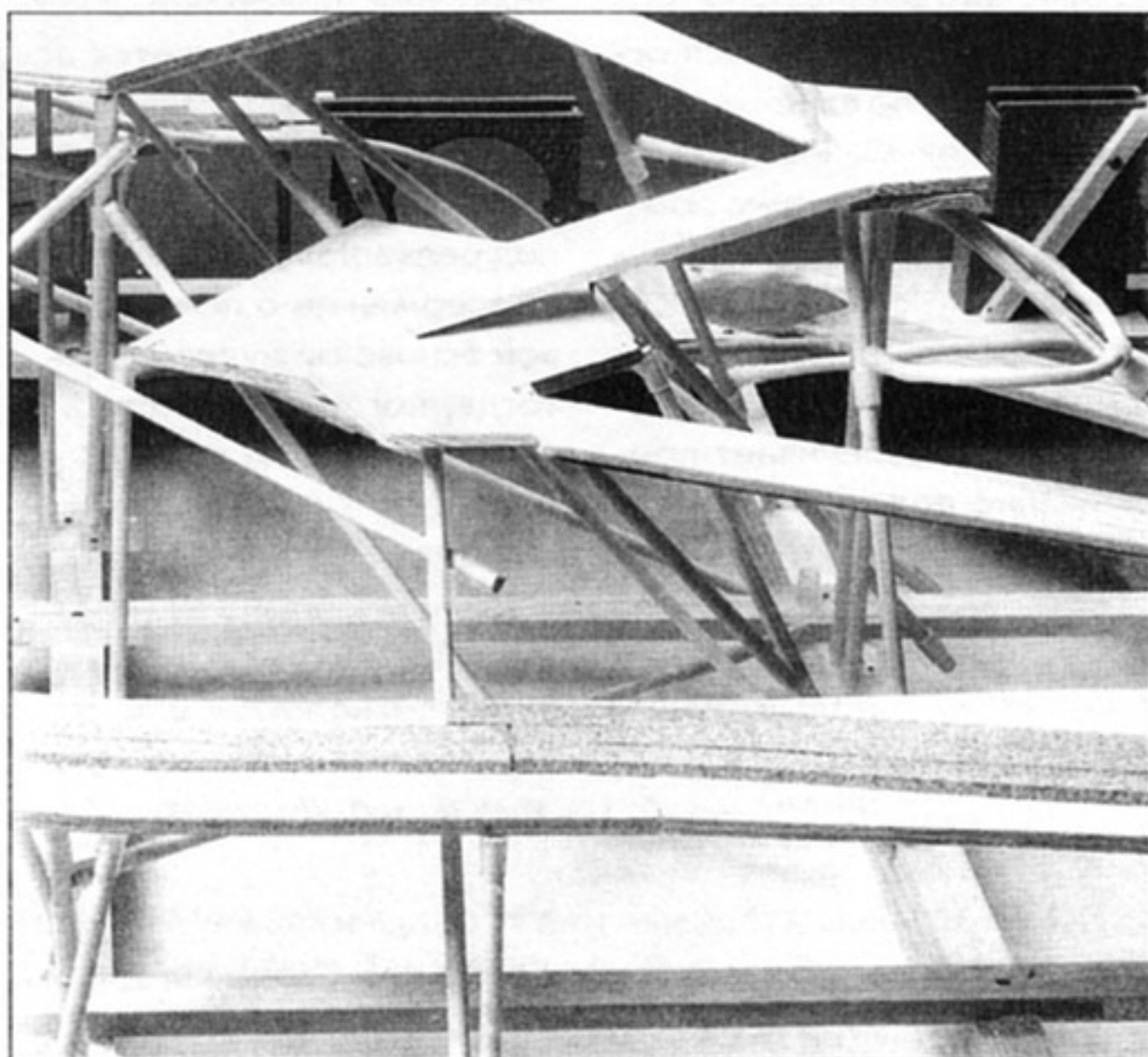
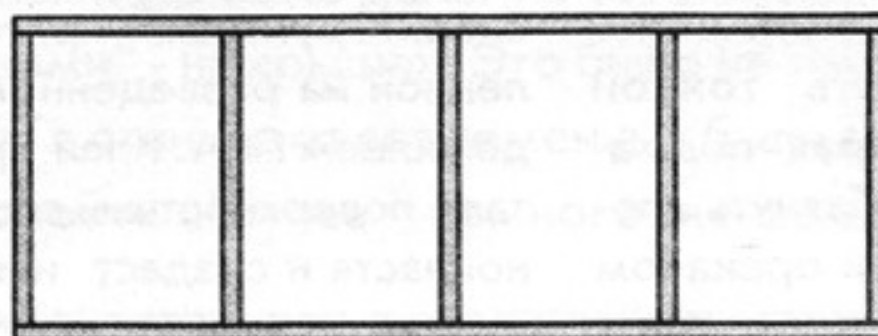
Из инструментов не требуется ни дрели, ни рубанка, ни шурупов, ни гвоздей. Требуется только рабочий нож, клей ПВА, хорошая стальная линейка, фломас-тер.

