

2/2004 (88)

**АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА**

WWW.LOKOTRANS.COM

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА

Транспортный форум

**190 лет главному
железнодорожному музею**

Легендарный ТЭ1-20

Вагоны ЦМВ по конверсии

Макет в Свердловском музее





Тепловоз DB 232 228 с поездом D1248, вагоны габарита РЖД с переставленными тележками европейской колеи.
 Электровоз DB 143 864 с региональным поездом RE3-38393. Поезд управляется из кабины управления в вагоне, а электровоз следует в режиме тяги в хвосте поезда. Июль 2003 г. Фото Ганса Мауэра.
 Заметки о путешествии по Европе читайте на стр.8



Издается с 1993 г.
информационный альманах
любителей железных дорог,
транспортной техники и
железнодорожного
моделизма

**Шеф-редактор
Олег Сергеев**

Адрес для писем:
Россия, 144012
Московская обл.,
Электросталь, а/я 104
Сергееву О.А.
E-mail: lokotrans@elsite.ru
8(096) 572-52-34
Авторский коллектив:

Ю.Акимов (Москва)
В.Буракшаев (Москва)
А.Бернштейн (Москва)
А.Васильев (Москва)
С.Волков (Ростов/Дону)
В.Галкин (Москва)
С.Довгвилло (Москва)
А.Иоффе (Москва)
И.Ивонина (Электросталь)
П.Кондратьев (С.Петербург)
О.Корешонков (С.Петербург)
М.Кацер (Новочеркасск)
А.Колесов (Екатеринбург)
С.Лизунов (Пензен. обл.)
Дм.Мамин (Москва)
М.Маца (Москва)
В.Мельников (Брянск)
А.Никольский (Москва)
Дм.Чернов (Истра, Московской)
С.Стальцев (Курск)

Альманах распространяется в Австрии, Беларуси, Великобритании, Германии, Казахстане, Латвии, Литве, Нидерландах, Польше, России, США, Франции, Финляндии, Чехии, Швейцарии, Украине, Эстонии.

Подписка через редакцию:
1 полугодие 2004 (1-6) 420 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 со ссылкой на Источник
Редакция вступает с авторами в вялотекущую переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666

Заказ № 4780 Тираж 1000 экз.
Печать ЗАО "Фабрика Офсетной Печати"
(Москва), февраль 2004

В розницу цена свободная

© Клуб ТИММ "Локотранс"
WWW.LOKOTRANS.COM



2ТЭ116-075, Окт. ж.д., май 2003. Фото Дм.Макарова

Уважаемые друзья, в номере мы публикуем примерные положения и условия для оценки творчества железнодорожных моделеров. В этом году нам предстоит многое сделать и по спасению раритетной техники и в деле популяризации железнодорожного моделизма. Все в наших руках! Только инициатива и совместная работа способны преодолеть нашу разобщенность и ведомственные рогаки!

Будьте с "Локотрансом" в 2004 году! Так интереснее!

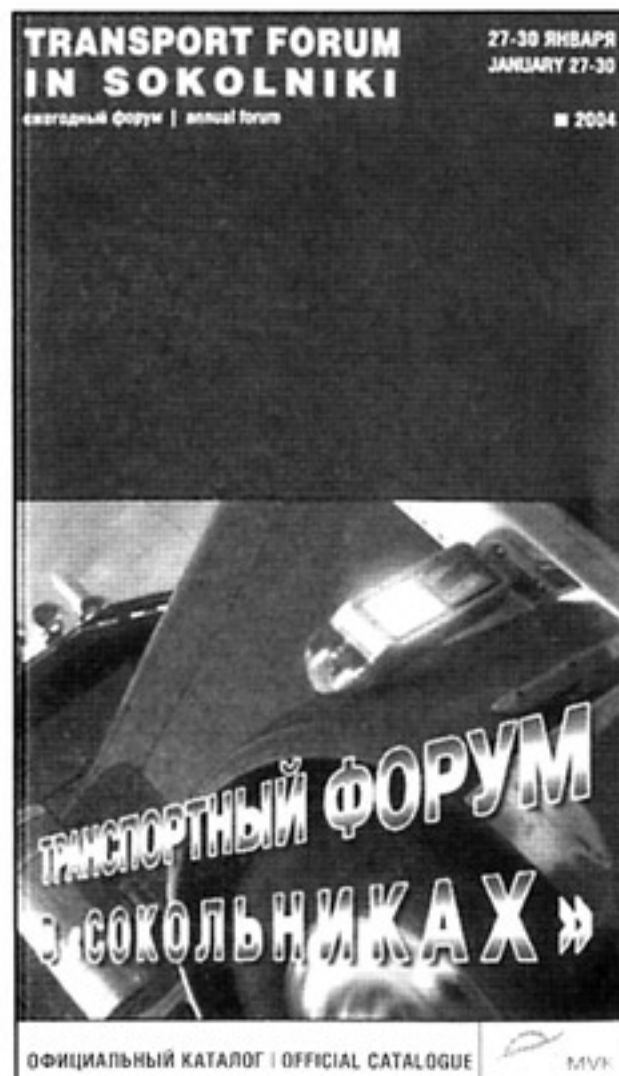
Ваш редактор, Олег Сергеев

4	ПАНОРАМА
	"Чугунка" на "Транспортном Форуме"
7	НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ
8	ПУТЕШЕСТВИЯ
	По Европе
11	ЮБИЛЕИ И ИСТОРИЯ
	190 лет Центральному музею железнодорожного транспорта
18	ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК
	Трамвай в Новочеркасске
21	ПОЧТОВЫЙ ВАГОН
22	ДЕПО
	По депо Приволжской железной дороги
24	БРОНЕАРХИВ
	Этапы большого пути (продолжение)
27	ИЗ ЛИЧНЫХ АРХИВОВ
	Тепловоз ТЭ1-20
32	О ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА
	Как надо читать то, что мы видим
34	ПАКГУАЗ
40	ВИТРИНА
42	МАКЕТ
	Макет Музея Свердловской железной дороги
48	МАСТЕРСКАЯ
	Конверсия вагонов ЦМВ
	Тихие гиганты в N
	Рельсы и стрелки с готовой балластной призмой (обзор)
53	ПРИВЕТ С ДОРОГИ
	Станция Пенза-I
	Траagedии в туннелях

Обложка: Именной электровоз ЧС7-235 "Машинист инструктор В.Т. Рогов" приписки Москва пасс. Курская. Фото Дм. Чернова

В кадре: Модель цистерны для перевозки метанола. Принадлежность частной химкомпании. Модель производства "Феникс" (Латвия). Фото О.Сергеева

Обложка: Тепловоз ТЭ1-20-135 экспонат МЖТ на Вашавском вокзале Санкт-Петербурга. Фото Ю.Акимова



Николай СЕМЕНОВ

"Чугунка" на "Транспортном Форуме"

С 27 по 30 января 2004 г. московский культурно-выставочный центр "Сокольники" предоставил один из своих павильонов становящемуся уже ежегодным "Транспортному Форуму". Именно под таким названием одновременно и в общих стенах проходят специализированные международные выставки "Автофургоны", "Трейлер", "Промтранс" (т.е. ПРОМЫшленный ТРАНСорт), "Сититрансэкспо" (городской транспорт) и - посвященная собственно железнодорожной тематике «Рэйлтранэкс».

Экспозицию открывал внушительный стенд Министерства Транспорта России, знакомивший, в частности, с новейшими статистическими данными. Так, по итогам 2003 г., Российские Железные Дороги приняли на себя 21,6% мирового грузо- и 7,6% пассажирооборота; в масштабах Европы аналогичные показатели составили уже 11,4% и 26,4%, а по СНГ - 81,3% и 62,5% соответственно. Такие объемы приходилось осваивать в условиях все более изнашивавшихся и устаревавших средств производства, включая, в первую очередь, подвижной состав. Если в открывшем суверенное бытие России 1992 г. железнодорожникам удалось приобрести новыми 268 локомотивов, 2096 пассажирских и 15332 грузовых вагонов, то, всего пять лет спустя, соответствующие цифры достигли минимальных (пока?!) величин: 11, 238 и 1127. Затем положение, тьфу-тьфу-тьфу, начало постепенно выправляться: на новый 2004 г. отрасль уверенно планирует закупку 82 и модернизацию, без малого, 400 локомотивов, по пассажирским вагонам аналогичные цифры должны составить 580/392, а по грузовым - 13 000/6 000; капитально-восстановительным ремонтам с продлением срока службы, а отчасти - и с заметным повышением уровня комфортности



ЭП1-077 в числе других поступил в депо Саратов на смену локомотивам ЧС4. Новые электровозы можно увидеть на участках Саратов-Ртищево, Саратов-Петров Вал. Фото А.Земскова

подвергнутся 260 мотор-вагонных секций. Общие затраты оцениваются в 37 млрд.рублей, тогда как действующей ныне федеральной целевой программой модернизации транспортной системы России на 2002/2010 гг. предусмотрено ассигнование в 2004 г. ВСЕМ транспортникам страны 364,2 млрд. рублей / в 2002 г. эта цифра составляла 315 млрд. руб./, 19% которых выделит федеральный бюджет, 29,8% - субъекты феде-

рации, ну а остальное - придется изыскивать на местах. Отдельным разделом вводного стенда был представлен транспорт промышленный. Всем памятно, чем обернулись для российской индустрии очередные лихорреволюционные преобразования. Надо ли удивляться, что, по сравнению с далеко уже не самым благополучным 1995г., протяженность промышленных железнодорожных путей сократилась к настоящему времени

Шпалозаменяющая и погрузочная машина МШП-1 решает проблемы замены одиночных дефектных шпал. Сделанная на ОАО «Кировский машзавод 1 Мая» МШП-1 отличается от аналогичных наличием одиночного манипулятора (7т) и расположением рабочего органа между осями машины. МШП-1 комплектуется прицепной платформой для транспортировки запаса шпал. (Фото "Евразия Вести")





АС4-050 - продукция Людиновского завода, также участника выставки. На базе этой автомотрисы (двухкабинная, дизель ЯМЗ-240Д, гидропередача ГП-320 ("Калуга-путьмаш") максимальная скорость 90 км/ч,) выпускается множество специальной техники - дефектоскопы, путеизмерители, рельсосмазыватели и т.п. А кроме того, в пассажирском варианте имеет 50 посадочных мест в салоне (пассажировместимость 100 чел.).

с 64 до 53,3 тыс.км, инвентарный парк локомотивов - с 16 до 12 тыс., грузовых и специализированных вагонов - с 215,7 до 177,0 тысяч; объемы перевозок упали с 32 184 до 31 180 млн.т., а пара десятков предприятий промышленного железнодорожного транспорта была ликвидирована вовсе?!

Теперь, говорят, худшее позади, время наращивать силы ради заветного удвоения ВВП. Помочь приведению стальных путей в былой порядок, а затем и в соответствие с новейшими мировыми стандартами, обещает разнообразная техника ЗАО "Межгосударственный концерн "Трансмаш", из-за громоздкости представлявшаяся на выставке лишь эффектными фотографиями. Ныне в состав ведущего свою историю с 1990 г. концерна входят такие крупные, испытанные и закаленные временем предприятия, как ОАО "КАЛУГАПУТЬМАШ", ОАО "Тихорецкий машиностроительный завод имени В.В.Воровского", ОАО "Кировский машиностроительный завод 1 мая", ЗАО "ТУЛАЖЕЖДОРМАШ"; Калужский завод транспортного машиностроения, ЗАО "КУБАНЬЖЕЛДОРМАШ", ОАО "ЦКБпутьмаш", отдельные фирмы Латвии и Украины. Уже этого беглого перечня достаточно, чтобы оценить как количество составивших концерн заводов-тяжеловесов, так и географию размещения их на российском-то неоглядном просторе! Дело - за установлением взаимовыгодного сотрудничества с также преобразованными недавно в ОАО «Российскими железными дорогами», в том числе - через всевозможные лизинговые схемы.

Тем временем, ФГУП ВНИИТИ МПС берется радикально модернизировать уже

имеющуюся тяжелую путейскую технику, в частности - повысить рабочие скорости рельсошлифовальных поездов и другого специального подвижного состава за счет усиления, а то - и полной замены рам и ходовых частей. Лозунг ОАО "ТРАНСМАШ" из г.Энгельса Саратовской области, выпускающего путеочистительные машины: "Чистота на дорогах - порядок в бизнесе!" говорит сам за себя. Ну, а проверить сделанное путейцами помогут изделия самарского НПЦ "ИНФОТРАНС": Универсальная путеобследовательская станция /УПС/ с компьютеризированными вагонами-лабораториями КВЛ-ПИ, бортовая система контроля контактной сети БСК КС на базе автомотрисы АРВ, многие иные разработки. Смелое применение новейших "высоких" технологий позволило самарцам осуществлять все необходимые замеры с высочайшей точностью на достаточно высоких скоростях, при обеспечении не просто безопасных, но - воистину комфортабельных условий для обслуживающего их технику персонала. Кстати, переподготовку и аттестацию всех необходимых кадров НПЦ "ИНФОТРАНС" также берет на себя.

Путь готов, - дело за подвижным составом! Вагоностроителей пассажирских вагонов представляли Тверской вагоностроительный завод, Стахановский вагоностроительный завод (Луганская обл., Украина), АОЗТ "Вагонмаш" (багажные вагоны моделей 61-521, 523 и др. теперь делает в Москве "Группа Дедал").

Позволим дать несколько комментариев от ЛТ. Громадный производственный комплекс предприятий, работающих дл

российских железных дорог, было трудно поделить так, чтобы кинуть трудовые коллективы, которые успели уже провести акционирование и самостоятельно пережили трудные времена. По российским понятиям потребовался новый передел собственности. В связи с реформой, наконец, стало возможно и это. Всего один пример.

Из локомотивостроителей на нынешней выставке присутствовал бывший **НЭВЗ** под видом ООО «Управляющая компания НЭВЗ». В чем дело, спросите вы? Во время кризиса 90-х годов завод выкарабкивался сам, а как только возник экономический интерес при разделе имущества НЭВЗ и запахло заказами и деньгами, то был приведен механизм введения внешнего управления и завод лишен экономической самостоятельности не без участия быв. МПС. В мае 2001 года был создан т.н. ИПГ "Трансмашхолдинг", который за два года стал владельцем 97,36% акций ПО "Брянского машиностроительного завода", 51% акций ПО "Бежицкая сталь" (Брянск), 22% акций Тверского вагоностроительного завода, владельцем контрольного пакета акций Муромского стрелочного завода, а в начале 2003 года были приобретены 100% акций завода транспортного оборудования (г.Кушва), производящего стрелочные переводы и путеремонтные машины. А, кроме того, холдинг завладел 51% акций новообразованной "Управляющей компании НЭВЗ".

Откуда взялся столь богатый инвестор? Официально сообщается, что финансовую основу ИПГ "Трансмашхолдинга" составляет ОАО "Кузбассразрезуголь" - да, да - те самые угольщики, которые, как нам постоянно сообщают, все в долгах, у которых угольная промышленность "убыточная", нерентабельная, устаревшая и т.д. А второй крупный акционер холдинга - это транспортные посредники "ТрансГруп АС". Те, в чьих интересах лоббировать рост тарифов на перевозки. Реальные фамилии владельцев миллиардной собственности озвучить достаточно трудно. Господин Д.Г.Комиссаров (председатель Совета директоров холдинга) сообщает об инвестировании на техпереворужение в НЭВЗ и в Брянский машиностроительный завод 3 млрд. руб (!). Может, было надо эти деньги инвестировать в угольную промышленность, где это требуется, да шахтеров будет гибнуть меньше? Интересная ситуация - для заключения договоров между ОАО РЖД и НЭВЗ о поставке 400 электровазов (7 лет работы и стабильного заказа для крупнейшего завода!) потребовалось ликвидировать самостоятельность НЭВЗ-За. Для чего? Но дело-то не в холдинге, а в том, что аннулируются, бывшие акции НЭВЗ как завода, и осуществляется новый передел имущества...

А сам завод НЭВЗ? Работает, он и не собирался умирать - в 2002 году объем производства возрос на НЭВЗе на 30% (см. предыдущие публикации ЛТ). В непрерывно расширяемом и обновляемом ассортименте его продукции - шестиосные пассажирские электровазы ЭП1 - переменного тока строящиеся серийно. ЭП10- двойного питания с микропроцессорным управлени-

ем и опорно-рамным подвешиванием тяговых двигателей, комфортабельный электропоезд переменного тока ЭНЗ с асинхронным тяговым приводом - оба с сомнительным будущим в процессе ожидания заказов на поставку.

Объявлено о планах изготовления в 4 квартале 2004 года опытного грузового электровоза 2ЭС5К - восьмиосного, двухсекционного с коллекторными ТЭД, рекуперацией (стоимость опытного образца 71 млн. руб.), а уже в 2005 г. этот электровоз холдинг обещает поставить на поток. В 2006 году возможно, мы увидим аналог "чешских вариантов" пассажирского ЭП2К. Но это все рутина. Что касается реального прогресса - то сначала надо насытить новых владельцев Холдинга, а потом в 2008-2009 году будут созданы (как обещается) электровозы с асинхронными тяговыми двигателями - переменного тока ЭПЗ и постоянного тока ЭП1. Пока завод выпускает тяговые электродвигатели НТА-1200, НТВ-1000, НТА-350, новейший индукционный НТИ-320, обеспечивает программы модернизации с продлением срока службы электровозного парка страны.

Не забыты и нужды промышленного транспорта. Шахтерам предлагается контактный "электровоз-малыш" КН20 на 250В постоянного тока, металлургам - НПМ2 на 1500 В. постоянного тока, призванный заменить выдавшие виды отечественные IVКП и ГДРовские еще ЕУ.

Желающие могут по-прежнему заказывать циклопический тяговый агрегат ОПЭ1, впрочем, осуществить капитально-восстановительный ремонт таких машин с продлением срока службы. Но есть и замена - уже освоена модель НП1 с одной возвышающейся над кузовом кабиной, откуда поездная бригада может хорошо обозревать пути вперед и назад одновременно, существенно повышая безопасность работы.

Новые локомотивы, к сожалению, "по карману" еще далеко не всякой магистрали! Поэтому, заводом комплектно поставляются запасные части к ранее выпущенным электровозам всех серий, включая ВЛ10 и ВЛ80, выпускаются "импортозамещающие" комплекты электрооборудования для электропоездов постоянного тока ЭД4М и ЭТ2М, а с 1994 г. развернут капитально-восстановительный ремонт электропоездов переменного тока ЭР9 с гарантированным продлением срока их службы еще на 15 лет. Последнее особенно важно, если учесть недавние переводы с постоянного на переменный ток магистрали Лоухи-Мурманск, пригородных перегонов Иркутска и Волгограда, многие намечаемые ныне аналогичные проекты, тогда как новый подвижной состав остается, увы, недоступен по стоимости дорогам.

"Электричка" достойна внимания как средство не только пригородного, но, для многих российских регионов, также и сугубо внутригородского транспорта: в последнем качестве ее используют до 3,2 млн. пассажиров в день, причем генеральными планами развития Челябинска, Омска, Хабаровска, Уфы, да и столицы предусматривается значительное наращивание объемов перевозок с открытием новых остановочных пун-



Вагон-цистерна для тяжелых порошковых грузов. Продукция участника выставки вагоностроительного завода ОАО "Азовмаш" (Мариуполь, Украина)

ктов, дополнительных путей и соединительных веток. Содержать же электропоезда-трудяги в подлинно достойном горожан XXI в. виде поможет разработанный ПКБ ЦТ локомотивного хозяйства "Комплекс наружной всесезонной мойки моторвагонного подвижного состава": и пыль удалит, и стекла протрет, и влагу высушит перед выездом из депо под наши-то непогожие небеса... Вот только на стендовых фотографиях новинка та обслуживала почему-то... модернизированный «а-ля ЧС7» старенький пассажирский электровоз ЧС2. Тоже, конечно, "тяговая единица", но - уж никак не моторвагонная!