Первая операция. Лист

Разделяемые сегменты



Модульная (сегментная) конструкция подмакетника. Макеты значительных размеров целесообразно конструировать разъединяющимися на несколько частей. Каждый сегмент на таком макете может быть стандартных размеров или оригинальных размеров и формы. Главное, что дает такая конструкция - в случае необходимости (переезд, ремонт в квартире и т.п.) макет может быть разобран без потерь.



пенопласта расчерчивается в плане, с учетом того, что внутренние детали необходимо вырезать - снизит вес и обеспечить пространство для размещения электромагнитных приводов и прокладки проводов.

Вторая операция. Подготавливаются из пенопласта боковые стенки (высота 50 мм.) Если подмакетник используется как один из соединяемых модулей, то по толщине пенопластовой стенки заготавливается такой же толщины стенка из дерева (чтобы обеспечивать винтовое межмодульное соединение). Вырезаем верхнюю плоскость подмакетника.

Третья операция. Начинаем склеивание всех пенопластовых и деревянных деталей клеем ПВА. После этого требуется полное высыхание клея (24 часа), чтобы вся конструкция получила необходимую жесткость.

Четвертая операция. Отделка. Получившийся сэндвич очень легкий, но вполне прочен в продольном и поперечном плане. Если возникли шероховатости или выступили и высохли излишки клея, то по периметру подмакетник следует обработать тонкой шлифбумагой. Края подмакетника можно обтянуть клеевой пленкой или оракалом подходящего тона.

После произведенной разметки пенопласт режется острым ножом по линейке. Ширина стенок может составлять 50 мм - это вполне обеспечивает продольную прочность.

Поперечную прочность и предотвращение прогиба пенопласта обеспечивает проклеивание полос пенопласта по краям подмакетника, и

крест-накрест, для образования прочностных треугольников.

На фотографии приведено использование клеевого шприца (фактически это строительный инструмент), но вполне достаточно пользоваться кистью для клея ПВА.

Одна или две торцевые (фланцевые) стенки модуля могут быть выполнены из деревянного плоского бруска - чтобы обеспечить винтовое межмодульное соединение.

После высыхания рамы (не менее 24 час) приклеиваем верхнюю плоскость подмакетника, также из пенопластового листа. Во время сушки этот лист можно немного нагрузить.