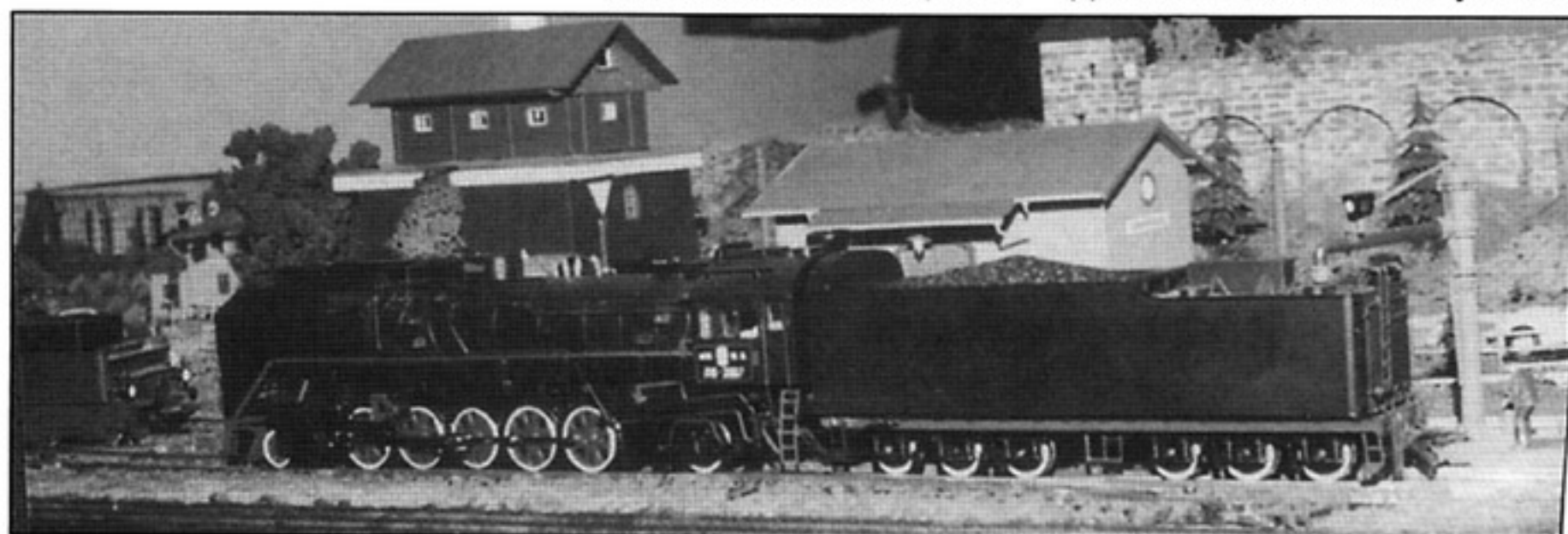
Своевременно приобрести билет по оптимальному маршруту к заветной цели пассажирам уже давно помогает непрерывно совершенствуемая АСУ "ЭКСПРЕСС". Теперь гостям выставки был представлен также и "Грузовой экспресс", призванный, с опорой на новейшие технологии, заметно облегчить участь грузоотправителей.

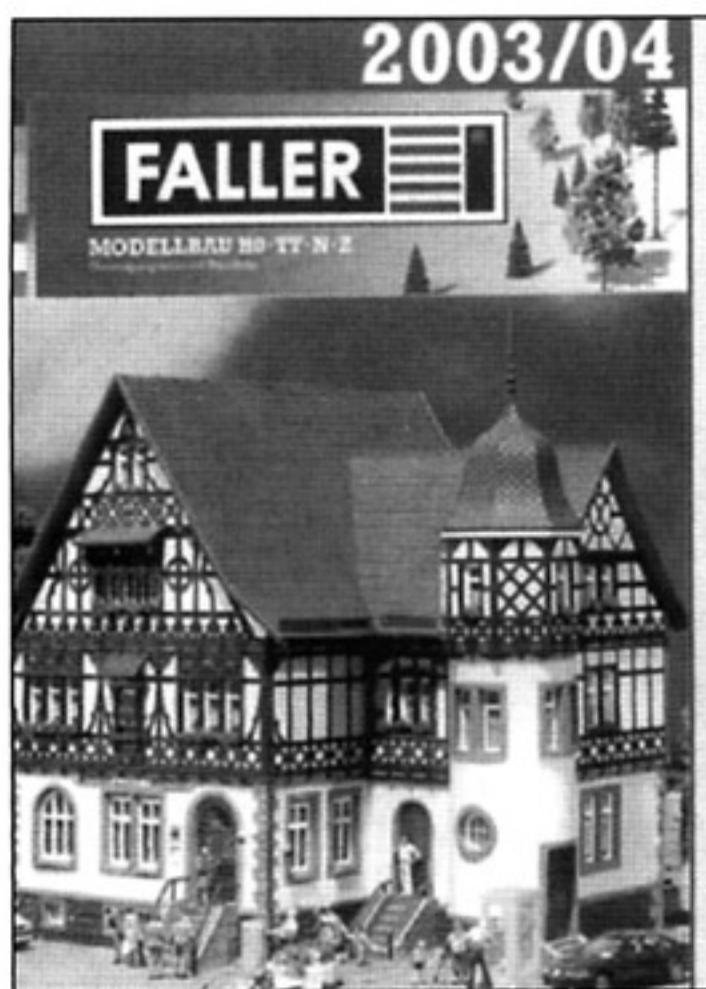
Что осталось?! Обучить должным навыкам поездную бригаду! На выручку устремляется "Центр "СПЕКТР" из Екатеринбурга с разнообразными тренажерными комплексами и программами, позволяющими машинистам заниматься, не покидая депо: кстати, солидная экономия энергоресурсов, да и вклад в безопасность движения! Вот только, - читатели, интересующиеся также и городским транспортом, не могут не знать о развернутом недавно совсем иным предприятием того же Екатеринбурга производ-

стве... трамвайных вагонов все под той же маркой "СПЕКТР". Интересно как расценивается деловой, да и общечеловеческой этикой подобное клонирование уже завоевавшего определенную известность наименования ради совершенно иных (но, дабы окончательно всех запутать, - также связанных с транспортом) целей?!!

Среди участников от СМИ были представлены специализированные, рекламные и технические издания. Свой отдельный стенд имел "Локотранс", экспозиция которого пользовалась вниманием, поскольку на стенде можно было увидеть не только образцы 10-летней деятельности альманаха любителей железных дорог, но и полюбоваться макетом железной дороги, а также новинками модельного подвижного состава российской тематики СЖД-РЖД и "звучащим" паровозом QJ, окрашенного В.Галкиным аутентично русскому ЛВ. Поскольку выставка носила производственно-технический характер, то, попадая на стенд "Локотранс", возникали вопросы у потенциальных инвесторов о развитии такой сферы бизнеса, как производство моделей железных дорог. Неожиданный рынок, который проявил себя очень активно - это модели-копии для презентаций, транспортных компаний, производителей транспортной техники и т.д. Коллективом "Локотранс" были организованы переговоры с заинтересованными лицами, и есть все основания, что результат будет достигнут вполне практический....

На стенде "Локотранс" - фрагмент макета А.Шустова

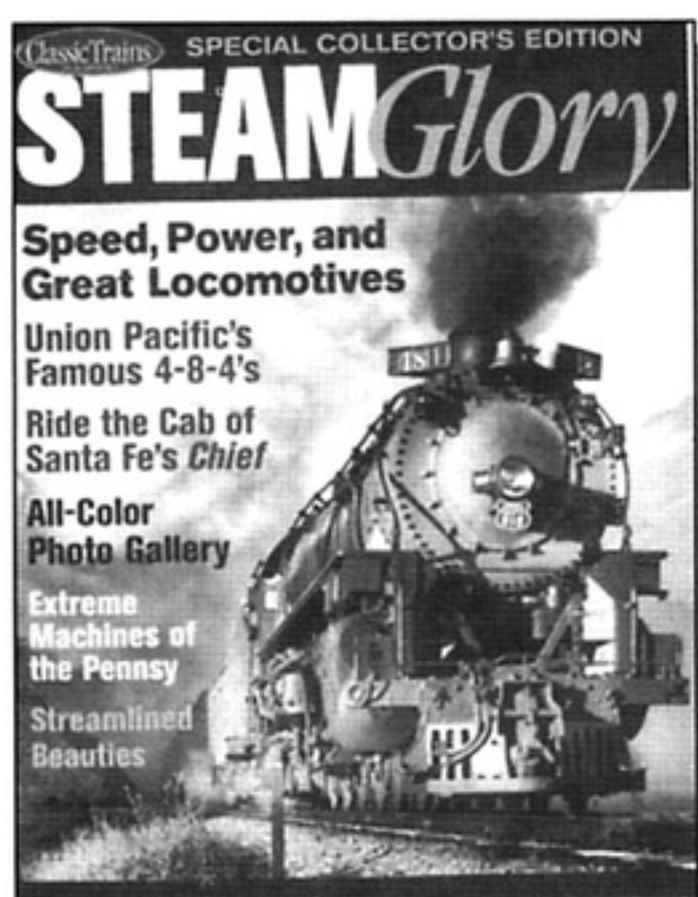




Каталог FALLER 2003/2004
Полноцветный каталог известнейшей модельной фирмы Faller - производителя строений, комплектующих для макетов. Издание формата А4 содержит 420 страниц. Выпуск хорош тем, что опубликовано множество макетных пейзажей, способных служить цветным руководством в строительстве и оформлении макетов.



"Автомобильный моделизм" 6/2003 увидел свет. Объемные статьи о Газ-66 и специализированной технике на его базе. Люциус Сусливичус с компетентным рассказом о японских джипах и Александр Говоруха о разработках новых автобусов для городов. Журнал известен тем, что публикует хорошие обзоры и переложения каталогов от производителей автомоделей. Для любителей чертежей - Зил-130В1.



Специальное коллекционное издание STEAM Glory посвящено американским паровозам. Свыше сотни специально подобранных фотографий золотой паровозной американской эры. Это второе издание из этой серии. Можно только порадоваться за американских коллег, поскольку в России такого не будет никогда - практически сознательное уничтожение исторического паровозного наследия, а затем шпионский психоз привели к тому, что и издавать-то нечего. Будем любить теперь Америку!



EISENABHN Modellbahn magazine в 12 номере за 2003 год на 120 страницах, как всегда, большой объем материала о железных дорогах Германии и мира, обзор модельных новинок, репортажи с выставок и технологические советы. Особое внимание следует обратить на статью Йохима Глокнера "Дорожная реформа в России", где владеющие немецким языком русские любители железных дорог смогут ознакомиться со взглядом на происходящие преобразования в МПС с разумной стороны без истеричных заклинаний и аршинных портретов эмпээсовских божков, что можем наблюдать почти в каждом номере газеты "Гудок".



ZELEZNICNI MAGAZIN / "Железнодорожный журнал". Чешский ежемесячный журнал о железных дорогах и моделях. В 12 номере за 2003 год можно прочитать статью моделиста

Ярослава Дорошенко о вагонах господина Айгера из Риги, который специализируется на выпуске моделей вагонов грузового парка СЖД-РЖД, можно прочесть переложение материалов журнала Eisenbahn Kurier на чешский тест-программу о Gutzold-новинке паровозе BR71.3., модели от ROCO трехсекционного Дм3. Надо отметить, что издательство М-Пресс (издательство в чьем ведении журнал ZELEZNICNI MAGAZIN) готовит в 2004 году выпуски монографий о подвижном составе. Так, предлагается к выпуску иллюстрированные атласы подвижного состава (тепловозов и электровозов) чешских железных дорог, а



также специальный каталогизированный выпуск "Троллейбус на пражских улицах". Это многостраничные иллюстрированные монографии формата А4. Сообщаем, что предварительные заказы на эти выпуски можно оформить в ЛТ- сделайте запрос в редакцию. "Atlas3. Motorove vozy CD a ZSSK" 45 евро. "Atlas3. Elektrické jednotky CD a ZSSK" 45 евро. "Trolejbusy v prazských ulicich" 27 евро.



А.Коробанов (Брянск)

По Европе. (Короткие зарисовки)

Довелось в прошлом году побывать в Германии. Поездка не была связана с моим хобби (коллекционирование железнодорожных моделей) или работой (я работаю на железной дороге), но, тем не менее, железная дорога без внимания не осталась.

Первое, где удалось увидеть «западную» железную дорогу — это Польша. После шестичасового стояния на таможенном терминале «Варшавский мост» в Бресте утром въехали в Польшу. Хотелось спать и в тоже время непрерывно смотреть в окно автобуса на неизведанный доколе для тебя мир (ведь за границей до этого не был не разу). Через пару часов первая остановка. Небольшое бунгало, автостоянка, туалет. Метрах в двухстах — железная дорога, участок Брест-Варшава. Водитель предупредил, что остановка будет недолгой, поэтому сижу на месте. Но вот послышался нарастающий шум. Шум, какой-то неестественный и непривычный для нашего уха. Я сначала не понял, откуда этот шум, но тут из-за леса вынырнул «лупоглазый» четырехосный электровоз, а за ним семь разноцветных пассажирских вагонов. Скорость довольно приличная, километров 120 в час. «Ш-шух», и поезд скрылся за деревьями. Но почему такой сильный шум от катящихся по рельсам колес. Как будто под насыпью пустота. Минут через десять «прошуршал» такой же поезд, но в другом направлении. «Да они здесь довольно часто ходят», — отметил я про себя и обратил внимание на то, что пассажиры автобуса разбрелись и мне, наверное, хватит времени добежать до насыпи и, может быть, сумею сделать снимок идущего поезда. Я зашагал по мягко вспаханной пашне (да простят меня польские фермеры) прямо к насыпи железной дороги. И вот, я уже возле колеи. Первое, что бросилось в глаза — колея заметно уже. Рельсы невысокие, примерно как наши Р45, и расстояние между шпалами, как мне показалось, немного больше. Электрифицированная двухпутка. Какое в сети напряжение не знаю, но контактных провода два, как у нас на линиях постоянного тока. (1)

На другой стороне насыпи небольшое заброшенное строение с рамами без стекол. На фасаде табличка и надпись. Очевидно, бывший полустанок, но перрона или его остатков не видно. С опаской поглядываю в сторону автобуса и в



Электровоз EU07-321 Польских государственных железных дорог (PKP)/
Вроцлав. Фото Г.Котлавц

обе стороны по колее. До самого горизонта ни одного поезда. Нет, пора обратно. Удаляюсь. Но вот вступает в силу «закон подлости», отойдя метров сто пятьдесят от насыпи, слышу шум поезда. На этот раз грузовой. Шестисосный зеленый электровоз тащит чуть больше двух десятков каких-то спецвагонов, с надстройками, как на наших автомуковозах (2). На каждом вагоне четыре таких надстройки. На электровозе входная дверь с улицы в машинное отделение открыта. Я тут же вспомнил, как у нас в депо наказывали за открытые входные двери на ВЛ60К. Сделал снимок. Но, конечно, далеко вато. Пока сидел на скамейке возле автобуса прошло еще несколько поездов. Один из них довольно интересный и непривычный — трехвагонная электричка, «тупомордая», похожая на Ср3. Но вся полностью изрисованная «граффити». Веселый поезд. Однако пора в дорогу. На территории Польши «железка» попала в поле зрения еще раз. В одном месте автобус шел рядом с железной дорогой, и вот показался поезд. Два двухсекционных электровоза тащат, как у нас говорят, «угольный маршрут». У первого электровоза поднят передний токоприемник, у второго все опущены. Оба электровоза грязные, «зачуханные», такие, какими они бывают у нас.

Уже к вечеру въехали в Германию. Переход границы занял не более часа. А через несколько минут и первый город — Франкфурт-на-Одере. Заехали на автовокзал. Германия любит порядок. Все строго по расписанию, стоянка несколько минут только для высадки пассажиров. На эстакаде рядом с автовокзалом ж.д. станция. За невысо-

ким бордюром стоит «танк-паровоз». Очевидно музейный экспонат. Жадно всматриваюсь в окно, пытаюсь разглядеть серию. Похоже 64 или 65. Вот она, живая игрушка в натуральную величину. То, что вчера катал по макету, вижу воочию. Ну абсолютно такой же, как и модель. Такой же чистенький и ухоженный, как игрушка. Непередаваемое чувство. (3)

Через пару минут едем дальше. Наш конечный пункт — город Брауншвайг. По-русски звучит Брауншвейг. Как колбаса брауншвейгская... Один из нашей компании договаривается по телефону с человеком, который должен нас встретить. Слышу в разговоре слова: «Ну что, возле паровоза?». . . . Интересно, что же это за паровоз? Жду с нетерпением. Часа в два ночи вкатываемся в Брауншвайг. Останавливаемся возле Bahnhof (вокзал), выходим. А вот и долгожданный паровоз. Во всей своей красе предстает перед нами 01-ый! Красивая пассажирская машина с большими колесами. Но не ГДР-вский вариант, который изготавливала фирма Piko

От редакции:

1) Польские государственные железные дороги на всем протяжении имеют ширину колеи 1435 мм, кроме того, существует и двойная колея 1520 мм для беспрепятственного пропуска составов из России в направлении Брест — Катовице. Электрификации железнодорожных линий в Польше осуществляется на постоянном токе напряжением 3000 В.

2) Это довольно распространенный тип вагонов для перевозки сыпучих грузов (цемента, минудобрений, муки и пр.)

3) Может быть и в России так грязно, что дети не играют в красивые игрушки-модели родной страны...

и который известен многим моделистам, а западногерманский, без обтекателя наверху. Паровоз стоит на привокзальной площади в скверике на небольшом отрезке пути. Сожалею, что кругом ночь и нельзя сфотографировать машину. Но заручаюсь обещанием коллег, что еще побываем в этом месте.

Утром следующего дня едем в город Гарделеген выбирать авто. Автодорога местного значения, неширокая, извилистая, но очень хорошего качества, как и все дороги в Германии. В боковое окно, на расстоянии с полкилометра видны опоры контактной сети. Едем вдоль железной дороги. Местами она скрывается из вида, затем появляется вновь. В одном месте в поле зрения попал стремительно уносящийся хвост ICE. Вот бы поближе посмотреть! Вскоре пересекли железную дорогу по путепроводу. Линия трехпутная. Идеально ровные, уходящие вдаль пути. Посмотрел по атласу, это линия Берлин - Ганновер. А вот и Гарделеген. То место, где выбираем машины, рядом с железной дорогой. Но ее не видно, она выше по уровню. Видны лишь верхушки опор контактной сети. Но зато слышно, как проходят поезда. Слово «проходят» здесь совсем неуместно, они пролетают. Шума от качения колес по рельсам совершенно не слышно, только низкочастотный, почти инфразвуковой шум от раздираемого в клочки воздуха. Если бы человека несведущего спросили: «Как ты думаешь, что там такое?» Он бы наверняка ответил бы, что где-то далеко стреляет пушка, так что не слышно выстрела, а слышен только шум пролетающего снаряда. Да, впечатляет!

Когда ехали назад по этой же автодороге, как раз в открытом поле, расстояние между железной и шоссейной дорогами не более двухсот метров, нас обогнал ICE. Мы ехали со скоростью 120 километров в час, но поезд обогнал нас, словно мы стояли на месте. Стремительный, весь белый, только черная полоска тонированных окон. Учитывая нашу скорость и скорость обгона, я прикинул, что это не меньше 250 километров в час. Запомнился многометровый шлейф водяной пыли от последнего токоприемника (погода была морозящей). И когда у нас поезда начнут ходить с такими скоростями? Как было бы хорошо расстояние в 380 километров от Брянска до Москвы преодолеть за полтора часа, а не за семь, как сейчас. Ну, это тема совсем другого разговора...