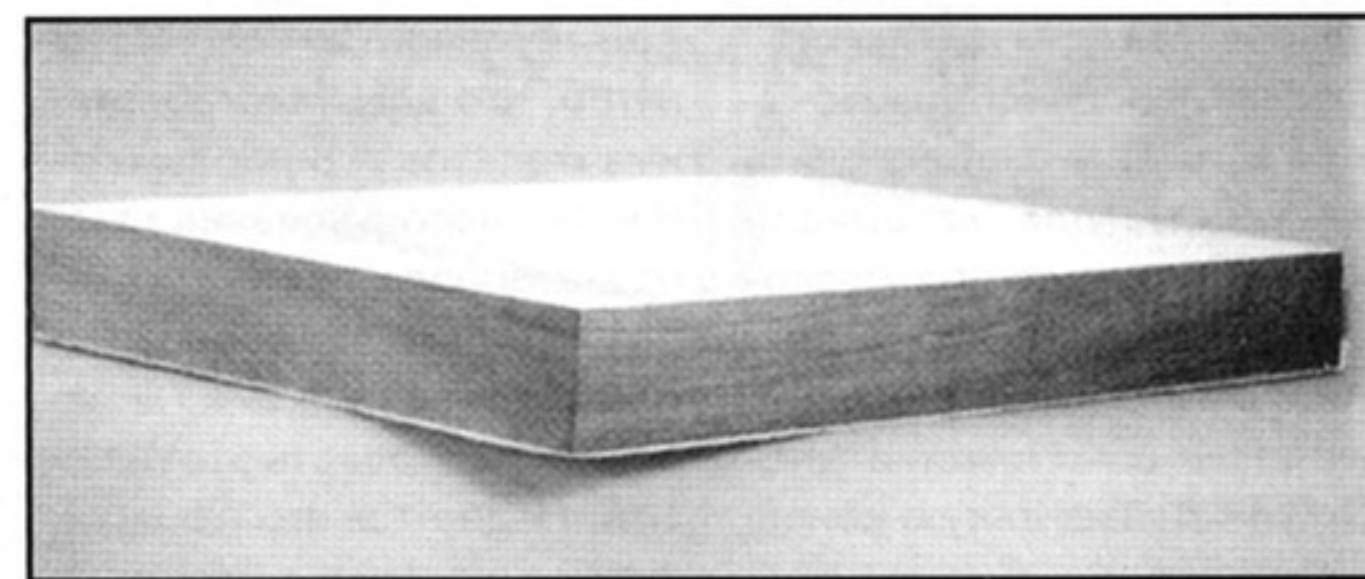
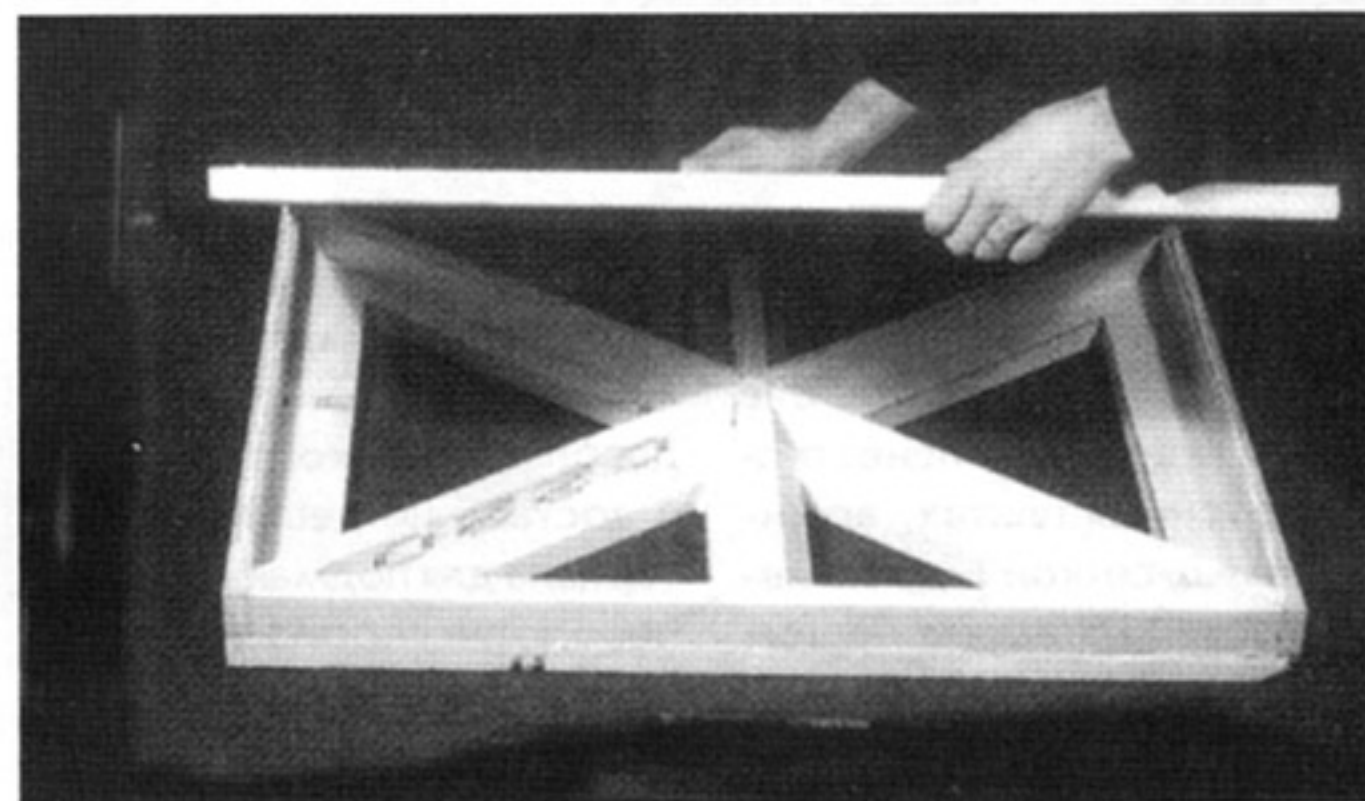