Так получилось, что мы оказались в Германии в пятницу. Впереди два дня суббота и воскресенье, совершенно бесполезные для цели нашего визита.



BR 01. 1063 DB. Паровоз-памятник. Брауншвайг. Автор статьи справа.

Немцы свято чтят отдых. В выходные дни в Германии даже муха не летает, закрыты все магазины, даже продовольственные. Работают только кафе, бары и общественный транспорт.

В воскресенье я уговорил своего отца посетить вокзал, сфотографироваться возле паровоза и, может быть, зайти в какое-нибудь кафе. Знания немецкого языка на тот момент у нас были нулевые. Это сейчас я в свободное время понемногу изучаю этот язык - появился интерес, после посещения страны, да и литературы по железным дорогам на немецком языке много. А тогда я бы не рискнул один, оказавшись в чужой стране, отправиться в какое-нибудь путешествие. Ведь ты, как глухонемой, не можешь ни спросить, как и куда пройти, ни понять того, что тебе скажут. Это только со стороны, сидя здесь в России, кажется, что там ты будешь героем. А на самом деле все далеко не так. У нас был там свой человек, бывший житель Латвии, владеющий и немецким и русским. Он нам давал свой старенький «Гольф» для поездок по нашим делам, и когда мы, заблудившись, не знали куда ехать, звонили ему по сотовому телефону, передавали телефон любому прохожему и тот объяснял нашему «импресарию», где находятся эти «чукчи», то есть мы. Таким образом, за два дня мы «наболтали» на пять тысяч рублей. Ведь разговоры то были все через Брянск.

Узнав, как добраться до вокзала, мы сели в нужный трамвай. Трамваи в городе Брауншвайге метровой колеи, двухвагонные, с «гармошкой» между секциями. Слово «вокзал» по-немецки мы изучили, и произносили его перио-

дически, обращаясь к пассажирам. Сойдя возле вокзала, сразу направляемся к паровозу, фотографируем его. Паровоз 01 1063. Прочитал на будке принадлежность машины - Bw Gannover (депо Ганновер). Затем перешли в здание вокзала. Оно современное из стекла и бетона. По подземному переходу вышли на перрон, возле которого стоял трехвагонный дизель-поезд красного цвета. Серия 614. Расположение дизеля - подвагонное, что позволяет больше разместить пассажиров в салонах.

К соседнему перрону прибывал поезд из двухэтажных вагонов, ведомый электровозом серии 110 тоже красного цвета. Интересно было наблюдать за отправлением электровоза. Вот он стоит безмолвный, и вдруг раздается такой треск, похожий на работу сварочного трансформатора, как будто где-то что-то замкнуло. Электровоз тронулся с места. По мере разгона этот треск прекратился, примерно на скорости километров десять в час. Затем включились вентиляторы.

Я, как электровозник по образованию, долго не мог понять причину этого «сварочного» треска, пока дома не открыл книгу А.С.Аваткова «Электровозы и моторные вагоны переменного тока» 1963 года издания. Ведь, как известно, принятая в Германии система электро тяги, это переменный ток 15кВ частотой 16 2/3 Гц. Двигатели на электровозах однофазные коллекторные тоже переменного тока. Электровозы не имеют выпрямительных установок, только трансформаторы. В главе, где описывается данная система электро тяги, сказано, что при пуске этих двигателей возникает трансформаторная э.д.с.,

наводимая переменным магнитным током. Так вот откуда этот «трансформаторный» треск.

Перейдя на следующий перрон, я сделал снимок отправляющегося поезда с электровозом серии 101 в хвосте. Как известно в Германии, а возможно и в других странах применяется такая система - вагоны с кабиной управления, из которой можно управлять, находящимся в хвосте локомотивом. Этот электровоз отправлялся без «треска». Очевидно это машина уже из другого поколения - с асинхронными тяговыми двигателями, о которых на нашем подвижном составе остается только мечтать. (Не будем брать во внимание экземпляры не запущенные в серийное производство).

Мое внимание привлек, уже долго стоявший поезд на последнем перроне. По подземному переходу я перешел к нему. Подошел к локомотиву - это четырехосный электровоз серии 143. «Мыльница», как называют подобные локомотивы коллекционеры железнодорожных моделей. На этом локомотиве, в отличие от других, бригада состояла из двух человек. Один из них, очевидно помощник машиниста, что-то покупал в ларьке на перроне. Одет он был как бармен - белая рубашка и черная жилетка. Дверь локомотива была открыта. Я подошел ней. В это время помощник поднялся на локомотив. Я хотел попроситься внутрь и слегка придержал дверь, но он захлопнул ее. Тут же к окну подскочил молодой машинист и с вопросительным видом высунул голову. Показывая на себя пальцем, я произнес: «Ихь локфюрер русиш, айн момент фото!». Держа при этом в руках фотоаппарат и показывая пальцем на кабину. Ответ мне был дан коротким: «Найн!». Ну что ж, видно здесь тоже, как и у нас, запрещен проезд посторонних лиц на локомотиве. Может быть, только этим и похожи наши железные дороги. Я отошел и сфотографировал локомотив спереди. На передней подножке выше буферов, распласталась большая сбитая хищная птица, а это говорит о том, что с флорой и фауной здесь все в порядке.

На вокзале работал большой книжный магазин, почти половина прилавков которого занята литературой по железнодорожной тематике. Чего тут только нет! И книги и журналы, красочные буклеты и видеокассеты. Я купил красочную книгу о паровозах Рурской области и номер «Eisenbahn JOURNAL» об электровозах.

В другой день довелось также побывать в «Modelbahn». Как только зашел, окружили дотошные продавцы. При-



Электровоз серии 143 с поездом. На передней площадке застряла сбитая птица.../ Фото А.Коробанова

шлось кое-как объяснить, что я зашел просто посмотреть. Но, однако, не удержался и купил «роковский» электровоз серии 144. Когда-то в детстве у меня был такой от Piko. Но купил, как потом оказалось, зря, в Москве такой можно было купить на 13 евро дешевле. Выгодно там покупать модели б.у., они намного дешевле и в хорошем состоянии. Просто на данный момент не было той, которая бы мне понравилась.

Уезжали из Германии через Росток. Это вотчина тепловозов 232.(4) Я их видел там, проезжая мимо сортировочной станции и в морском порту на ме-

стной работе. Красные, с надписью сбоку «DB CARGO».

Всегда интересно побывать там, где можно увидеть локомотивы и вагоны из своей коллекции, реально работающие в жизни, особенно, если это другая страна....

От редакции:

4) Это тепловозы массовой постройки для ГДР серии 130/132 Луганского (Ворошиловградского) завода.

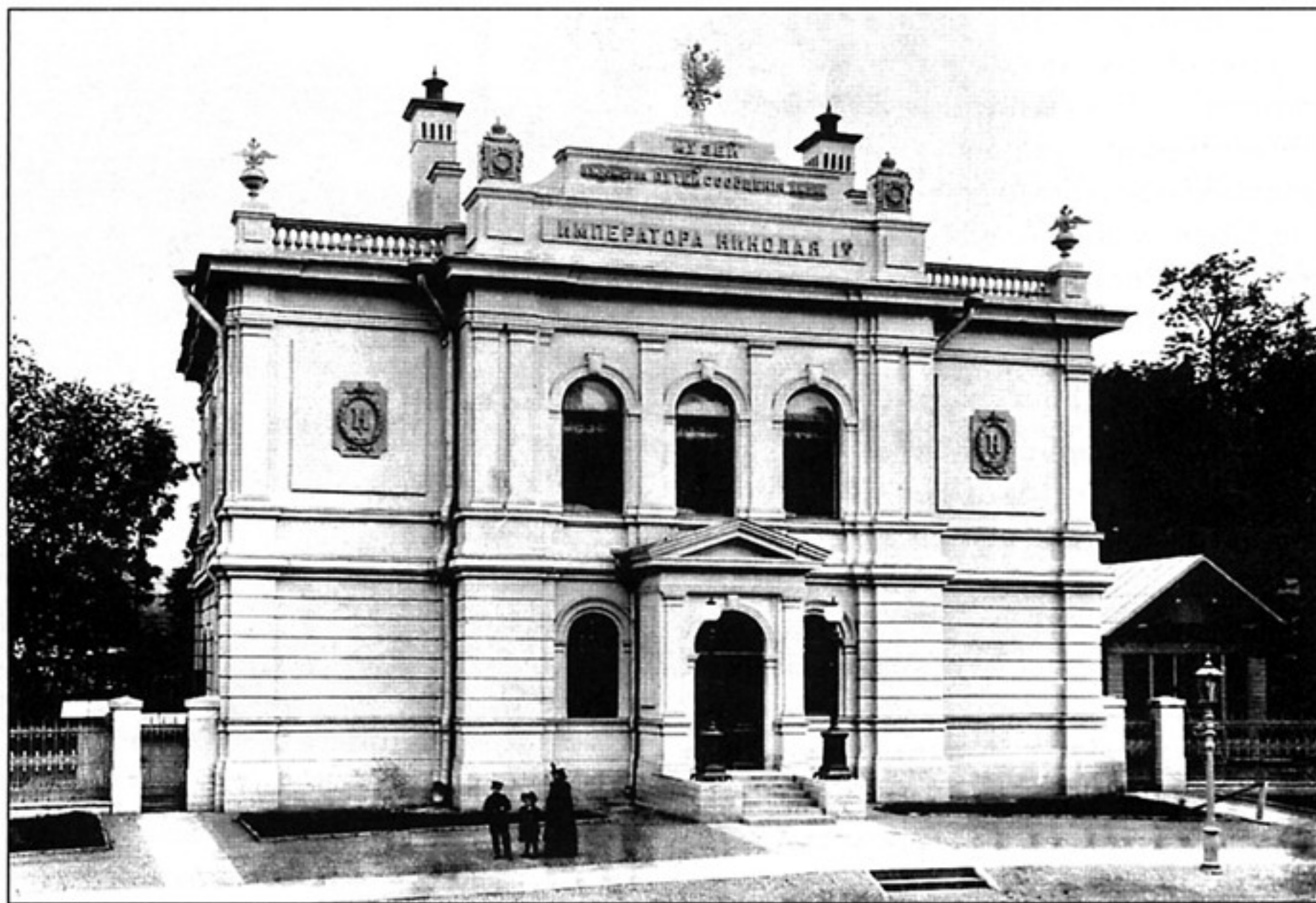
Высокоскоростной поезд ICE 403 003 германских железных дорог DB прибывает на вокзал Берлин-Остбанхоф. Фото Ханса Мауэра, 2003 г.



190 лет Центральному музею железнодорожного транспорта МПС России

Это один из старейших научно-технических музеев в мире. В манифесте об организации Института Корпуса инженеров путей сообщения в Петербурге (в Юсуповском дворце на Фонтанке) записано: «... в особой зале хранимы будут модели всех важных в России и других землях сооружений, существующие или только предназначенные, равно как и машины при гидравлических работах употребляемые...». В 1813 году в «особый зал» поступили первые модели. Музей был организован для учебных целей и имел шесть кабинетов (отделов); модельный и механический, строительно-рабочих инструментов, физический, геодезический; минералогический; образцов строительных материалов. Пополнялся музей различного рода экспонатами: моделями, макетами, чертежами и документами, которые присылали учреждения, осуществлявшие строительство дорог, мостов, каналов и других сооружений в России. Ряд моделей выполняла мастерская института, некоторые из них изготовили по проектам и при непосредственном участии первого ректора института А.Бетанкура. В музее сохранилось семь моделей, относящихся к деятельности А.Бетанкура (1809-1824 гг.). Некоторые экспонаты были закуплены в Западной Европе. В 1823 году музей вместе с институтом переводится в новое здание (Московский проспект, 9), и в новом положении об институте говорилось, что музеем должны пользоваться не только студенты, но и все чины ведомства путей сообщения. В 1862 году музей по определенным дням и неделям открылся для широкой публики.

Коллекции музея непрерывно пополнялись новыми материалами: во второй половине XIX века большинство экспонатов поступило в виде даров различных учреждений, предприятий, отдельных граждан. В музей поступили личные вещи бывших министров Павла Петровича Мельникова и Константина Николаевича Посьета. Яков Николаевич Гордеенко, который был несколько лет хранителем музея, передал музею несколько моделей и материалов по его научным разработкам. Общество Коломенского машиностроительного завода преподнесло в дар музею модель (разрез с движущимся механизмом) товарного паровоза Уральской горно-заводской железной дороги и модель моста через реку Ранова на Рязано-Козловской железной дороге. От Константина Яковлевича Михайловского, строителя Александровского моста



Здание музея Министерства путей сообщения имени Николая I. Фото 1903 г.

через реку Волгу была получена, как подарок, модель проекта названного моста на двух опорах.

Некоторые коллекции музея, в свою очередь, преподносились в качестве дара. Так в 1892 году по распоряжению Управляющего Министерством путей сообщения С.Ю.Витте были принесены в дар Президенту Франции 15 моделей музея, находившиеся в Париже на выставке V Международного конгресса по внутренним водным путям.

25 июня (6 июля по новому стилю) 1896 года исполнялось 100 лет со дня рождения императора Николая I, сыгравшего большую роль в появлении первых железных дорог в России. Министр путей сообщения Михаил Иванович Хилков предложил основать в Петербурге в одном из зданий ведомства музей и для различных моделей, сооружений, снарядов и машин с присвоением ему имени основателя железных дорог в России. Это предложение 22 июня 1896 года одобрил царствовавший в то время Николай II. В мае 1897 года Государственный Совет отпустил на создание музея 7500 рублей. Князь М.И.Хилков под музей выделил манеж, который находился во дворе дома Министра путей сообщения. В создаваемый музей стали активно поступать экспонаты, и вскоре после этого стало ясно, что помещение манежа явно недостаточно для музея, носящего имя императора.

Вследствие этого, а также ввиду необходимости перевода архива из помещения Министерства, М.И.Хилков

вошел в Государственный Совет с представлением о сооружении для музея и архива общего здания. В марте 1900 года Государственный Совет разрешил отпустить для строительства этого здания из средств государственного казначейства в распоряжение Министра путей сообщения 90000 рублей.

Здание решили построить на принадлежащей ведомству путей сообщения казенной земле (Юсупов сад), главным фасадом на Садовую улицу. В этом же году было принято решение направить в Музей имени императора Николая I экспонаты железнодорожного и водного отделов России со Всемирной выставки 1900 года в Париже. Среди экспонатов, прибывших с выставки, в десятом номере журнала «Вестник путей сообщения» за 1901 год отмечали, что «особого внимания заслуживают следующие предметы: модель «Плезир яхты» императора Петра I, панорама Сибирской железной дороги (доктора Пясецкого), модели ледокола «Байкал», мостов через реки Волхов и Енисей, новой паровозной сборной мастерской Николаевской железной дороги.

2 июня 1901 года в присутствии Министра путей сообщения состоялась закладка здания музея. Производство работ возложили на архитектора МПС Петра Станиславовича Купинского.

6 декабря 1902 года в 2 часа дня состоялось освящение и открытие Музея ведомства путей сообщения имени императора Николая I. При том присутствовали высшие должностные лица Государственного Совета и Комитета министров. В январе 1903 года М.И.-

Хилков подписал «Правила допущения посторонней публики для осмотра Музея имени императора Николая I».

28 февраля 1903 года в 4 часа дня Музей ведомства посетил император Николай II. После посещения Николай II пожертвовал музею из императорских дворцов некоторые личные вещи Николая I, ряд моделей, в том числе модель паровоза Ростово-Владикавказской железной дороги с именной табличкой «С.И.Кербедз.1894г.».

К 1904 году к зданию музея с южной стороны пристроили двухэтажный павильон. В этот павильон поместили в 1905 году ботик Петра I, катер Александра II, два знамени расформированного ладожского батальона ведомства путей сообщения, которые до этого хранились в городе Шлиссельбурге. В ботике находились мачта, деревянная гафель с парусами и чугунная доска с надписью: «Ботик, в котором Его Величество Государь император Петр Великий изволил проследовать в сентябре 1724 года по прорытому тогда кювету по дну канала от села Дубно к Ладоге, каковой ботик тянули мальчики, по-матросски одетые».

К 1909 году разрабатывается проект пристройки к зданию музея двух боковых корпусов. В 1910 году левый корпус построили. В этом же году, в столетнюю годовщину основания института инженеров путей сообщения, основная часть институтского музея переводится из здания на Московском проспекте в этот корпус. В дальнейшем музеи ведомства и института объединили в один музей.

В первые годы Советской власти из-за гражданской войны и последовавшей за ней послевоенной разрухи средства на музей не отпускались, здание не отапливалось, никакой работы в музее не велось. Штат музея состоял из хранителя и одного сторожа. Однако, благодаря усилиям профессоров, преподавателей и студентов института, удалось сохранить уникальное собрание.

2 ноября 1924 года музей открыли для посетителей. При открытии музея экспонаты в порядке исторического развития располагались в пяти отделах: общем, мостовом, железнодорожном, водном и архитектурном. Музей был открыт для посетителей 2 раза в неделю: по четвергам и воскресеньям с 11 до 15 часов. Встал вопрос о пополнении фондов музея.

В конце 1926 года НКПС впервые после революции смог выделить для музея 1000 рублей. Эти средства, конечно, были очень малы. На них сумели только приобрести портрет Д.Стефенсона, 12 гравюр, альбом, и 500 рублей потратили на ремонт моделей. А



Экспозиция зала «Локомотивостроение XX века»

музею только по приблизительным подсчетам для приведения в порядок находящихся в экспозиции моделей нужно было как минимум 15000 рублей!

Благодаря энергичным действиям председателя музейной комиссии и ученого хранителя музея профессора А.Н.О'Рурка, средства для музея стали увеличивать. Это позволило с 1928 года пополнять фонды, ремонтировать модели, создавать новые экспозиции. Был создан новый отдел - местного транспорта. Была проведена первая после 1917 года инвентаризация фондов и имущества музея.

Стала повышаться роль музея в жизни ЛИИПСа. С 1929/1930 учебного года посещение музея студентами первого курса включалось в расписание занятий, для этого выделялось три часа учебного времени. Росло число посетителей музея. В 1931 году выпускается первый за советский период «Краткий путеводитель по музею», подготовленный профессором Александром Николаевичем О'Рурком.

В 1930-1931 годах в стране происходит реорганизация высшей школы. Из состава Ленинградского института путей сообщения (ЛИИПСа) отделяются факультеты: водных, воздушных, автомобильных и военных сообщений, которые становятся самостоятельными высшими учебными заведениями. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) разделили на два самостоятельных учебных заведения. Музей при этой реорганизации потерял часть своих коллекций: около 500 музейных предметов водного отдела с подотделом гидротехнических сооружений передали вновь образованному Институту водного транспорта, оставшиеся материалы поделили между двумя железнодорож-

ными учебными заведениями (ЛПСУК и ЛЭМУК). Ряд экспонатов были переданы в Ленинградские музеи. Старейший транспортный музей перестал существовать. Все это вызвало возмущение и протест не только железнодорожников, но и многих посетителей музея. Материалы о разрушении музея публиковались в ленинградских газетах.

В 1933 году НКПС принял музей в свое непосредственное подчинение. После этого значительно увеличивается штат музея, выделяются средства на восстановление моделей и на приобретение новых экспонатов. Сотрудники музея проделали большую работу по его восстановлению. В 1934 году музей открылся для посетителей. Экспозиция музея состояла из отделов: вводно-исторического, локомотивного, вагонного, эксплуатационного, СЦБ и связи, пути, мостов, революционного движения, служебных зданий, реконструкции железных дорог. В фондах музея находилось 11843 предмета, в том числе 490 моделей и макетов. Большим событием в жизни музея стало создание действующих макетов сортировочной горки и железнодорожного участка, оборудованного электрической централизацией и автоблокировкой. Музей впервые начинает вести работу и за пределами своего здания. Создаются павильоны-филиалы в двух самых больших парках города, проводятся передвижные выставки. В 1935 году в музее был подготовлен и издан справочник-путеводитель по музею тиражом 3000 экземпляров.

В 1938 году музей снова вошел в состав ЛИИЖТа.

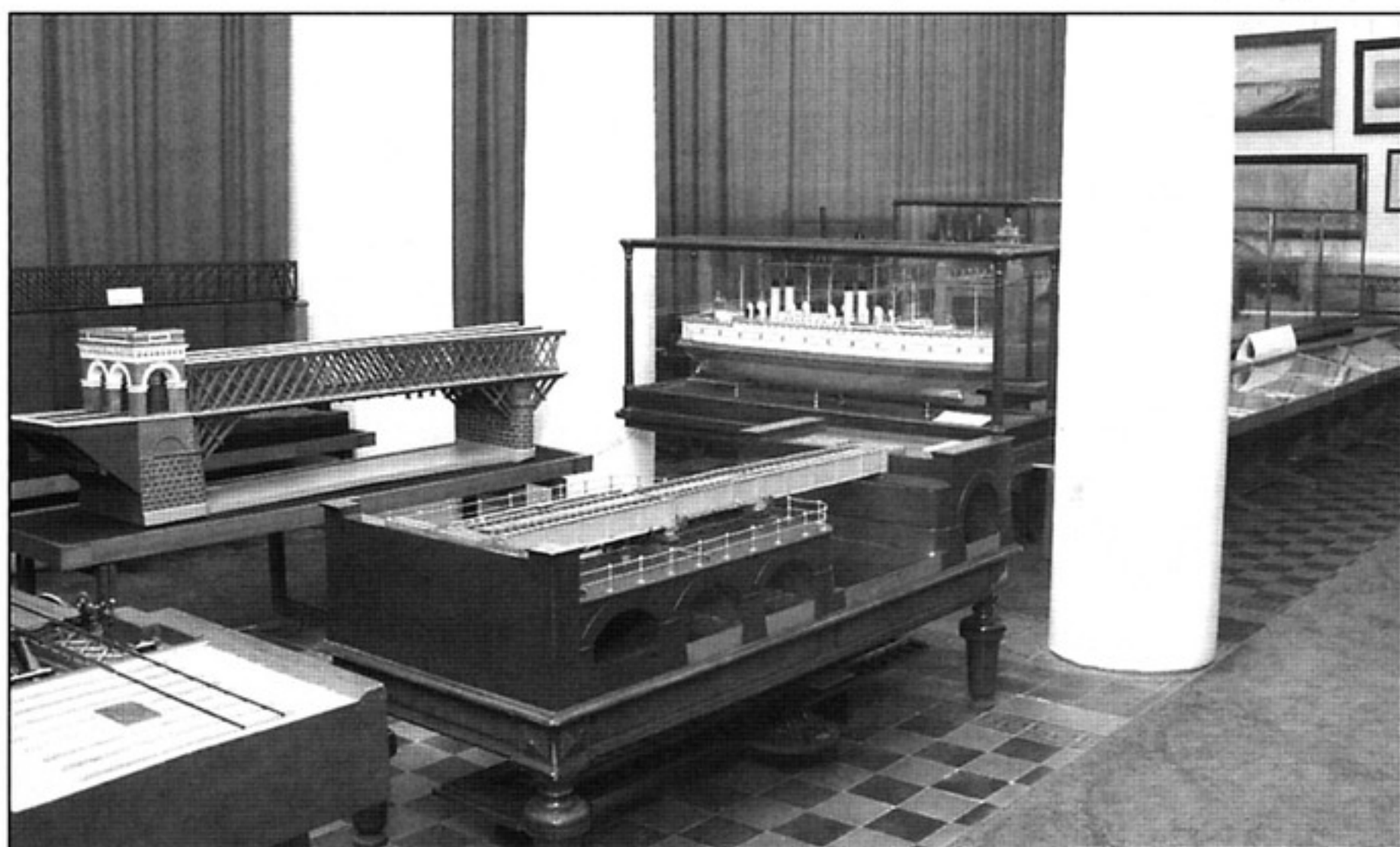
После начала Великой Отечественной войны самые ценные коллекции музея эвакуировали в Новосибирск. ЦМЖТ закрылся. Для поддержания порядка и

охраны в музее оставили четырех сотрудников во главе с заместителем директора музея И.И.Хипагиным. В 1941-1942 годах территория ЛИИЖТа подверглись сильному артиллерийскому обстрелу. От взрывов снарядов были выбиты стекла в здании музея. Сотрудники музея зашили окна досками. Прямым попаданием двух снарядов был разрушен потолок Центрального вестибюля.

После полного снятия блокады Ленинграда, в марте 1944 года в музей вернулись его фондовые материалы из Новосибирска. Штат сотрудников начал работы по ремонту основных моделей, восстановлению экспозиции, в основном в предвоенном виде. Музей открылся для посетителей 18 мая 1948 года. Много труда для свершения этого события вложили сотрудники музея Василий Евдокимович Лаптев, Иван Иванович Хипагин, Павел Семенович Семенов, Зоя Алексеевна Кудрявцева, Петр Маркович Царан, Людмила Михайловна Майкова. За семь месяцев 1948 года музей посетило 12 тысяч человек, провели 144 экскурсии. Летом 1948 года провели первую после войны выставку в честь Дня железнодорожника в Центральном парке культуры и отдыха Ленинграда. В 1948 году провели первую послевоенную инвентаризацию фондов. В фондах находилось 2001 музейный предмет, из них в экспозиции находилось 760 предметов.

К 1957 году заместителем директора И.И. Хипагиным и методистом Л.М.Майковой было разработано несколько вариантов тематических планов новой экспозиции. Музей закрывается на капитальный ремонт. Музейный совет принял решение создать экспозицию музея из отделов: зарождение железных дорог России; строительство железных дорог дореволюционной России; подвижной состав и средства эксплуатации и связи железных дорог дореволюционной России; Советский железнодорожный транспорт: строительство железных дорог и путевое хозяйство, подвижной состав. Преодолевая многочисленные трудности, коллектив музея в сжатые сроки провел работу по созданию новой экспозиции. 5 ноября 1957 года музей вновь открылся для массового посещения.

Много сил и энергии потратили сотрудники музея для пополнения фондов музея историческими материалами. В путеводителе 1971 года отмечалось, что в фондах музея насчитывается 4000 экспонатов. В 1987 году в жизни музея произошло важнейшее событие - он стал Центральным музеем железнодорожного транспорта МПС (ЦМЖТ). Изменение статуса позволило успешнее



Экспозиция зала «Отечественное мостостроение»

решать задачи комплектования фондов, повышать уровень научно-исследовательской работы по истории железнодорожного строительства, расширять экспозиции, увеличивать выставочную и массовую работу.

В настоящее время в фондах музея более 57 тысяч единиц хранения. Коллекции по истории подвижного состава: альбомы, чертежи, фотографии, книги; в том числе модели локомотивов (паровозы, тепловозы, электровозы) и вагонов насчитывают более 300 единиц, около 50 единиц натуральных локомотивов. Некоторые из моделей являются единственными из сохранившихся с XIX века.

Уникальная коллекция моделей мостов XIX-XX веков - более 100 единиц хранения; изобразительный и печатные материалы по этой теме рассказывают о зарождении отечественного мостостроения, основоположниками которого являются инженеры путей сообщения; о строительстве петербургских мостов; о мостах на Российских железных дорогах. В 1992 году на базе коллекции музея в помещениях Административного корпуса мостоотряда № 19 в Красном Селе (г. Санкт-Петербург) организован филиал музея с экспозицией по истории отечественного мостостроения, два зала (из шести) посвящены петербургским мостам. Сотрудниками музея разработаны - научная концепция и тематико-экспозиционные планы, осуществляется методическое руководство по реставрации моделей, художественному оформлению, проводится экскурсионная работа. АО «Мостоотряд №19» является генеральным спонсором по содержанию филиала «Отечественное мостостроение» и сохранению исторического наследия.

Единственная в мире коллекция устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) включает в себя бо-

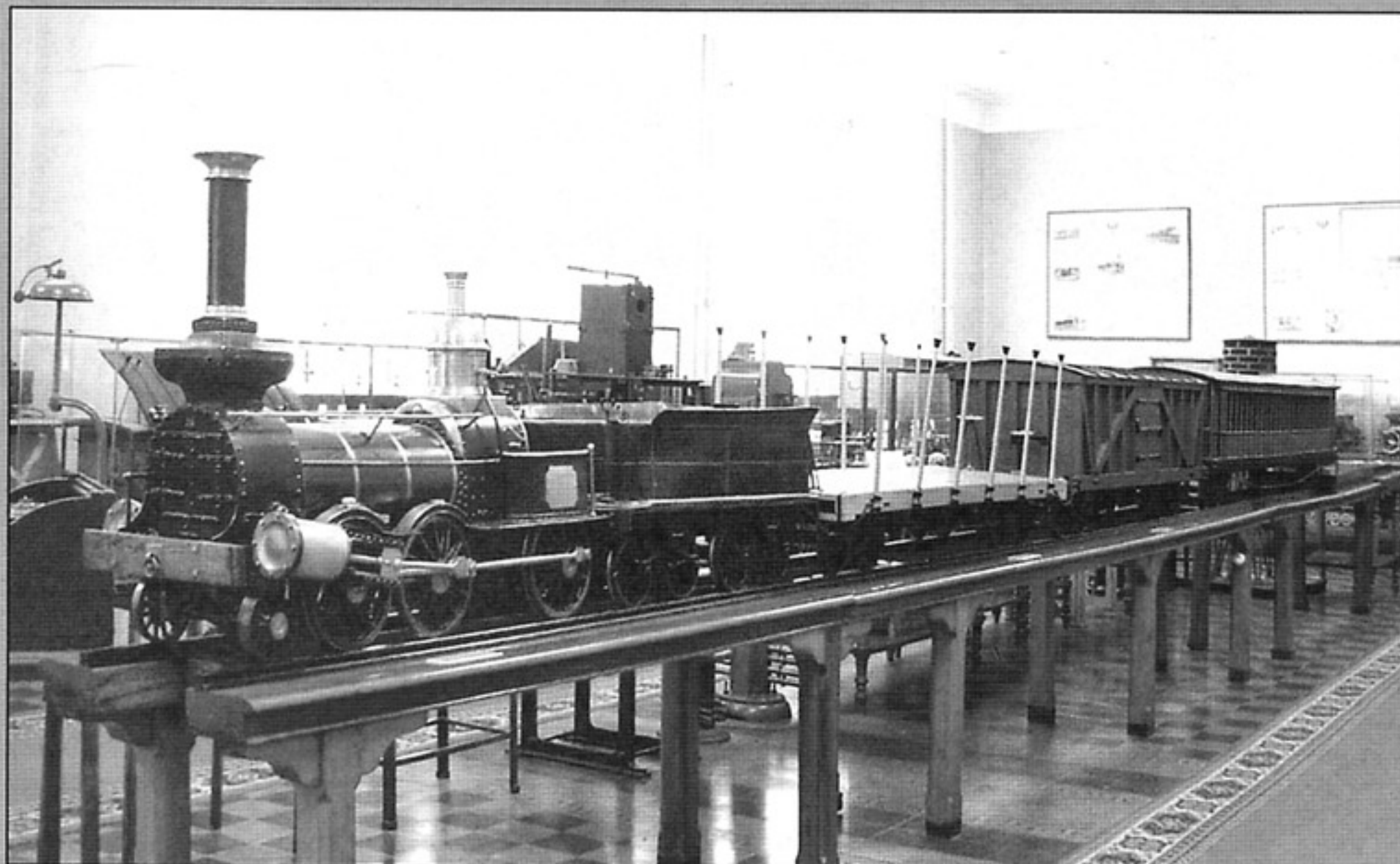
лее 250 натуральных образцов и моделей, среди которых памятники техники XIX века: два аппарата независимой неавтоматической блокировки Тейра - первой блокировки России (1868г.); контрольный прибор системы Викентия Хризастановича Протасевича (повторитель семафора); электрожелезные аппараты английской фирмы «Вебб-Томпсон»; модель в масштабе 1:10 н.в., при помощи которой Я.Н.Гордеенко демонстрировал в 1887 году на собрании инженеров разработанную им систему механической централизации стрелок и сигналов с жесткими тягами. Коллекция содержит современные аппараты и пульта по управлению движением поездов на расстоянии до 200 и более километров. Используя для управления аппаратуру ДЦ, МРЦ, ЭЦ, МКУ системы инженера Наталевича, в экспозиции музея работает железная дорога (в масштабе 1:50 н.в.) длиной 43 метра, с четырьмя станциями и электропоездами.

Центральный музей железнодорожного транспорта МПС России является научно-методическим центром для сети музеев железных дорог МПС России. Представители из 250-ти дорожных музеев обращаются к нам с различными вопросами, многие побывали на стажировках, систематически проводимых семинарах, получили интересующие их материалы и необходимые консультации.

Музей не стоит на месте: постоянно обновляются экспозиции, пополняются фонды новыми материалами, организуются тематические выставки, ведутся поиски новых форм работы с посетителями.

Директор Центрального музея железнодорожного транспорта заслуженный работник культуры России Г.П.Закревская

Фотоматериалы предоставлены ЦМЖТ

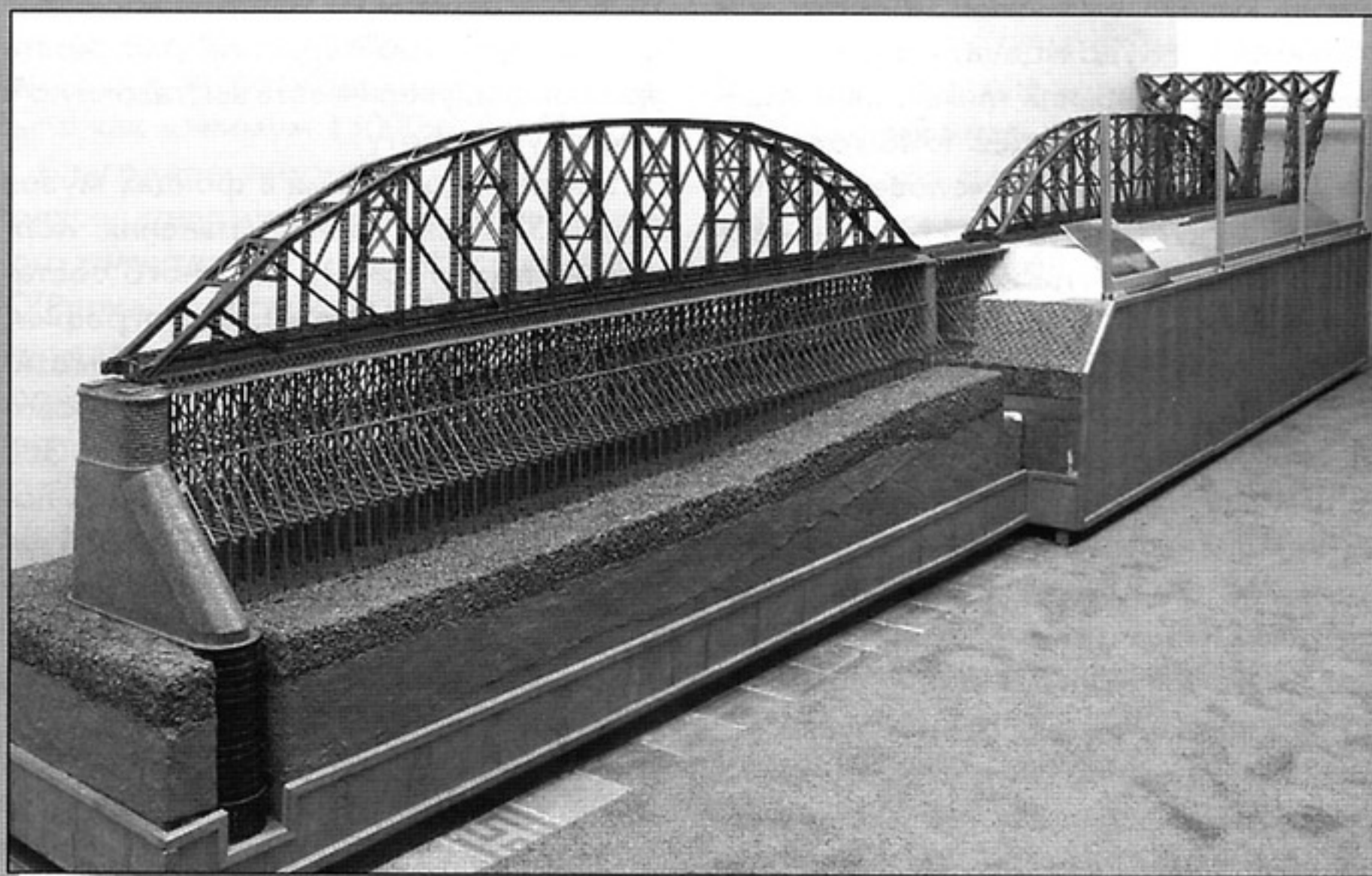


Модель поезда с паровозом типа 1-3-0 серии Д Петербурго-Московской железной дороги. Изготовлена в 50-е гг. XIX столетия воспитанниками «пансионерами») Петербурго-Московской ж.д.

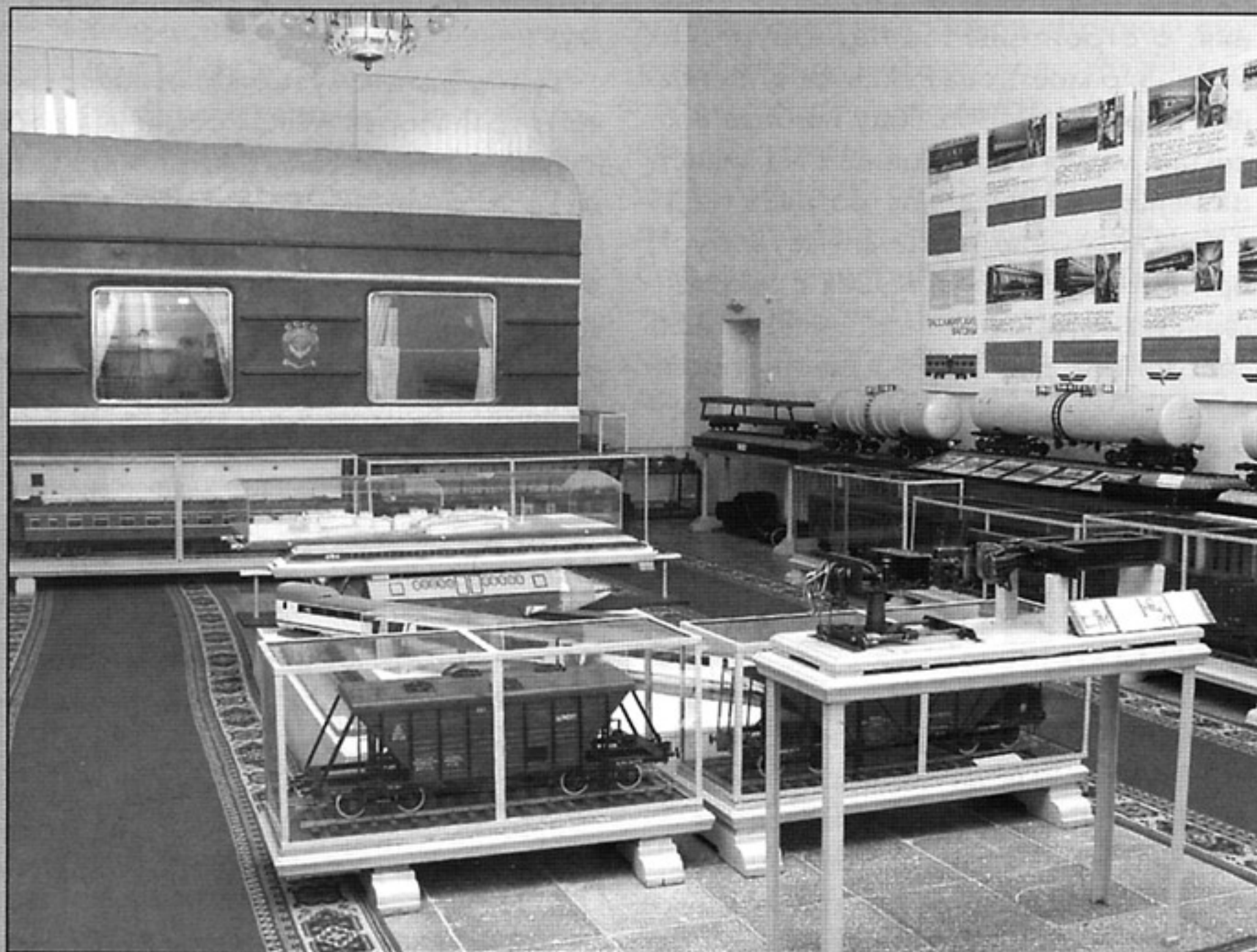
Модель пролетного строения с промежуточными опорами моста через овраг Веребье на Петербурго-Московской железной дороге. Изготовлена десятником С.Яковлевым под надзором профессоров Института путей сообщения П.Собко, И.Сулимы и автора проекта строительства моста инж.Д.И.Журавского. 1850-е гг.