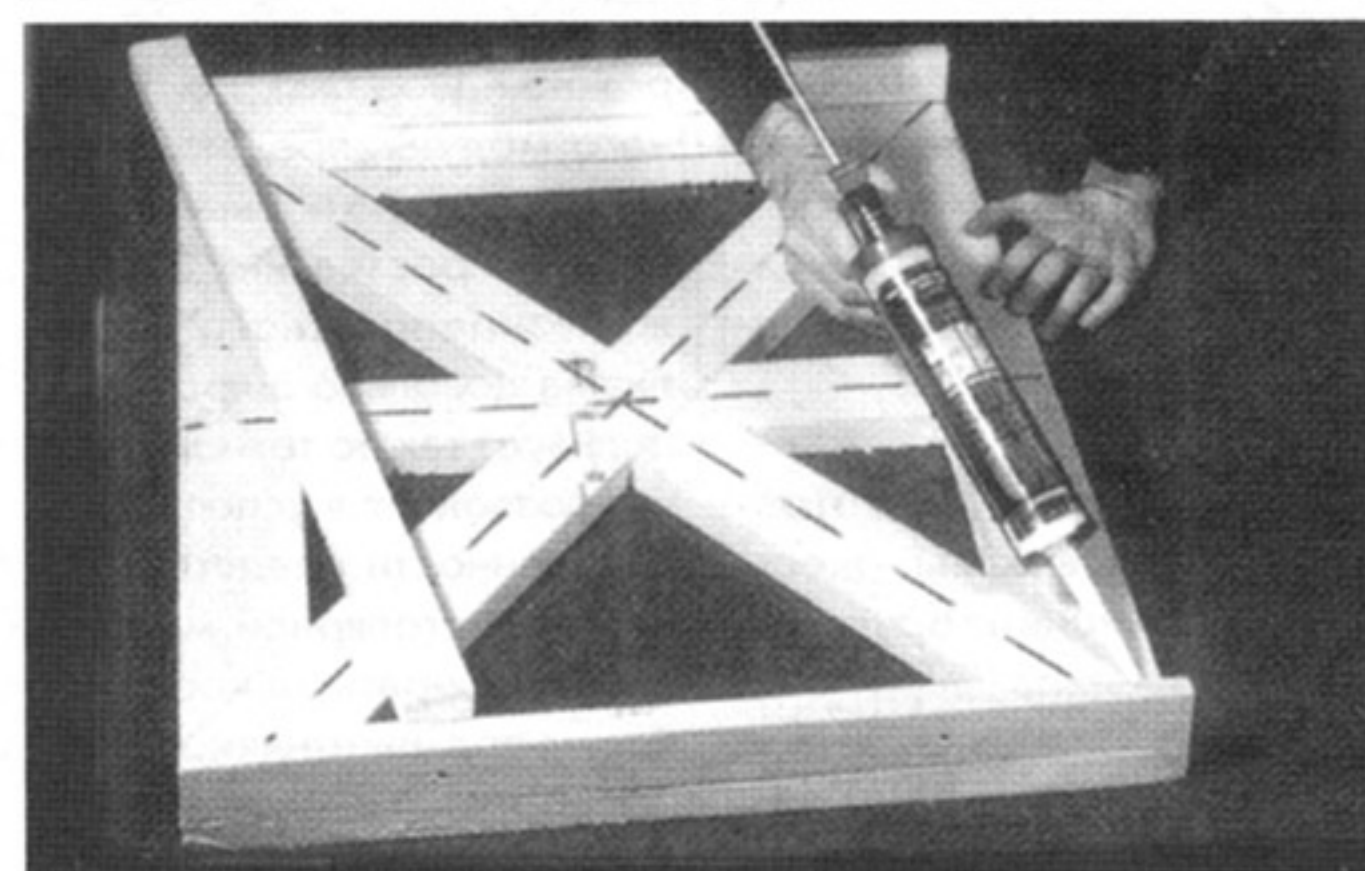