ЦМЖТ
1813-2003

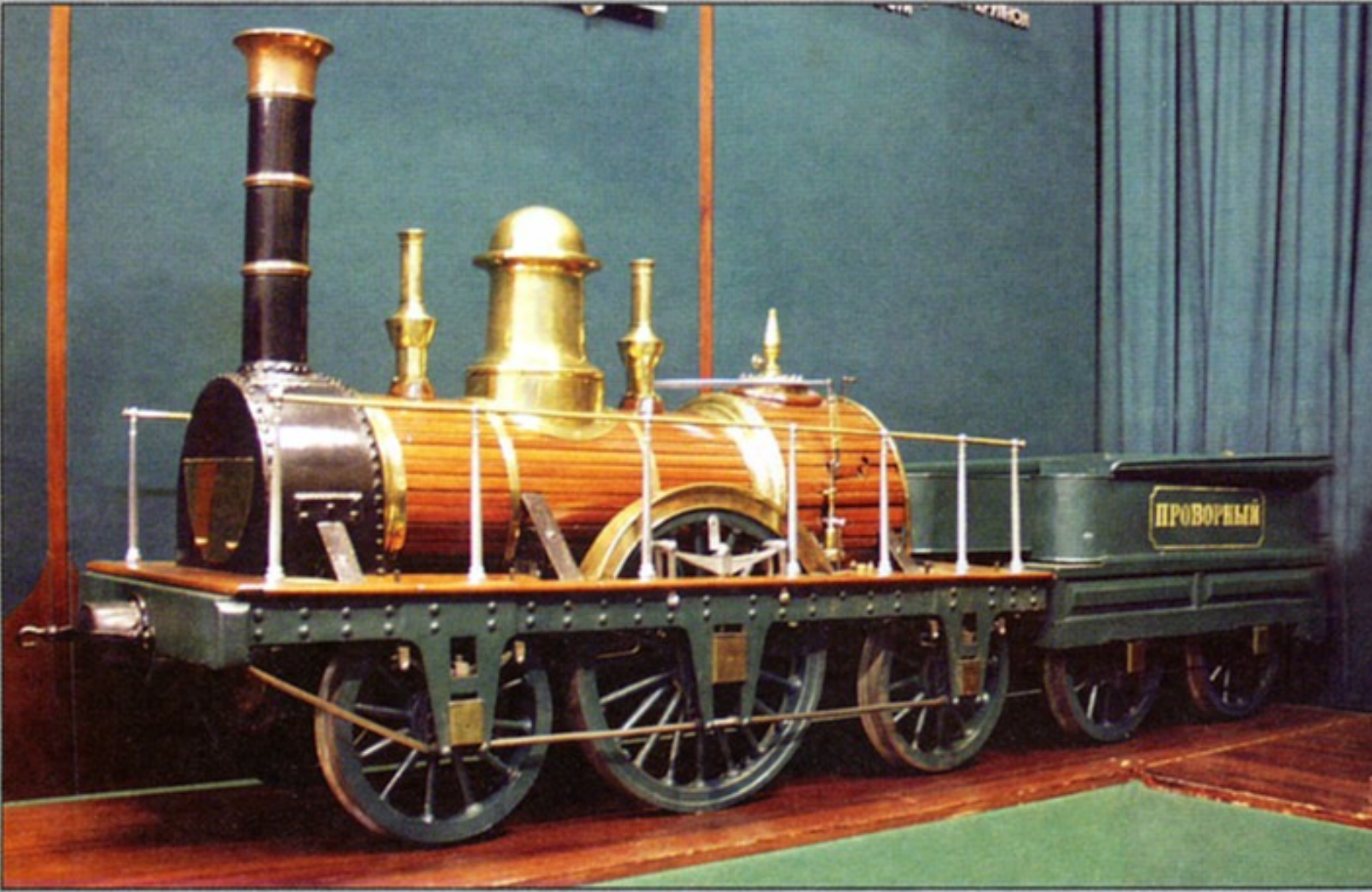
Санкт-Петербург,
ул.Садовая, 50



Экспозиция зала
«Вагоностроение XX века».



Фондовые материалы музея являются наглядными документами о строительстве железных дорог в России, о становлении и развитии отечественной железнодорожной науки и техники. Постоянно музейные материалы используют при подготовке кино- и видеофильмов, при организации новых музеев исследователи и писатели. Большая экскурсионная и профориентационная работа, которая проводится со школьниками; факультативные занятия со студентами по изучению исторических аспектов, детальное изучение железнодорожной отрасли - являются одной из составляющей массово-пропагандистской работы. Для детей разработаны специальные программы: «Моя мечта - железная дорога», «От кареты до ракеты» и другие. После проведения занятий по названным темам в музее организуются выставки детского рисунка, праздники-викторины. Выставочная работа позволяет шире знакомить посетителей с фондовыми материалами. За год в экспозициях и вне музея проводится 12-15 выставок.



Модель паровоза «Проворный» Царскосельской железной дороги. Изготовлена в 1839 г. воспитанниками Санкт-Петербургского Технологического института. Масштаб 1:4 настоящей величины

Модель первого русского паровоза механиков Черепановых. Изготовлена М.Е.Черепановым в Нижнем Тагиле в 1839 г. Масштаб 1:2 настоящей величины



Модель «Способ строительства моста через р.Енисей на Великом Сибирском пути».

Изготовлена в мастерских инж. Е.К.Кнорре в 1899 г. Экспонировалась на Всемирной выставке в Париже, 1900 г.



Действующая модель сортировочной станции



Музей железнодорожного транспорта в Бресте имеет в экспозиции редкие паровозы, такие как ТЭ-8026 (ex-BR52) с дымотбойниками и в окраске паровоза для пассажирской службы. Фото С.Шевчука, сент. 2003 г.



Паровоз-памятник ЭР764-42 постройки завода МАВАГ 1948 г., установлен в депо Молодечно Белорусской ж.д. в июне 2003г. Фото С.Шевчука (стр. 16 и 17)

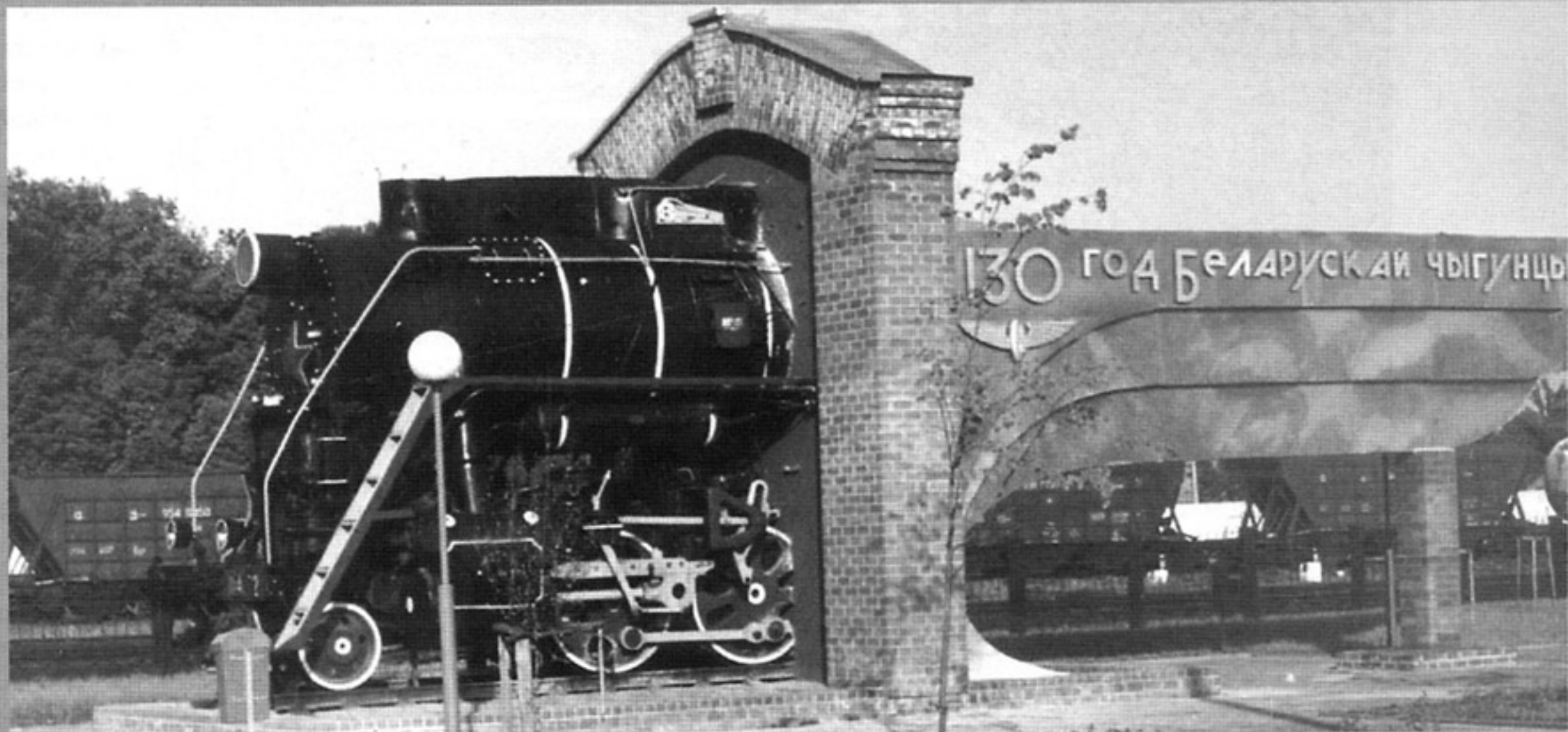
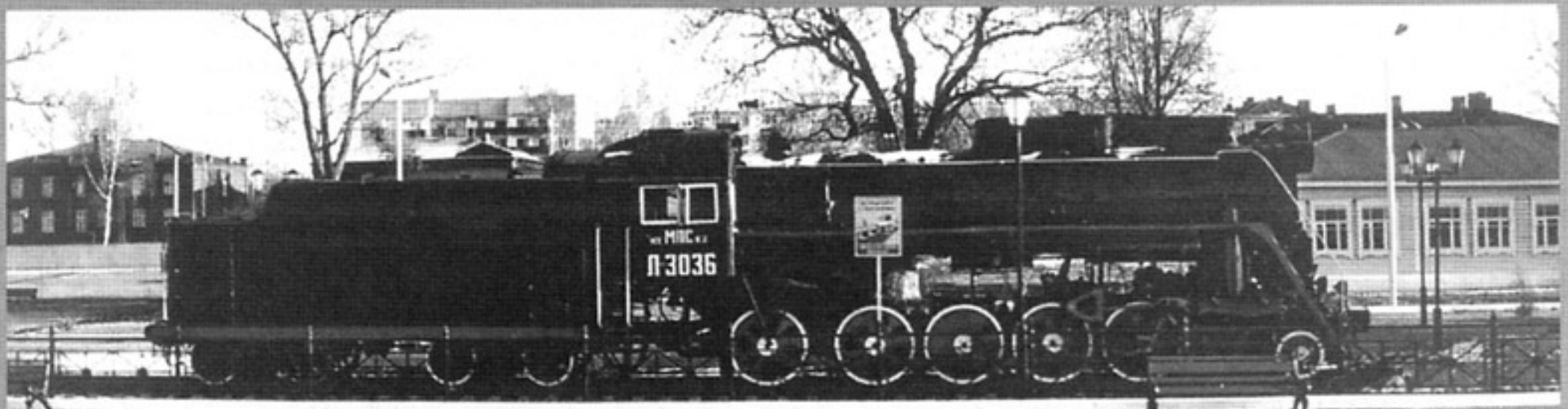
Электропоезд серии Ф^к07 - экспонат МЖТ на Варшавском вокзале Санкт-Петербурга длительное время сохранялся в ЦМЖТ (ст.Лебяжье). Фото Ю.Акимова



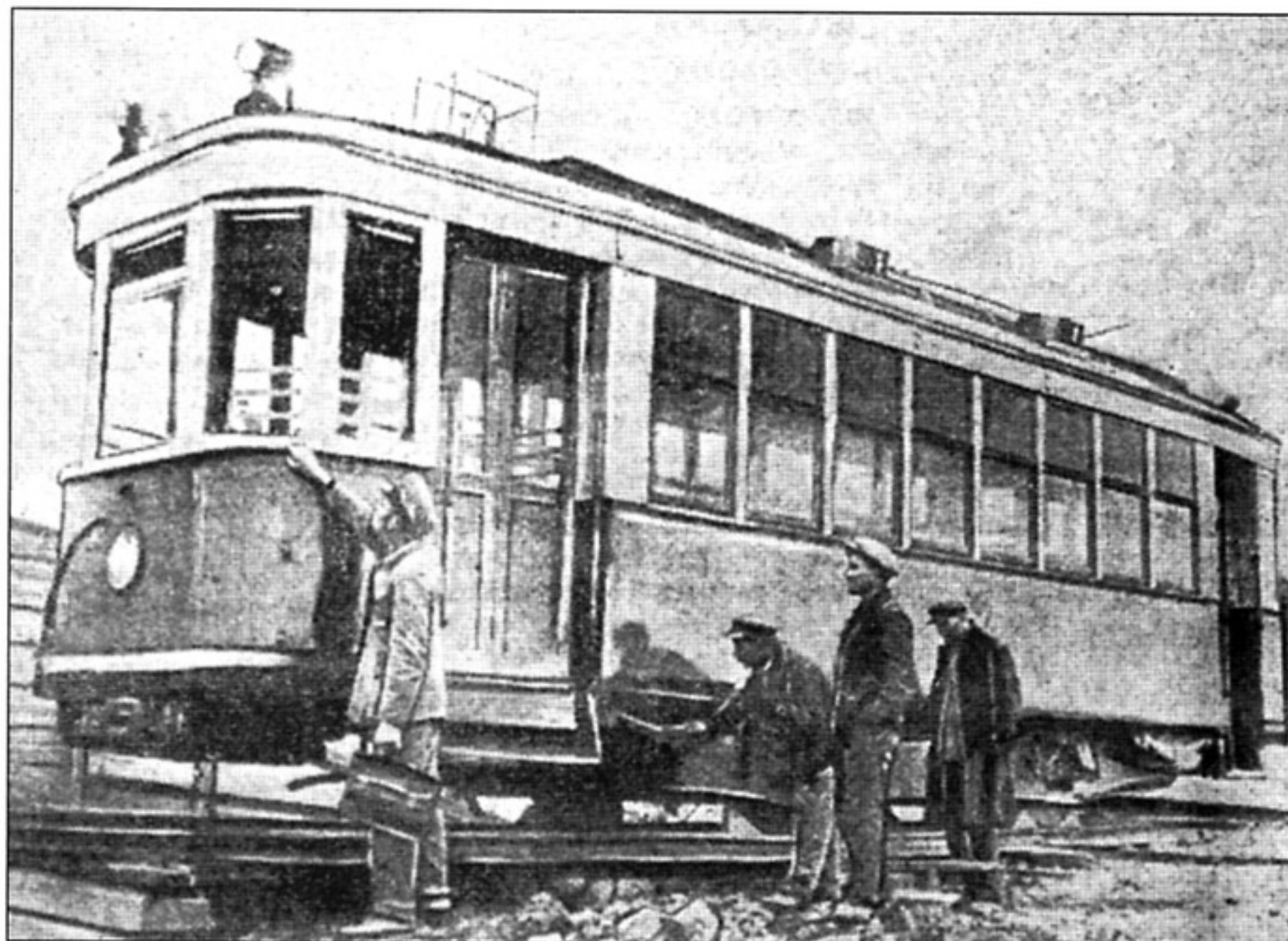
А этот паровоз-памятник (серия Л) установлен в городе Когалым (Ханты-Мансийский АО) Свердловская ж.д. Примечательно, что паровоз без единой надписи (но окрашен и в хорошем состоянии!) стоит в сцепе с 3 современными пассажирскими вагонами (которые находятся под навесом (!)). Загадка еще и в том, что этот памятник стоит в самом городе за несколько километров от станции Когалым, которая была сдана в эксплуатацию в 1984 году с тепловозной тягой (2ТЭ116) и паровозной истории не имеет! Фото Андрея Храмцова, информация С.Пальянова



В сентябре 2003 г. на станции Скуратово был установлен паровоз Л-3036. Примечательно то, что паровоз стоит в действующем тупике, т.е. он не отрезан от станционных путей. Иногда можно наблюдать, как в этом тупике стоит станционный ЧМЭЗ. Паровоз хорошо виден с проходящих поездов. Паровоз два года назад мною наблюдался в Орле, когда в то время паровоз был еще действующий и заходил в депо Орел для экипировки. Работал тогда паровоз на станции Лужки. Фото и информация Д. Чернова



«Обрубок» паровоза Л-0472 на ст. Лида Бел. ж.д., фото можно было увидеть в ЛТ7/2002, превратился в мемориальную композицию, посвященную 130-летию Белорусской железной дороги. Фото С.Шевчука.



Трамвайный вагон "X"
Усть-Катавского завода

Дмитрий Ковалев

ТРАМВАЙ В НОВОЧЕРКАСКЕ 1954-2004

Несмотря на то, что трамвай в Новочеркаске был пущен в эксплуатацию только в середине 50-х гг. XX века, его предыстория началась задолго до революции. Ещё в 1904 – 1905 гг. о его строительстве в городе вели переговоры с Бельгийским трамвайным обществом. Ведь в соседнем Ростове-на-Дону трамвай действовал с 1901 г., а Новочеркасск, бывший в ту пору столицей Области Войска Донского никакого общественного транспорта не имел. Однако, осуществлению планов помешала русско-японская война.

В январе 1914 Санкт-Петербургская акционерная компания предложила Новочеркасской Думе начать строительство трамвая на условиях концессии и в 1915 г. составила его проект, согласно которому трам-

вайная линия должна была связать железнодорожный вокзал с Кадетским корпусом. Трамвай предполагалось построить узкоколейным, с шириной пути 1000 мм. На остановках предусматривались освещаемые павильоны. Как и в предыдущий раз реализации проекта вновь помешала война, на этот раз мировая, а затем потрясения 1917 года.

В конце 1918 г. Новочеркасск становится столицей молодой Белой Донской казачьей республики. Вскоре вновь возникают проектные предложения по строительству трамвая. Предлагается построить кольцевую линию: Собор – Платовский пр-т – Михайловская ул. – Кадетская пл. (ныне пл. Чапаева) – Кадетская ул. (ныне Кривошлыкова) – Баклановский пр-т – Троицкая пл. – Ермаковский пр-т – Собор. Общая длина линии пер-



- действующие линии трамвая
- - - линия трамвая, построенная в 1954 г.
- линия трамвая, разобранный в 1974 г.

вой очереди 10 верст, путь одноколейный, с разъездами. От основной линии предполагались ответвления. За строительством первой очереди должно было последовать строительство второй и третьей с перспективой охватить трамвайным движением не только весь город, но и ближайшие пригороды. Однако, городские власти не очень то заинтересовались данными предложениями, так что пришлось даже лично Донскому атаману П.Н. Краснову вмешиваться в ситуацию. Вот что он писал по этому поводу: «Надо найти предпринимателей и приступить к работам, не считаясь с городом, индифферентизм (равнодушие – Д.К.) которого к своим интересам преступно». Однако дальнейшее развитие событий гражданской войны не дало возможности приступить к строительству трамвая в Новочеркаске.

Вновь о трамвае заговорили в городе только в середине 30-х гг. Вопрос о его строительстве был положительно решен в 1934 г. Предложенный проект в корне отличался от всех дореволюционных. Теперь линия должна была соединить железнодорожный вокзал со строившимся в ещё только зарождающемся Промышленном районе гигантом индустрии – Новочеркасским паровозостроительным заводом. Начать строительство было намечено в 1939 г. (к тому

КТМ-1 в Новочеркаске



времени паровозостроительный завод был уже построен и назван заводом им. Буденного), и в этом же году пустить трамвай в эксплуатацию. Однако с самого начала стройка шла со всевозможными задержками, поэтому к концу лета план ввода в эксплуатацию участков трамвая был пересмотрен. Было намечено открыть движение к концу года только на участке 3,4 км от вокзала до площади Труда. Но и этому не суждено было сбыться. По просьбе рабочих завода им. Буденного в сентябре первоочередным был назначен участок завод им. Буденного – город (около 10 км). Работы на этой трассе решено было закончить к 1 мая 1940 г. В связи с этим строительство линии в городе было заморожено. Однако и строительство загородного участка держалось только на энтузиазме рабочих завода и студентов, а с поздней осени и до весны и вовсе было остановлено. Таким образом, в 1939 г. не было уложено ни одного километра рельсового пути. Проводились только земляные работы. Тем более примечателен тот факт, что осенью этого года в город прибыл первый трамвайный вагон модели «Х», изготовленный Усть-Катавским заводом.

Весной 1940 г. строительство трамвая было возобновлено, однако из-за постоянной нехватки материалов, средств, а также халатного отношения руководства стройки работы осуществлялись крайне медленно. Только в конце года были уложены первые несколько метров рельсового пути на городской линии по ул. Коминтерна (ныне пр. Ермака). Намеченный пуск трамвая не состоялся и в 1940 г. Удивляет тот факт, что при действовавшем в то время в стране политическом режиме, жестоко наказывавшем за любую халатность, никаких мер к руководителям строительства новочеркасского трамвая за систематический срыв сроков ввода его в эксплуатацию, применено не было.

Пуск трамвая был перенесен на 1941 г. Планировалось пустить два маршрута, от вокзала до завода им. Буденного и от вокзала до трамвайного парка, но очередная война, в очередной раз перечеркнула все планы.

К началу Великой Отечественной войны было построено всего 4 км одиночного пути и велось строительство тяговой подстанции. Судьба вагона «Х» не известна, а уложенные рельсы, а также опоры контактной сети были демонтированы в 1944 г. и переданы на восстановление трамвая г. Ростова-на-Дону.

Вновь вернулись к трамвайному вопросу только в 1950 г. 15 января этого года было подписано распоряжение Совета Министров СССР о строительстве в Новочеркасске трамвая. Новым проектом также предусматривалось связать вокзал с заводом им. Буденного. Но теперь трасса проходила по другим улицам города. Работы на линии начались в августе того же года и уже летом 1951 г. планировалось открыть движение по всему маршруту.

Как и в предыдущий раз, стройка проходила до того медленно, что бюро горкома ВКП (б) даже обязало руководителей предприятий и организаций города оказывать всемерную помощь строительству, провести

разъяснительную работу, с тем, чтобы каждый трудящийся отработал по 20 часов на строительстве трамвая. В начале 1951 г. пересмотрены сроки ввода линии в эксплуатацию. Теперь уже планируется ввести в 1951 г. в строй только участок з-д. им. Буденного – центр города. Для него был даже придуман особый термин: «первый радиус первой очереди». Но и этого сделано не было. За весь год было уложено только около 2-х км пути и началось строительство депо. Очередной срок пуска – 1 ноября 1952 г. Этот срок также был сорван.

В местной прессе постоянно критикуется руководство стройки. Вот выдержка из городской газеты «Знамя Коммуны» за 16 мая 1953 г. о совещании в горкоме КПСС: «...Сделанный доклад начальником строительного-монтажного управления т. Тарадаем совершенно не удовлетворил присутствующих. Свою плохую работу он стремился объяснить различными объективными причинами и, в первую очередь, нехваткой будто бы строительных материалов, что является совершенно неправильным. Как в прошлом, так и в текущем году подрядчик получил такое количество материалов, что можно было бы приступить к сооружению второго радиуса строительства. Только бездеятельность тов. Тарадая, его равнодушие, бесхозяйственное отношение к порученному важному делу создали нетерпимое положение на строительстве...». Парадокс, но тов. Тарадай не только не был снят с должности, но и не получил никакого, скольнибудь серьезного взыскания. Во многом из-за безнаказанности т. Тарадая и следующий срок пуска трамвая – 1 ноября 1953 г. был сорван. Но все-таки, к этому времени объем работ был выполнен значительный, и стройка медленно, но верно приближалась к завершению.

В сентябре в Новочеркасске прибыл первый трамвайный поезд КТМ-1/КТП-1, а через некоторое время еще один. 1 ноября состоялась обкатка вагонов. Наконец 22 января 1954 г. состоялся долгожданный (если считать от первого проекта, то около 50 лет) пуск трамвая. В 17 ч. 30 мин., после митинга, вагоны двинулись по первому маршруту от конечной в городе, находящейся не далеко от центра на пр. Жданова, к электровозостроительному заводу. Там было построено кольцо на ул. Беляева. Хотя на линии имела масса недоделок, дальше тянуть с вводом ее в эксплуатацию было нельзя, иначе работы затянулись бы еще на неопределенное время. Поэтому, так как к январю 1954 г. не было готово не только депо, но и подъездные пути к нему, временное «депо» (смотровая канава) и мастерские под открытым небом были организованы на конечной в городе на углу ул. Энгельса и пр-та Жданова. Первоначально на маршруте работало три 2-х вагонных поезда КТМ1/КТП1. На линии было 9 остановок. Длина рельсового пути составила 16,5 км. Ширина колеи 1524 мм. Общее направление трассы было на тот момент весьма оригинальным: город – пригород (пос. Хотунок) – город (з-д. им. Буденного). С 1-го февраля были утверждены часы работы городского трамвая – с 6 часов утра до 1 часа ночи. Стоимость проезда была установлена в 30 коп. (В 1961 г. в СССР была

проведена денежная реформа и плат за трамвай была установлена в размере 3 коп. – прим. ред.)

После ввода трамвая в эксплуатацию, было продолжено его строительство, но методы его организации абсолютно не изменились. Это находило широкое отражение в местной прессе. Вот выдержка из газеты «Знамя Коммуны» от 11 июля 1954 г.: «...В текущем году строительство трамвайной линии в черте города не ведётся. Депо строится плохо. Часты простои. Строители не выполняют своих договорных обязательств. Плохо работает отдел капитальных работ управления трамвая...» В июне 1954 г. была наконец-то достроена линия к трампарку, и вагоны смогли отправляться туда на отстой и обслуживание. Через некоторое время к трампарку было организовано и пассажирское движение. Однако само здание депо было сдано в эксплуатацию только в 1957 г. Таким образом, к 1955 г. в Новочеркасске было 2 трамвайных маршрута: № 1 ул. Пушкинская – завод им. Буденного и № 2 ул. Пушкинская – трампарк. В 1955 г. было продолжено строительство линии в центр города, но намеченный на 1 сентября этого года пуск участка ул. Пушкинская – Подтелковский проспект не состоялся. 18 августа 1956 г. в 5 ч. 42 мин. вагоны второго маршрута пошли, наконец-таки, от трампарка не на Пушкинскую улицу, а в центр города к Азовскому рынку до конечной на ул. Свердлова. Однако первый маршрут после сдачи нового участка в эксплуатацию не был продлен в центр, его вагоны по-прежнему разворачивались на кольце ул. Энгельса – ул. Революции – ул. Пушкинская. И только в июне 1957 г. были установлены следующие маршруты трамвая: № 1 завод Буденного – ул. Свердлова и № 2 Трампарк – ул. Свердлова. Подвижной состав в те годы был представлен поездами КТМ-1 – КТП-1 и одиночными моторными вагонами КТМ-1.

В июле 1958 г. на заседании горисполкома был утвержден поистине грандиозный проект развития трамвая в Новочеркасске. Предполагалось довести, наконец, линию до железнодорожного вокзала, затем построить линию от Азовского рынка вниз к железной дороге, к платформе Студенческая, а также проложить большое трамвайное кольцо по всей исторической части города. Помимо этого, в Промышленном районе намечалось от существующей линии построить ответвление в сторону завода синтетических продуктов, а затем, постепенно продляя ее, довести до поселков Октябрьский и Соцгород. Из всех замыслов был реализован только последний. Линия к поселку Октябрьскому через завод синтетических продуктов была построена в период с мая 1959 г. по октябрь 1960 г. Так появился маршрут № 3 ул. Свердлова – пос. Октябрьский. В дальнейшем, линия в несколько этапов удлинялась и в 1969 г. пришла в пос. Соцгород, где было построено временное разворотное кольцо, а к 1 мая 1971 г. был построен соединительный участок между конечными первого и третьего маршрутов и замкнулось большое трамвайное кольцо Промышленного района. Вагоны 1-го и 3-го маршрутов стали ходить навстречу друг другу. На этом развитие трамвая в Но-



КТМ-5-158 на улицах Новочеркаска

вочеркаска по сути, остановилось. Новые линии в последующие 30 с лишним лет не строились, был только перенос путей с одних улиц на другие, но об этом чуть позже.

В 1972 г. принимается решение о строительстве оборотной петли на конечной остановке ул. Свердлова. Здесь в 1956 г. был построен временный разворотный треугольник, т. к. предполагалось вести линию дальше к вокзалу. Но нет ничего более постоянного, чем временное, и в 1972 г. речь о продлении трамвая к вокзалу уже не ведется, поэтому возникает необходимость переоборудовать конечную станцию на ул. Свердлова, потому что разворотный треугольник уже не мог обеспечить быстрый оборот вагонов, из-за чего трамваи выстраивались в очередь. По нормам такой тупик на конечной станции допускается только для одного маршрута, а в Новочеркаске их тогда (и сейчас) в этом месте было три. Но по непонятным причинам петля так и не была построена и сейчас, в XXI веке, в Новочеркаске трамваи всех трех маршрутов пользуются для разворота устройством позапрошлого XIX века.

В 1974 г. городской трампарк пополнился 10 первыми новыми вагонами модели КТМ-5МЗ, и в этом же году был введен в строй участок линии по пер. Г. Петровой и ул. Крылова (намечалось ввести его в эксплуатацию еще в 1971 г.). Трамваи в Промышленный район пошли по этим улицам, а с улиц Ленгника, Энгельса и Пушкинской пути были сняты. Обусловлено это было слишком крутым спуском на ул. Ленгника, на котором 7 ноября 1967 г. даже произошла страшная авария с человеческими жертвами, когда у вагона КТМ-1 отказали тормоза, и он перевернулся, не вписавшись в крутой поворот.

На этом собственно и закончилось формирование 42 км трамвайной сети Новочеркаска. По существовавшему в 70-х – 90-х гг. маршруту № 4 трамваи ходили от трамвайного депо до ул. Беляева, по тем же рельсам, что и вагоны остальных маршрутов. В конце 70-х гг. закончилось обновление подвижного состава трампарка. Те-

перь в пассажирском движении использовались только вагоны КТМ-5МЗ. Большинство из них вплоть до начала 90-х ходило двухвагонными сцепами. В 70-е – 80-е годы в депо имелось более 40 вагонов КТМ-5МЗ.

Еще в начале 50-х гг. впервые была озвучена идея о строительстве в Новочеркаске троллейбуса. Позднее, в начале 70-х, она воплотилась в реальный проект, согласно которому троллейбусное сообщение должно было связать железнодорожный вокзал с новым автовокзалом (построен в 1974 г.). Строительство линии первого маршрута началось в 1977 г. Так как предполагалось охватить новым видом транспорта значительную территорию города, то во многом из-за этого заглохло развитие трамвая. Не были построены трамвайные линии в центре города и к строившемуся автовокзалу.

Но...Новочеркасску почему-то не везет с «глобальными» стройками (и не только по части электротранспорта), и строительство троллейбуса, целиком и полностью по вине тогдашних городских властей, растянулось на несколько лет, а впоследствии полностью встало. И хотя уже были установлены опоры контактной сети, проложены подземные кабели и частично возведено депо, было решено дальнейшее строительство прекратить. Развалины депо, простоявшие более 10 лет и успевшие зарости деревьями, были снесены в 1993 г. и на их месте была построена производственная база «Новочеркасскгоргаза», приобретенное оборудование было частью распродано, а частью просто разграблено, а столбы стоят до сих пор. В связи с полным прекращением строительства троллейбуса, в начале 90-х гг. вновь возникли предложения пустить трамвай к железнодорожному и авто вокзалам. Но начавшиеся в стране реформы, последовавшее за этим ухудшение финансового состояния городского хозяйства, не позволили осуществить намеченные планы.

В середине 90-х годов начинает уменьшаться число пассажиров, перевозимых трамваем, происходит спад. По этой причине, а также из-за износа подвижного состава, уменьшается число двухвагонных поез-

дов. Вагоны расцепляются и работают одиночно. Закрывается, работавший только в часы «пик», маршрут №4. В 1994 г., после пятилетнего перерыва, город приобретает новый трамвайный вагон. Это был вагон новой модели КТМ-8К. Он начинает свою работу на 2-маршруте. Казалось тогда, что в ближайшее время возобновиться закупка трамвайных вагонов, и начнется обновление парка. Но это было не так. Полученный в 1994 г. вагон ещё целых 7 лет оставался единственным «новым». В 1995 г. В Новочеркасском депо было 39 трамваев, однако вскоре начинается постепенное списание наиболее старых вагонов.

И вот, наконец, в конце 2001 года, город приобрёл новый трамвай КТМ-8КМ. Новый трамвай работает также на 2-м маршруте. Опять-таки, по обещаниям мэра города, новый вагон должен был быть не единственным, предполагалось закупать по одному трамваю в год.

Но прошел 2002 год, проходит 2003, а больше новых трамваев в Новочеркасск не поступает. В настоящее время Новочеркасское трамвайное управление, переименованное в 2001 г. в МУП «Горэлектротранс», распоряжается 42 км пути и контактной сети; 4 тяговыми подстанциями; 31 трамвайным пассажирскими вагонами. Хотя все имеющиеся вагоны находятся в хорошем техническом состоянии, на линию ежедневно выходит только 15-17 вагонов: остальные трамваи в это время проходят ТО, ТР или просто стоят в депо. Такой щадящий режим позволяет дольше сохранять работоспособность вагонов.

Нынешнее состояние трамвайного хозяйства Новочеркаска можно охарактеризовать двояко. С одной стороны трамвай работает стабильно, вагоны находятся в хорошем техническом состоянии, сохранены все основные маршруты, в отличие, например, от Ростова-на-Дону, где закрылось более половины маршрутов или г. Шахты, где трамвай вообще ликвидирован. С другой стороны, несмотря на приличную протяжённость (42 км), осталась неразвитой маршрутная сеть, всего три маршрута. Трамвай в Новочеркаске не ходит там, где наиболее высок пассажиропоток – автовокзал, железнодорожный вокзал, центр города. Это сказывается на объёмах перевозок (всего 18 тыс. пассажиров в день при населении города около 200 тыс.), и как следствие на экономическом состоянии «Горэлектротранса». В своё время, когда трамвай начинал только свою деятельность, в городе было 4 автобусных маршрута, теперь же только на большем протяжении самых длинных 1-го и 3-го трамвайных маршрутов параллельно действует 9 маршрутов автобусов, а всего по городу их 35. И уменьшение пассажиропотока в трамваях в середине 90-х произошло именно из-за увеличения числа автобусных маршрутов, а не из-за простоя промышленных предприятий, как это принято считать. Ведь в автобусах пассажиропоток не сократился, а наоборот вырос. Конкуренция очень жёсткая. Но, несмотря на это трамвай в Новочеркаске жив.



...В конце 2003 года Ростовское мотор-вагонное депо пополнилось электропоездами семейства ЭД9м. В дополнение к курсирующим ЭД9м -035, 041, 063 в декабре 2003 г. в депо поступил электропоезд повышенной комфортности ЭД9мк- 083, который после кратковременной наладки сразу был пущен в эксплуатацию на участке Ростов - Белореченская, что помогло пассажирам выехать из, так называемой "мертвой зоны", т.к. дальше Белореченской поезда не идут - идет ремонт тоннелей.

Локомотивщики сделали хороший подарок пассажирам к новогодним праздникам, а пассажиры по достоинству оценили комфорт, скорость и уют в электропоезде. Состав сформирован из 10 вагонов: имеются вагоны трех классов и 2 буфета. Также получены 2 головных вагона электропоезда ЭД9мк-1005 и 1006 для формирования второго состава электропоезда повышенной комфортности, предположительно это будут вагоны от электропоездов №№ 041 и 063. Он будет в восьмивагонном исполнении. Примечательно, что электропоезд ЭД9м-063 имеет вагоны 1,2,3 классов, но в меньших количествах, чем в электропоезде ЭД9мк. Он курсирует между Ростовым и Краснодаром (в скоростном графике). Электропоезд 041 и 035 следует до станции Чертково скоростным поездом, попеременно. На НЭВЗе сейчас идет переоборудование под вагоны повышенной комфортности электропоезда: ЭР9п 69,252, которые намечены эксплуатировать в скоростном движении на участке Ростов - Таганрог.

Голубенко А.А. (Таганрог)

ПОВОРОТНЫЕ КРУГИ ДЛЯ ЛОКОМОТИВНЫХ ДЕПО ВЕЕРНОГО ТИПА

Ушли в далекое прошлое паровозы, но по-прежнему достаточно много локомотивных депо веерного типа используют поворотные круги, давно снятые с производства. Для удовлетворения возникшей потребности в поворотных кругах для Департамента локомотивного хозяйства МПС России по архивной документации на заводе ОАО «Кировский машзавод 1 Мая» возобновлено производство поворотных кругов для локомотивных депо веерного типа.