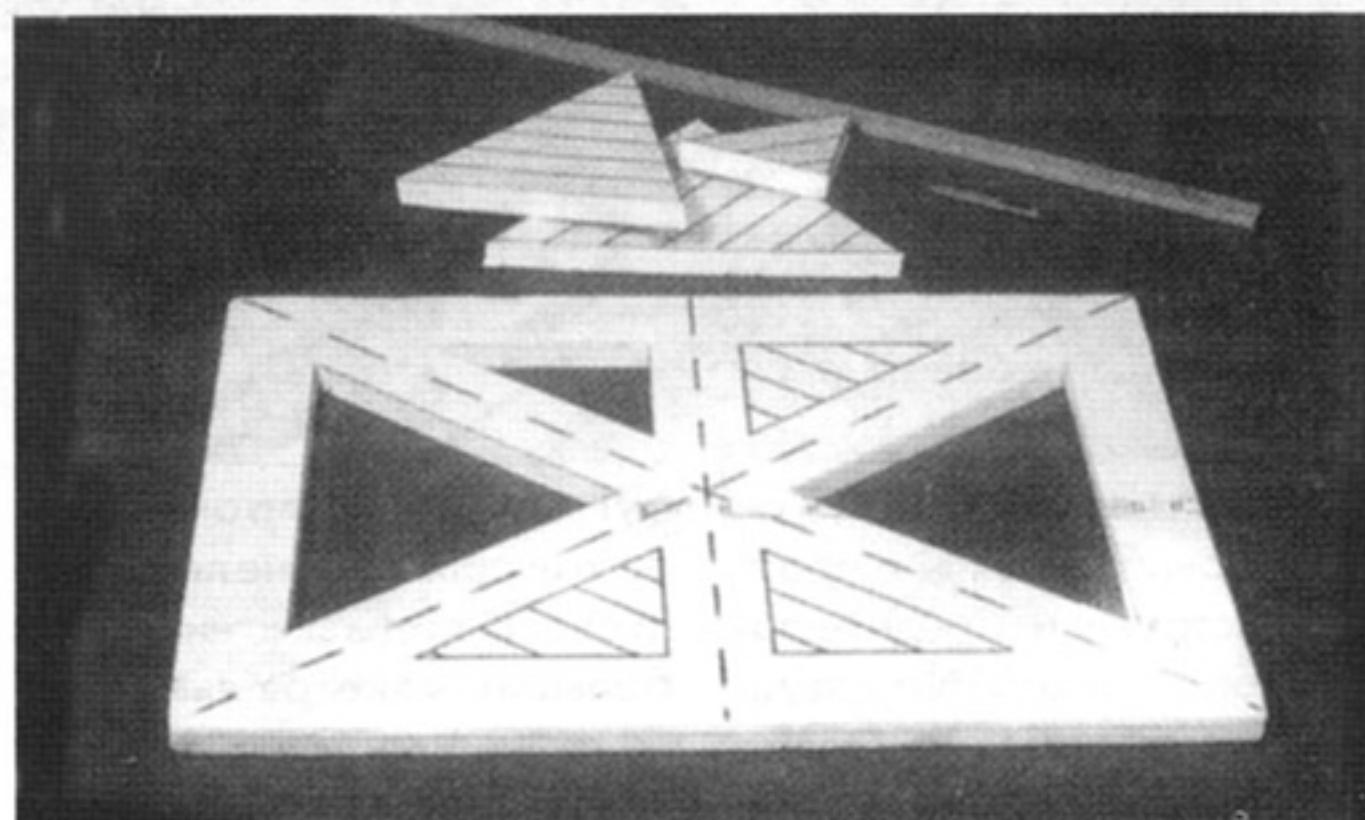
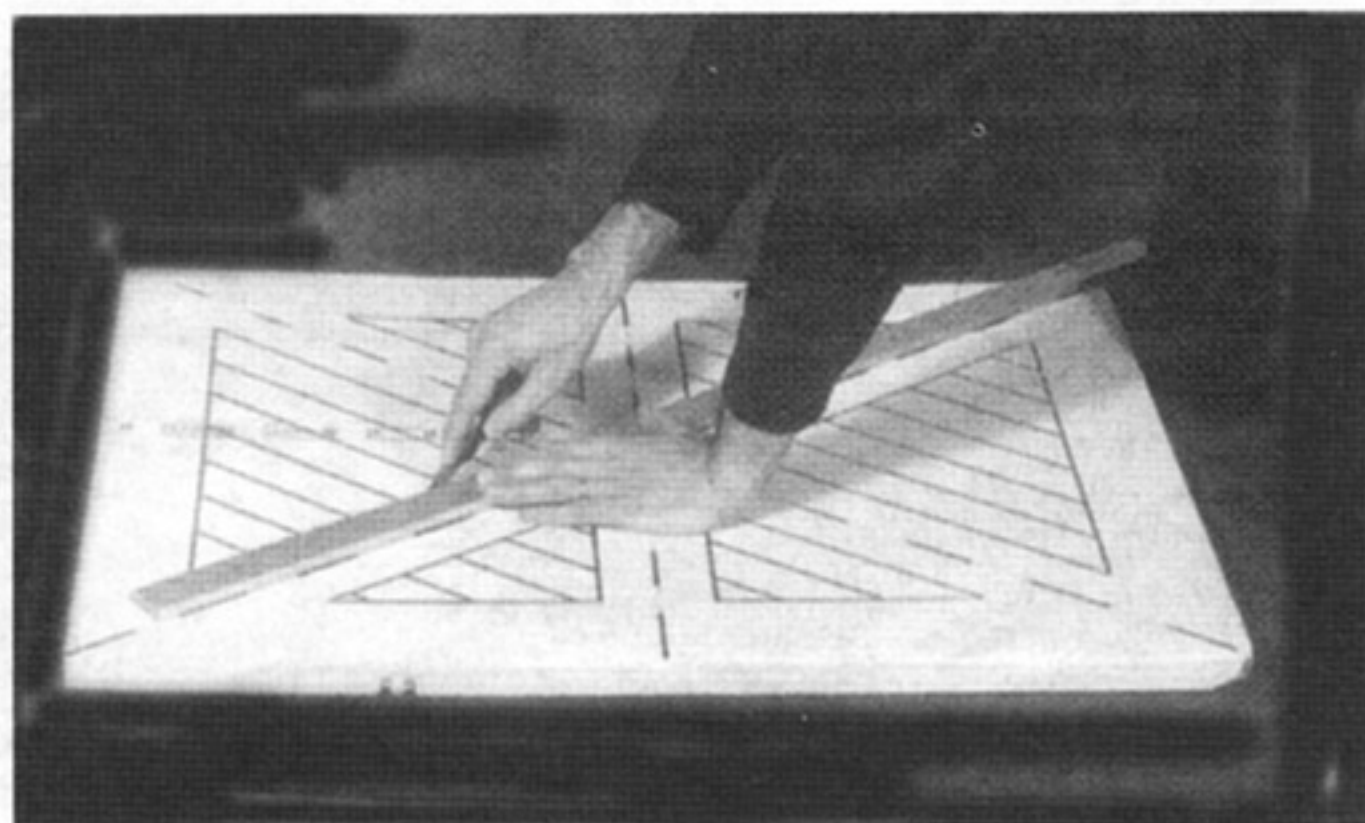
Как результат - аккуратный и легкий подмакетник.