При кажущейся простоте данного сооружения такую продукцию в России не производит никто. Предприятием уже изготовлено и отгружено 3 поворотных круга для локомотивных депо ст. Люблино (Московская ж.д.), Оренбург (Южно-Уральская ж.д.) и Вологда (Северная ж.д.). Изучение спроса на поворотные круги позволяет надеяться, что при достаточном финансировании заказы на поворотные круги возрастут многократно.

Наметившиеся положительные тенденции на стальных магистралях России, государств СНГ и Балтии позволяют рассчитывать, что вся продукция ОАО «Кировский машзавод 1 Мая» будет и в дальнейшем востребована своими основными потребителями.

(по материалам "Евразия Вести")

Локомотивные депо, награжденные орденами СССР

Приводим перечень локомотивных депо, награжденных орденами СССР (по состоянию на 1985 г.):

Орденом Ленина – Москва-Сортировочная Мск.ж.д.

Орденом Октябрьской революции – Орша, Белор.ж.д.; Имени Ильича Моск.ж.д.; Куйбышев им. Г.М.Кржижановского Кбш. ж.д.;

Орденом Трудового Красного Знамени – Москва-Сортировочная Моск. ж.д., Гребенка Южной ж.д., Вязьма Моск. ж.д., Мин-Воды Сев-Кав. ж.д., Оренбург Южно-Уральской ж.д., Сольвычегодск Северн.ж.д.

Орденом Знак Почета – Георгиу-Деж (сейчас Лиски) Юго-Восточной ж.д., Курган Южно-Уральской ж.д., Муром Горьк. Ж.д., Вильнюс Прибалт.ж.д., Славянск Донецкой ж.д., Рыбное Моск.ж.д., Хабаровск 2 Дальневост.ж.д., Чернышевск Забайкальск.ж.д.

Орденом Отечественной войны 1 степени – Вологда Северн. Ж.д., Горький-Московский Горьков.ж.д.

Информацию прислал М.А.Кацер



Самая «киношная» станция – Белокаменная

Одним из самых посещаемых мест для съемок кинофильмов в исторических интерьерах стала станция Белокаменная Московской железной дороги.

Эта станция выбрана Мосфильмом не случайно. Архитектура здания, расположение в полосе природного парка «Лосиный остров» весьма подходят для воссоздания натуралистичных пейзажей периода середины 20-го века, периода Вели-

кой Отечественной войны, что и было сделано. Здание вокзала закамуфлировано под «военный» типаж, а на третьем пути станции появился железнодорожный состав из вагонов послевоенной постройки имитирующих военный эшелон Вермахта. (Цистерны DR многим любителям железных дорог знакомы по моделям). Было бы очень хорошо, если этот уникальный уголок Московской Окружной дороги и после съемок сохранится в прежнем «ретро»-виде, так как очень многие станции «малого кольца» изменились до неузнаваемости после строительства «монстра» - третьего транспортного кольца.

Фото и информация Василия и Дмитрия Быковских (Москва)



По депо Приволжской железной дороги

В июле месяце этого года мне удалось совершить небольшой, но очень насыщенный тур по депо Приволжской железной дороге. На мой взгляд, Приволжская дорога самая динамично развивающаяся в последние годы. Прежде всего, это связано с электрификацией направления Саратов-Волгоград – Котельниково – Сальск, которое увеличила полигон электровозной тяги более чем вдвое. Провода пронизали дорогу с севера на юг, от Ртищева (Юго-Восточная дорога) на севере до Котельниково (Северо-Кавказская дорога) на юге. Напомним основные вехи и события связанные с этим проектом.

До конца 1980-х годов уже прошлого века Приволжская дорога в нынешнем составе оставалась полностью тепловозной. Только в Саратове, Волгограде имелись незначительные участки, электрифицированные на постоянном токе, где работали электропоезда. На саратовском узле работали электропоезда СРЗ. В конце 1980-х были электрифицированы направления Ртищево – Аткарск – Саратов и Саратов – Сенная. На дороге образовались 2 новых электровозных депо: депо Аткарск получил около 70-ти новых грузовых электровозов ВЛ80^с, в депо Саратов пришли 28 пассажирских электровозов ЧС4 и ЧС4^Т, моторвагонное депо Анисовка получило 10 электропоездов ЭР9Т. В 1987 году открылось движение на участке Ртищево – Аткарск. В 1990 электрификация дошла до Саратова, включая узел станции Саратов 1, Саратов-2, Саратов -3, Анисовка, Трофимовский-1, Трофимовский-2, Кокучино, Князевка и другие станций узла. В 1991 году электровозы пошли в Сенную. В последующие, смутные годы перемен работы по электрификации не велись. Объем перевозок то падал, то возрастал, планы электрификации предавались забвению. Однако во второй половине 90-х наметился устойчивый рост грузоперевозок к черноморским портам и тепловозная дорога начала постепенно задыхаться.

В 1999-м году работы по электрификации возобновились, многие не могли поверить, что при постепенном упадке отрасли и прочих проблемах работы будут выполнены, и не просто выполнены, а в сжатые сроки! По опыту событий со строительством новой скоростной дороги Москва – Санкт Петербург, не взлетевшего «Сокола», и массы подобных «проектов» мало кто мог поверить в успешную реализацию проекта. И вот 2000-й год Карамыш, 2001-й Петров Вал, 2002-й Качалино, 2003-й Волгоград, Котельниково, Волгоградский узел!!! Помимо контактной сети и подстанций замена всех устройств СЦБ и связи, глубокая реконструкция депо Петров Вал, новый ПТО и новый цех по ремонту электропоездов в депо Волгоград. Депо Волгоград полностью переведено на новые электропоезда ЭД9М, правда связи с расширением полигона пригородных поездов на Волгоградском узле их пока не хватает и часть пригородных поездов работает с тепловозами.

К настоящему времени большинство работ уже выполнено, завершается электрификация Волгоградского узла. Данный шаг позволит полностью перевести вывозную работу с тепловозной на электротягу. Это



ТЭП60-0841 в депо Саратов. Фото Дм.Мамина

высвободит 10-15 тепловозов 2ТЭ116 из депо им. Максима Горького, следующим местом их приписки станет депо Арчеда, Волгоградского отделения Приволжской железной дороги. Цель данного мероприятия – сконцентрировать все 2ТЭ116 на Волгоградском отделении, и полностью отказаться от тепловозов 2ТЭ10М и 2ТЭ10У с дизелями 10Д100, передав их на Ершовское и Астраханское отделения. Однако ставить точку на проекте электрификации Приволжской железной дороги не стоит. Следующим шагом электрификации должен стать перевод направлений Волгоград – Верхний Баскунчак – Астрахань и Сенная – Сызрань на электровозную тягу.

Моя поездка по дороге началась с депо им. Максима Горького, куда мы другом, выпускником МИИТа, Евгением Семеновым приехали на его машине к нашему товарищу Сычеву Андрею, который сейчас возглавляет депо им. Максима Горького. 10 лет назад мы вместе начинали работать в локомотивном депо Саратов.

Андрей с гордостью рассказал нам об истории депо, достижениях коллектива депо и о задачах стоящих перед ним и предприятием.

Станция им.Максима Горького и депо были основаны в годы восстановления хозяйства после Великой Отечественной войны, в то время стояла задача возрождения разрушенного войной Сталинграда. Если смотреть историю Волгоградского узла, то нужно отметить, что в военные годы, в ходе Сталинградской битвы город был разрушен на столько, что большинство ж.д. линий узла после войны были проложены по новым трассам (в довоенное время железная дорога в городе проходила гораздо ближе к волжскому берегу). Станция им. М.Горького изначально строилась как узловая сортировочная станция, соединяющая шесть ж.д. линий: на Москву через Поворино, на Кавказ через Котельниково и Сальск, на Донбасс через Морозовскую - Лихую, построенные в годы Великой Отечественной войны дороги на Петров Вал и Саратов и за

Волгу на Ахтубу и Верхний Баскунчак, а также старейшую дорогу в Калач на Дону.

Железная дорога Калач на Дону – Царицын построена в 1860-е годы, соединив в кратчайшем месте две великие реки Волгу и Дон. Дорога была построена для соединения Волжского и Донского торговых путей. Дорога имела огромное значение для региона, соединив Царицынский и Калачский порты дорога дала мощнейший толчок развитию промышленности в Царицыне и Калаче-на-Дону. Осознавая острую необходимость дороги, местное купечество пошло на строительство анклавной (не соединенной с общей сетью) железной дороги. Изначально рассматривался вариант строительства дороги из Калача в Дубовку (райцентр, примерно 40 км вверх по Волге от Волгограда), но денег пожалели и построили дорогу только до Царицына. В те времена Дубовка и Царицын были примерно равными по величине городами, и дойти эта дорога до Дубовки, как знать, где бы сейчас был Волгоград?! Дорога сохраняла свое важнейшее значение для региона, вплоть до строительства Волго-Донского канала.

В 2002-м году станция и депо им. М.Горького отметили свой 50-ти летний юбилей. Так что электрификация пришлась «подарком» к юбилею. В депо идет освоение электровозов ВЛ80^Т и ВЛ80^с. Капитально отремонтирован цех для технического обслуживания и ремонта электровозов. Активно идет освоение новой техники.

По пути в Волгоград, наша машина сломалась, и мы решили обратно в Саратов добираться поездом. С билетами решили не заморачиваться, а чисто по-железнодорожному, ехать в кабине, благо Андрей оформил нам разрешение!

Приехали в депо Волгоград, примерно за 30 минут до выезда на контрольный, где нас уже ждал ВЛ80^с -2253. Пассажирских машин в лето как обычно не хватает, хотя этот ВЛ80^с оказался модернизированной машиной, оборудованной ЭПТ. Достал фотоаппарат, и спрашиваю у дежурного по депо, как бы мне ваши новые электропоезда

да ЭД9М сфотографировать?! Он только руками развел – все электрички на линии! В депо нашелся лишь один прицепной вагон. Но фотографировать чего нашлось: и свежие после Воронежского ТРЗ ТЭП70, и «малиновые бубнилки» ТЭП60 – доживающие свой век, и ЧС4Т с ВЛ60^К с Северокавказской дороги. Порадовали глаз новый ПТОл и новый цех электропоездов.

Подымаемся на электровоз, состояние машины так себе! Волгоградская бригада в замешательстве – первый раз едет на ВЛ80! А на пульте ни одной шильды уж не осталось! Пришлось нам с Евгением вспоминать, какой тумблер что включает и помогать поднимать токоприемники и запускать машину! Едем! Локомотивный светофор в задней кабине горит всеми огнями, как цветомузыка – изоляции никакой, кругом по кабине провода-сопли, ящики с разными блоками с голыми клеммами – достижения модернизаций! Упав с пульта что-нибудь железное, произойдет короткое замыкание, и до пожара недалеко. Волгоградцы уже сожгли Саратовскую ЧС4-035. И кого винить не знаешь – то ли бригаду, которая едет на электровозе первый раз, то ли ремонтников, что не достаточно следят, то ли ремонтные заводы, которые кое-как проводят МПС-овские модернизации с развешиванием «соплей» по кабине и машинному. Но ехали на ВЛ80^С шустро, местами даже 100км/ч и до Саратова добрались без приключений!

В Саратове зашел в депо, не верится глазам – по веере одни ТЭП60 как в старые добрые времена! Со всей дороги заходят в Саратовское депо на ремонт, встретил машина из Актарска, Астрахани, Верхнего Баскунчака, Сенной и Ершова – можно географию Приволжской дороги изучать! Пообщался с бывшими коллегами, за последние 5 лет считай два поколения техники сменилось: в 1997 году стали приходить ТЭП70, а в 2003-м ЭП1. Пока обещают 18 машин с №073 по №090 и уже более десяти поставили и возможно к этим 18-ти будут еще. Как с электрификацией все закончится, доукомплектуют Саратов и Волгоград электровозами и электричками, собираются списывать ТЭП60 и часть ТЭП70 раздать в другие депо Приволжской ж.д. – Астрахань, Ершов, Сенную, Аткарск. Что бы все пассажирские и в том числе пригородные поезда перевести на ТЭП70. Саратовцы смеются – ТЭП70 хоть и раздадут, а все равно ремонтировать их будут в Саратове, как ТЭП60 сейчас!

Ехал из Саратова в Москву, в Ртищево к поезду подали новенький ТЭП70 – 0482!

Хорошая получилась поездка! Чувствуется, что Российские железные дороги выходят из кризиса – приходит новая техника, строятся новые цеха. И верится, что пройдет еще немного лет, и Российские железные дороги вновь обретут свое былое величие и вновь станут гордостью нашей страны!

На фото сверху вниз:

2ТЭ116-1236 в депо им.М.Горького.
ВЛ60^К-2342 в депо Волгоград. Электровоз передан с Северо-Кавказской ж.д.
2ТЭ10У-0349 ТЧ Арчеда Прив. ж.д. в депо им. Максима Горького. Фото Дм.Мамина



“Этапы большого пути”

(материалы к истории развития бронепоездов РККА после гражданской войны)

(Продолжение. Начало в 12/2003, 1/2004)

ТТХ основных серий бронепоездов периода Великой Отечественной войны

Основные характеристики	БП-43 постройки 1943 года	ОБ-3 постройки 1942 года	НКПС-42 постройки 1942 года	БП-35 постройки завода “Красный Профинтерн”
Состав бронепоезда: Бронепаровоз: тип (количество) Бронеплощадка: тип (количество) Площадка ПВО: тип (количество) Контрольная платформа, количество	ПР-43 (1) ПП-43 (4) ПВО-4 (1) 4	0-4-0 (1) ? (4) ПВО-4 (1) 4	0-4-0 (1) ? (2) ? (1) 4	ПР-35 (1) ПЛ-35 (2) СПУ-БП (1) 4
Длина бронепоезда, м: с контрольными платформами /без контрольных платформ	112 / 70	112 / 70	100 / 58	100 / 58
Вооружение и боекомплект Пушек: калибр, мм марка орудия кол-во боекомплект, шт. Пулеметов: калибр, мм марка кол-во боекомплект, шт.	76,2 Ф-34 4 672 7,62 ДТ 12 18144 (288 дисков)	76,2 Ф-34 и другие 4 720 7,62 ДТ 20 29844 (480 дисков)	76,2 разные типы 4 300 7,62 ДТ 12 14472 (240 дисков)	76,2 обр. 1902/30г. 4 1120 7,62 “Максим” 12 78000 (в т.ч. 18000 к зенитным) — — — 7,62 Счетверенная “Максим” и спаренная ПВ-1, 1+1 .
Зенитных пушек: калибр, мм марка орудия кол-во боекомплект, шт. Зенитных пулеметов: калибр, мм марка кол-во боекомплект, шт.	37 Обр. 1939 г. 2 200 12,7 ДШК 1 250 (100 в ленте)	25 или 37 ? 2 200 12,7 ДШК 1 250	25 или 37 ? 2 200 12,7 ДШК 1 250	— — — — 7,62 Счетверенная “Максим” и спаренная ПВ-1, 1+1 .
Максимальная скорость, км/час Запас хода, км: по запасу воды/по топливу Средства связи внешние:	35 80-100/250-300 Р/с 10Р	35 80-100/250-300 Р/с 71-ТК-1 или 71-ТК-2 или англ. №9	35 80-100/250-300 Р/с 71-ТК-1 или 71-ТК-2 или англ. №9	35 80-100/250-300 Р/с 71-ТК-1 или 71-ТК-2 или РСМК
внутренние:	ТПУ БиС на 7 точек, рупорная, звуковая и световая	Рупорная, индикаторные аппараты полевой или железнодорожной связи	Рупорная, индикаторные аппараты полевой или железнодорожной связи	Рупорная, морская на 7 точек и 2 точки аппарата УИА-И, ревун, световые лампы
Средства обогрева Электрооборудование	Паровое отопление V=24В от АКБ 6-СТЭ-128 (24 шт) Зарядка от турбогенератора - 6 кВт 55V	Паровое отопление V=24В от АКБ 6-СТЭ-128 (24 шт) Зарядка от турбогенератора - 6 кВт 55V	Паровое отопление V=24В от АКБ 6-СТЭ-128 (24 шт) Зарядка от турбогенератора - 6 кВт 55V	Паровое отопление V=115В от АКБ 6-СТЭ-148 (24 шт) Зарядка от турбоге нератора - 5 кВт 55V
Бронепаровоз Тип: Серия: Тип паровой машины Рабочее давление в котле (атм) Нагрузка на ось паровоза, т. Нагрузка на ось тендера, т. Длина между буферами, мм Толщина бронелистов, мм основных рубки командира будки машиниста	ПР-43 О ^В Компаунд 12 19 18 19700 20 45 30	0-4-0 О ^В или О ^К Компаунд или прост.действия Компаунд 12 21 20 19700 10	0-4-0 О ^В Компаунд 12 21 20 19700	ПР-35 О ^В или О ^Г Компаунд или прос.действия 12 16 – 17,5 15,5 19700 15 13

Вооружение на бронепаровозе	12,7-мм зенитный пулемет ДШК в башне ПВО 12,7-мм зенитный пулемет ДШК в башне ПВО 12,7-мм зенитный пулемет ДШК в башне ПВО 7,62-мм спар. пулемет "Максим" в башне ПВО			
Боекомплект патронов, шт.	250	250	250	8000
Приборы наблюдения командира машиниста	Стереотруба БСТ Перископ ПЕР-27, смотровые отверстия	Стереотруба БСТ Прибор ПТК, смотровые отверстия	Стереотруба БСТ Прибор ПТК, смотровые отверстия	Стереотруба БСТ Перископ ПЕР-27
Радиостанция	10Р	71-ТК-1 или 71-ТК-2 или англ. №9	71-ТК-1 или 71-ТК-2 или англ. №9	71-ТК-1 или 71-ТК-2 или РСМК
Количество членов команды, чел.	10	10	10	10
Запас воды, м3	23	23	23	23
Запас топлива, т.	10	10	10	10
Артиллерийская площадка				
Тип:	БЛ-43	НКПС-42	.	ПЛ-35
Ходовая часть	20 т., двухосная	20 т., двухосная	50 т., четырехосная	50 т., четырехосная
Нагрузка на ось, т.	18	20	20	17,5
Длина между буферами, мм	10300	10300	14200	14200
Толщина бронелистов, мм основных	45	из 2-х листовой 15-мм брони с воздушной прослойкой до 80-мм	45	20
движения и крыши башни	20 60 (литая)		45 45	20 20
угол наклона бортов, град	200	300	.	—
Вооружение: калибр орудий, мм тип и кол-во орудий	76,2 Ф-34 (1 в башне)	76,2 Ф-34 или др.(1 в башне)	76,2 Ф-34 или др. (по 1 в 2-х башнях)	76,2 обр. 1902/30 г. (в 2-х башнях)
боекомплект, шт.	162	180	150	560
калибр пулеметов, мм тип и кол-во пулеметов	7,62 ДТ — 3 шт.(1 в башне и 2 по бортам)	7,62 ДТ — 5 шт.(1 в башне и 4 по бортам)	7,62 ДТ — 6 шт.(2 в башнях и 4 по бортам)	7,62 "Максим" — 6 шт. (2 в башнях и 4 по бортам)
боекомплект, шт.	4536 (72 диска)	6300 (100 дисков)	6300 (100 дисков)	30000
Механизм поворота башни	ручной и электромотор от Т-34/	ручной и электромотор от Т-34/	ручной	/ручной
Экипаж (команда бронепл.), чел.	8	12	24	24
Бронеплощадка ПВО				
Тип:	ПВО-4	ПВО-4	ПВО-4	СПУ-БП
Ходовая часть	20 т., двухосная	20 т., двухосная	20 т., двухосная	20 т., двухосная
Нагрузка на ось, т.	ок. 10	ок. 10	ок. 10	ок. 8
Длина между буферами, мм	10300	10300	10300	10300
Толщина бронелистов, мм основных	30	30	30	15
откидных бортов	10	10	10	—
Пушка, калибр, мм	37	37 или 25	37 или 25	—
тип	обр. 1930г.	.	—	—
количество	2	2	2	—
боекомплект, шт.	200	200	200	—
Зенитные пулеметы				
тип и количество	—	—	—	7,62-мм счетверенная ЗПУ "Максим"
боекомплект, шт.	—	—	—	10000
Команда бронеплощадки ПВО, чел.	16	16	16	6
Контрольная платформа				
Ходовая часть	16-20 т.,			
двухосная	16-20 т.,			
двухосная	16-20 т.,			
двухосная	16-20 т.,			
Возимое имущество		железнодорожное путевое имущество		
Нагрузка на ось, т.	ок. 7	ок. 7	ок. 7	ок. 7

Дополнение:

Кроме перечисленных выше серий поездов строились бронепоезда в незначительном количестве по индивидуальной схеме.