Дальнейшие работы относятся к сооружению самого макета. Помните, что одной особенностью такой рамы является чувствительность пенопласта к химическим клеям (типа "момент", "феникс" и т.п.), поэтому проклейку основы, балластной подушки, домов и рельефа следует вести только ПВА.

Но рекомендуем первоначально обработать всю поверхность подмакетника слоем грунтовки, приготовленной на разведенном водой клее ПВА. Клей пропитает поверхностный слой пенопласта и создаст некоторую механическую защиту поверхности. Впрочем, когда на макете появится вся остальная инфраструктура вашего макета, а пенопластовая поверхность скроется под рельефом и строениями, то вспоминать о пенопластовой основе вы будете только тогда, когда будете сравнивать преимущества веса с подобными конструкциями у приятелей.

Убедительно просим моделеров, использовавших данную технологию для постройки своего макета или диорамы проинформировать редакцию журнала.

Использованы материалы и иллюстрации Railway Magazine (Великобритания), Modellbahn Schule #3, Eisenbahn Journal, M.T.Nickl "Anlagenbau-Ratgeber", Ханса Мауэра.





О нашем детстве

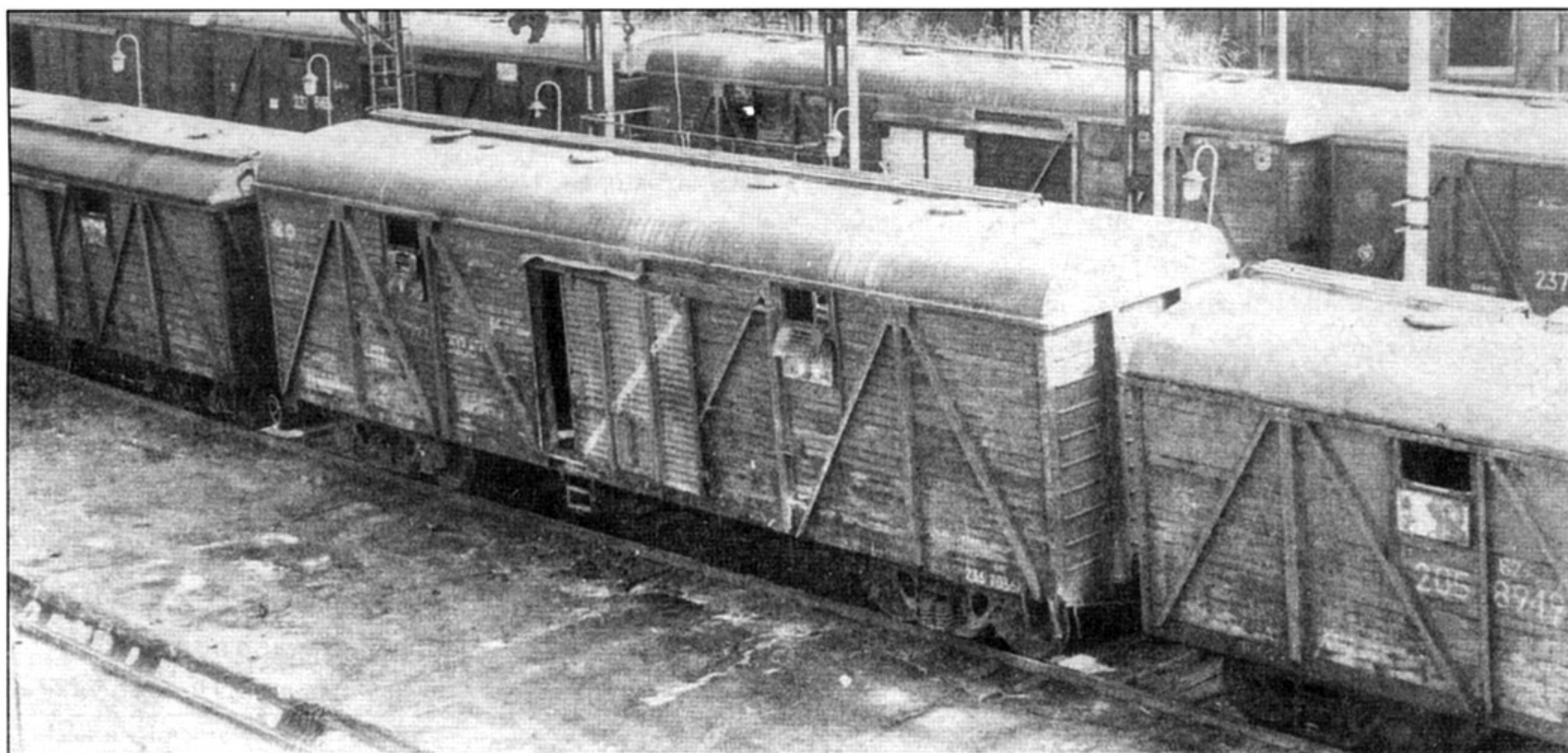
(по воспоминаниям Е.А. Фотиади)

Лето - самая лучшая пора в детстве, пусть даже это было голодное послевоенное детство. Сделав, с утра пораньше, все задания, данные матерью, очень мало отцов вернулось в фронтов Великой Отечественной, новороссийские мальчишки убегали к морю. А море в то время было совсем другим - чистым, вода прозрачная, рыбы много и даже дельфины жили в бухте. Причина простая. После войны почти не осталось на Черном море кораблей. Одни лежали на дне морском, другие, разбитые, стояли уткнувшись в берег, ожидая своей очереди на разделку. А рыбе корма хватало. Только два Новороссийских десанта - столько нам жертв стоили. Да только об этом мало думали. Купались, загорали на обломках причалов, на нагретых солнцем железных палубах ползатонувших кораблей. Ловили рыбу, собирали мидий, это ракушки морские, их жарили на листе кровельного железа, на костре, прямо на берегу моря и тут же ели, без хлеба и соли. Впрочем, кому нужна была соль - тот просто окунал мидии в море. А дома мать из мидий готовила вкуснейший плов.

Ближе к осени - ходили в леса, окружавшие город. Зверья там то же было полно, не то, что сейчас. Осо-

бенно пугали кабаны. Они безобидные, но если шли всем стадом, со своими малышами, то секач был всегда защитить свое потомство и первым бросался на врага, встретившегося на его пути. Попадались олени, зайцы, лисы, а шакалы пугали по ночам своим диким смехом. Но в лес ходили за плодами груши- дички, кислицы, алычи, шиповника, кизила, боярышника и всего, что на пути попадется. Часть сами съедали, часть несли домой, Матери, вечно занятые на производстве и на восстановлении города, хлопотами по дому, не очень беспокоились о нашем отсутствии, знали, что все равно к вечеру придем, да, возможно, не с пустыми руками, поэтому мы могли себе позволить роскошь - покататься на поездах. В одиночку ни кто не катался. Ездили вагатами, человек пять, то больше, то меньше, одного возраста: лет одиннадцать - тринадцать. Меньших - не брали с собой, а старшие - уже работали наравне со взрослыми. Короткое было детство в то время.

Так вот. Решив покататься на поездах, билеты мы не покупали. Не было денег на эту роскошь. Мы катались "зайцами" - на крышах. Это было не трудно, крыши вагонов" в отличие от современных были совсем плоские, а скорость состава - намного меньше, чем сегодня.



Конечно, на самой станции мы не садились. Новороссийск и в то время был крупным транспортным узлом, хорошо охранялся и нарываться на транспортную милицию или охрану НКВД нам не было резона. Мы собирались за станцией, около поворота железной дороги, где состав, еще не успев разогнаться, уменьшал скорость почти до пешеходной. Тут надо было не зевать, немного пробежавшись, схватиться за поручни и вскочить на ступеньки тормозной площадки. А дальше — как повезет. Если повезло, то на площадке будет лестенка на крышу, тогда проблем нет. Если не повезло — приходилось лезть по железным угольникам, скреплявшим деревянные доски стенок вагона. Конечно, можно было ехать и тормозной площадке. Но это был не тот шик. Тогда не знали слово "кайф" и вместо него было "шик". Да, на площадке был не тот шик!

Толи дело на крыше. Тебе все видно, со всех сторон обдает свежий ветер, который несет прохладу в жаркий день. Можно было ехать сидя, свесив ноги с края крыши, можно было ехать стоя. Но чаще всего мы ездили лежа. Причина простая — меньше заметны. Ведь на всех мостах, у тоннелей и в прочих местах была охрана. Ехать было весело и даже не страшно. Страшно было проезжать через тоннели около Новороссийска. Там было темно и стоял оглушающий грохот. Приходилось вплотную прижиматься к крыше, боялись, чтобы не зацепиться задней частью за потолок тоннеля..

Весь дым от паровоза оставался в тоннеле, и приходилось им дышать. Когда состав выезжал на просторы, полузадохнувшись и оглушенным, казалось, что мы вырвались из ада.

И жизнь становилась лучше. Вот только не понятно поведение охраны тоннеля. Вроде бы и видели нас, но не гоняли.

На разъездах и малых станциях мы с крыши не слезали, просто прятались, по возможности. Дежурный по станции, в наглухо, до самого горла, застегнутом по форме кителе, и красной фуражке, нас видел, но на все это махал рукой, не задерживать же состав.

На станциях побольше, мы прыгивали с вагона еще при подходе к станции. А потом на выходе с нее, снова запрыгивали на вагон. Дальше Краснодара не ездили.

Этому много было причин. Станция очень большая, как ни как, краевой центр. На ней полно было представителей всяких служб, которые нас гоняли и могли арестовать. И до Краснодара было ехать почти шесть часов в одну сторону, если без "пересадок".

Конечно, можно было ехать и законным путем. Надо было пройти по крышам вагонов до паровоза. Там всегда нас встречали радостно и давали лопату. Покидав уголек пару перегонов, уже забывал от усталости, куда ты едешь и зачем. Весь черный, от угольной пыли, шатаясь от усталости, сходил с паровоза. Впрочем, проблема чистоты решалась очень просто. Дождавшись, когда паровоз подойдет к гидранту набирать воды, просили машиниста, чтобы он и нас окатил. Это были потрясающие впечатления. Напор воды был сильным и, если зазеваешься, то мог и с ног сбить. А воды было столько, что почти сразу смывалась с нас вся дорожная грязь. Купались мы в одежде. Впрочем, из всей одежды на нас были старые залатанные трусы и, может быть, у кого-то, такая же майка. Про обувь до школы и не вспоминали. Гоняли босиком по дорогам и без дорог: по колючкам, по камням, по лесам. И не просто гоняли, да еще в футбол играли босиком на тех же камнях! К зиме на пятках кожа была толщиной в палец, ничего не чувствовала.

Накатавшись, таким же порядком к вечеру возвращались домой. Родителям, конечно, не говорили о своих приключениях. Но в кампании друзей хвалились ими, расписывая свои подвиги. О жертвах в таких поездках мне ничего не известно. Может они и были. Но в городе и окрестностях оставалось столько оружия и боеприпасов, что постоянно что-то где-то стреляло и взрывалось. На этом фоне жертвы на железной дороге были просто не заметны.

Прошли года. Теперь на поездах мы ездим как положено, с билетом. Но иногда хочется, как и полвека назад залезть на крышу, вспомнить свое детство.

Записал С.А.Санев, Новороссийск

Фото А.Васильева





Здание пассажирского вокзала станции Ташкент Средне-Азиатской железной дороги, которая ведет свой отсчет времени с 1 мая 1899 г. К этому периоду относится и здание вокзала. Здание имело залы 1, 2 и 3 классов для пассажиров, багажное отделение, почтовое отделение, телеграф, буфет, дамскую и мужскую уборную, багажную кассу, кассу 3, 2 и 1 класса, кабинет и контору начальника станции.

В настоящее время здание вокзала не сохранилось. Вид со стороны привокзальной площади. Репродукция из коллекции О.Корешенкова

TILLIG TT BAHN

www.tillig.ru

Auhagen

www.auhagen.ru

КиТТ-Хобби

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»)

Auhagen 12255



*Идеальная
колея снова в
России!*

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



Макет ТТ от НИКО

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

ЛОКОТРАНС



12/2003 (86)