Например, рассмотрим бронепоезд **"Козьма Минин"**.

Построен в паровозных и вагонных депо г.Горького (с октября 1941 г. по февраль 1942 г.), по этим чертежам в тот период железнодорожниками г.Мурома строился подобный бронепоезд **"Илья Муромец"**.

В состав броневой части бронепоезда входили: Бронепаровоз Ог, 2 шт. крытые бронеплощадки двухбашенного типа, 2 шт. открытые бронеплощадки, 4 шт. двухосные контрольные платформы.

Бронепаровоз Ог имел толщину брони — на будке машиниста, цилиндрах, рубке командира бронепоезда — 45-мм; на тендере,

(см. на стр.26)



В депо Лида (Бел. ж.д.) несколько лет назад был сделан двухвагонный дизель-поезд для руководства Белорусской железной дороги. Он был переделан из серийного дизель поезда ДР1А-139. Поезд состоит из моторного и прицепного салон-вагона. Интересна конструкция салона. Он сделан из простого прицепного вагона. Был срезан один тамбур и на это место установлена кабина управления. Этот дизель-поезд получил название ДР1Л-001.

Летом 2003 г. из ворот депо Лида выехал еще один двухвагонник. Этот поезд уже предназначен для работы с пассажирами на участках с неполным пассажиропотоком. Сейчас его можно увидеть на участке Лида-Беняконе. Название дизель получил ДРЛ1-002 (в данном случае "Л" означает "лидский").

Фото и информация
С.Шевчука



Бронепаровоз ОП-139 бронепоезда "Козьма Минин", установленный в качестве памятника. Нижний Новгород, фото Юрия Акимова

котле, сухопарнике, ходовой части – 30-мм. Паровоз О^г отличался от О^в измененными цилиндрами и подогревателем. Внешне они были идентичны.

Крытая артиллерийская бронеплощадка с боковой 45-мм броней имела бронированную крышу, толщиной 20-мм, на которой были установлены две башни от тан-

ка Т-34 с вооружением (по одной 76,2-мм пушке и спаренный с ней 7,62-мм пулемет ДТ). Вооружение бронеплощадки дополняли 4 бортовых пулемета в шаровых опорах (по два на каждый борт).

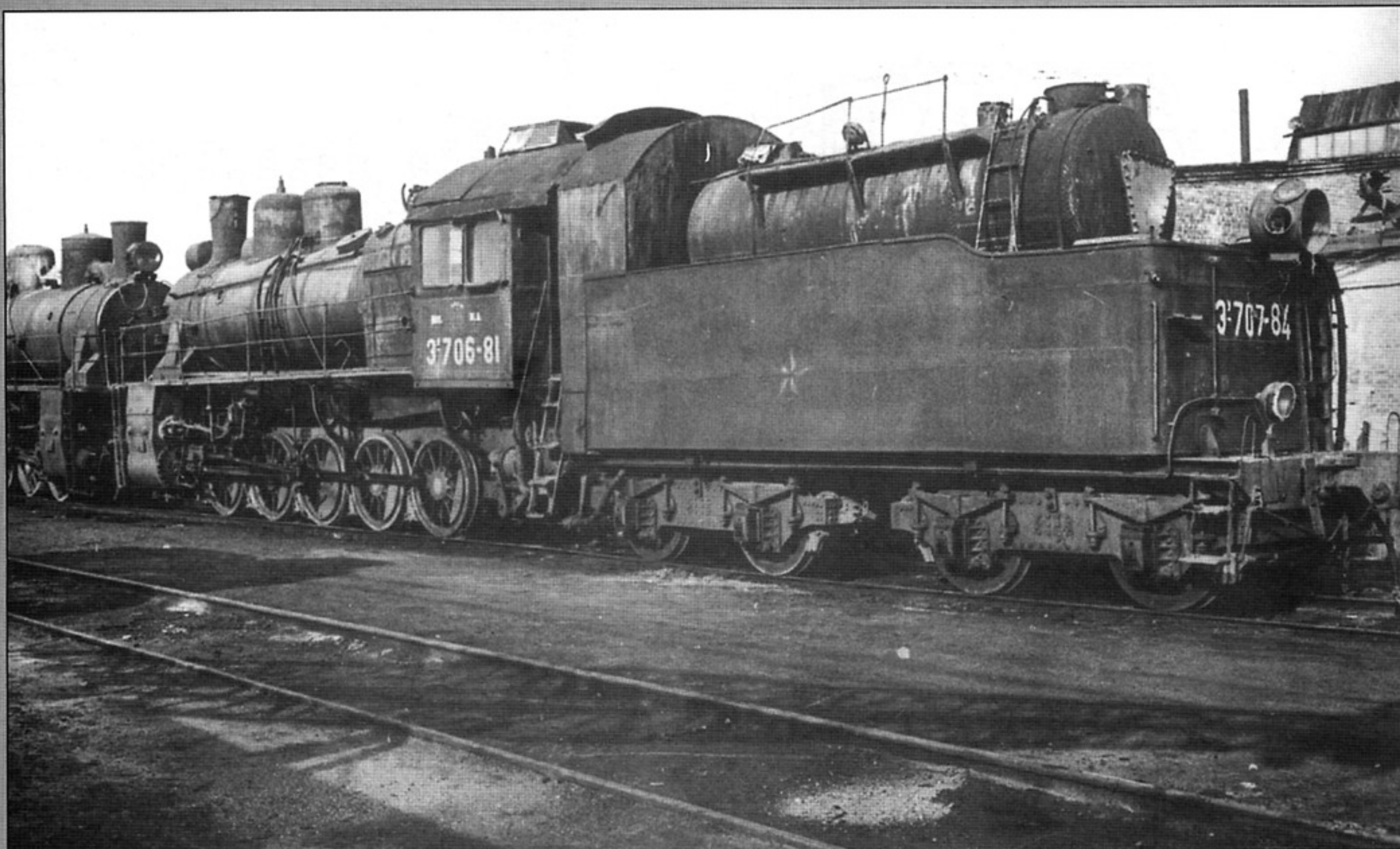
Открытая артиллерийская бронеплощадка была защищена бортовой броней 45-мм. На ней устанавливались 25-мм автоматическая и 37-мм полуавтоматическая зенитные пушки, а между ними мон-

тировались направляющие пусковой установки реактивных снарядов М-8.

Контрольная платформа. Четыре двухосные платформы были составлены в два сцепа. Загружались аварийным комплектом материалов и инвентаря: рельсы – 50 шт., шпалы – 100 шт., накладки – 50 шт., подкладки – 200 шт., болты – 2 ящика, костыли – 2 ящика, ломы – 20 шт., лопаты костыльные – 20 шт., лопаты железные – 50 шт., шпалоподбойки – 20 шт., подъемные башмаки – 20 шт., ящики с песком – 4 шт.

На контрольных платформах дополнительно устанавливались 12,7-мм зенитные пулеметы ДШК или 3-х спаренные зенитные пулеметы ПВ-1. Для защиты расчетов от осколков бомб и снарядов, вдоль бортов укладывались штабелями рельсы и шпалы.

Оба эти бронепоезда ("Козьма Минин" и "Илья Муромец") составили 31 отдельный особый Горьковский дивизион бронепоездов. Для обеспечения вспомогательных служб дивизиону были приданы: "Черный" паровоз С-179, бронедрезина БД-39, два бронеавтомобиля БА-20ЖД, три мотоцикла М-72 и ИЖ-9, шесть грузовых автомобилей ГАЗ-АА, два легковых автомобиля ГАЗ-М1 и два ГАЗ-64. Кроме того придавались специальные вагоны для размещения штаба, мед. части, мастерской, кухни, бани, складов, жилья личного состава. Вместе с приданной десантно-минометной ротой личный состав дивизиона – 335 человек.

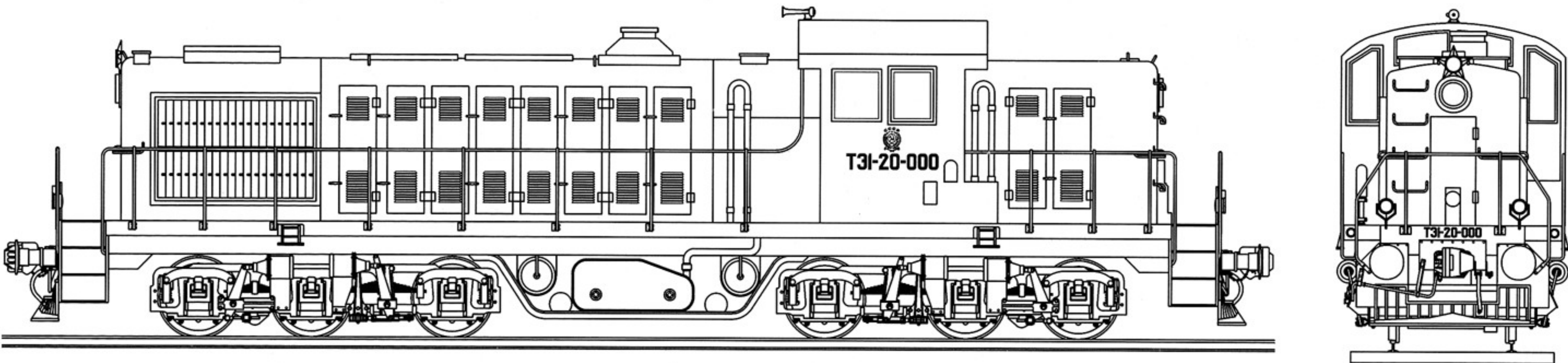


Паровоз серии Э707-84 (ТЧ Черепеть), 1978 г. Фотография Сергея Довгвилло.

Опытный тепловоз Луганского тепловозостроительного завода ТГ106-001, построенный в октябре 1961 г. Мощность односекционного тепловоза по дизелю составила 2000 л.с. Фото из архива А.Понамарева



Грузо-маневровый односекционный тепловоз с электрической передачей ТЭ1-20

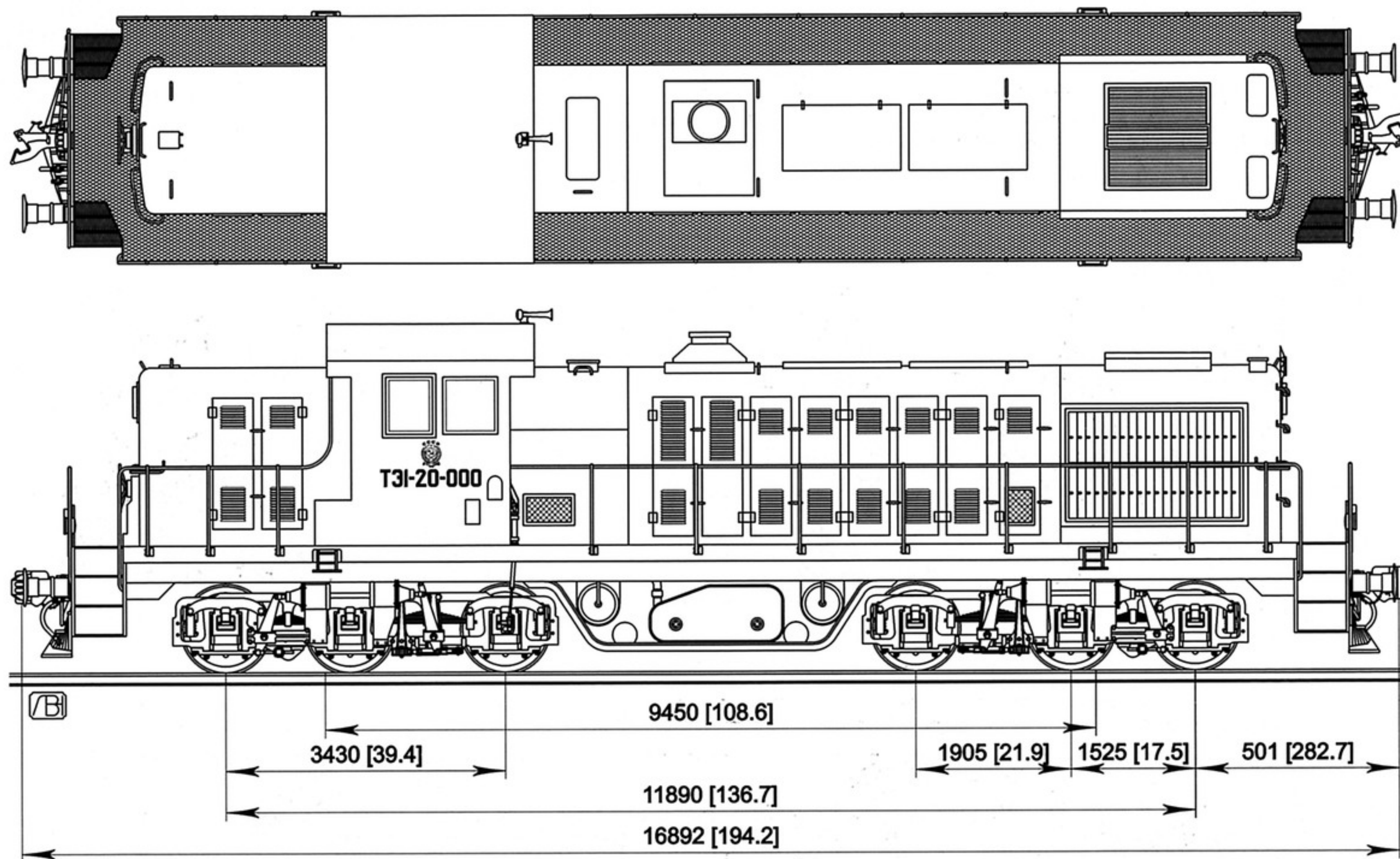


Общий вид тележки тепловоза ТЭ1 (1:43,5)

Основные характеристики тепловоза ТЭ1

Год постройки	1947
Тип (осевая формула)	0-3o-0 - 0-3o-0
Ширина колеи, мм	1524
Длина тепловоза, мм	16 892
Колесная база, мм	11 890
База тележки, мм	3430
Минимальный радиус проходимых кривых, м	125
Вес, т	
служебный	123,9
сцепной	123,9
Диаметр ведущих колес для №№001-121, мм	1014
Диаметр ведущих колес для №№122-300, мм	1050
Конструкция скорость, км/ч	90
Мощность номинальная, л.с.	1000
Запас топлива, т	5,15
Запас песка, кг	1200

Информацию и материалы предоставил В.О.Айдиньян;
Использованы материалы книги В.А.Ракова «Локомотивы Отечественных железных дорог 1845-1955 гг.»

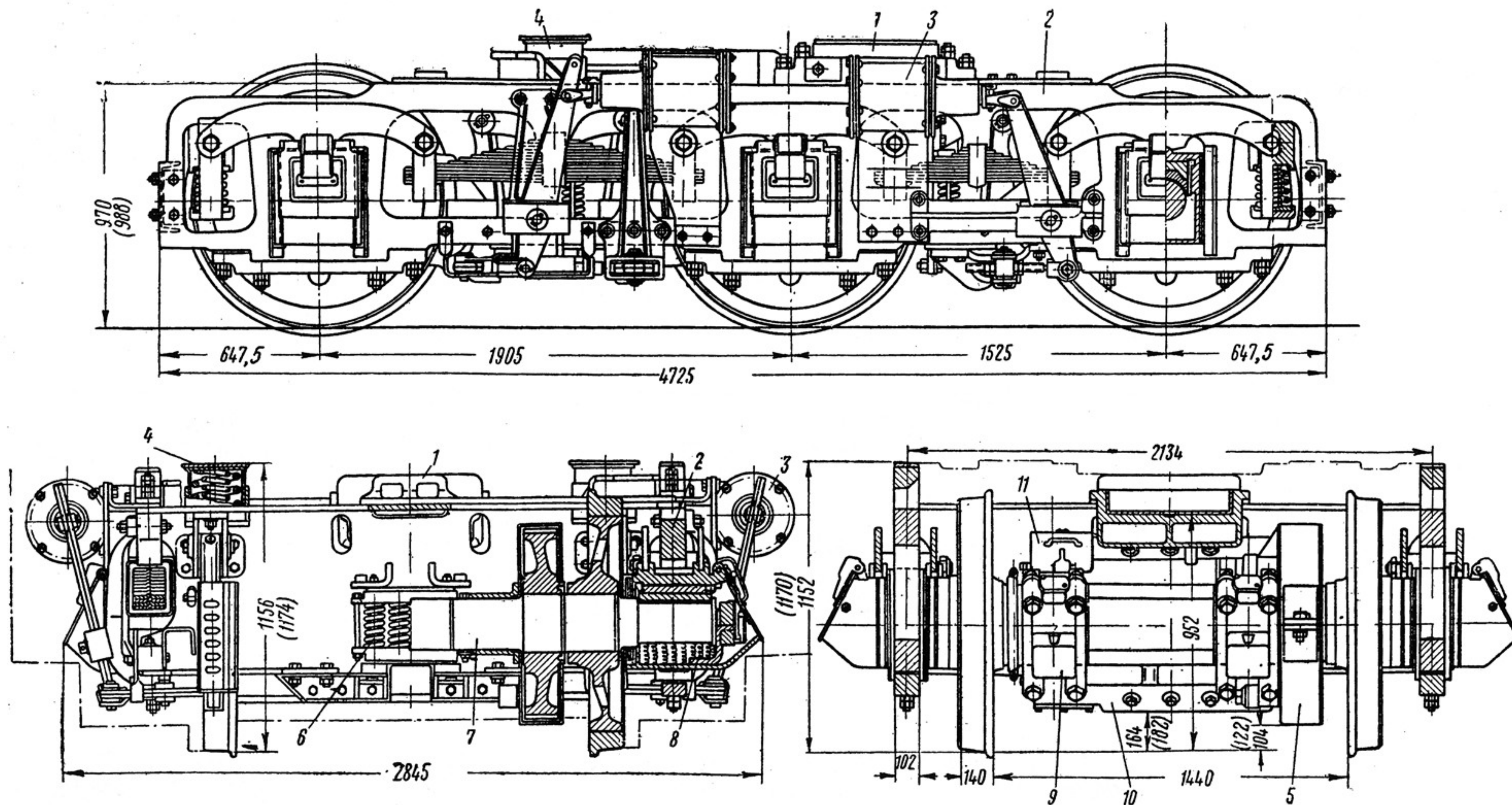


В Советском Союзе для устранения отставания в области тепловозостроения, которое в угоду политическим репрессиям было объявлено в довоенное время вредным (в 1937 г.), принимается решение о тщательном изучении и практической реализации американского образца дизельэлектрического локомотива типа 0-3-0 – 0-3-0 постройки завода Алко, поставлявшихся в СССР в период Великой Отечественной войны. В США к 40-х годам успешно реализовывалась тепловозостроительная программа на многих заводах. Особенно успешными такие работы шли в области постройки маневровых локомотивов.

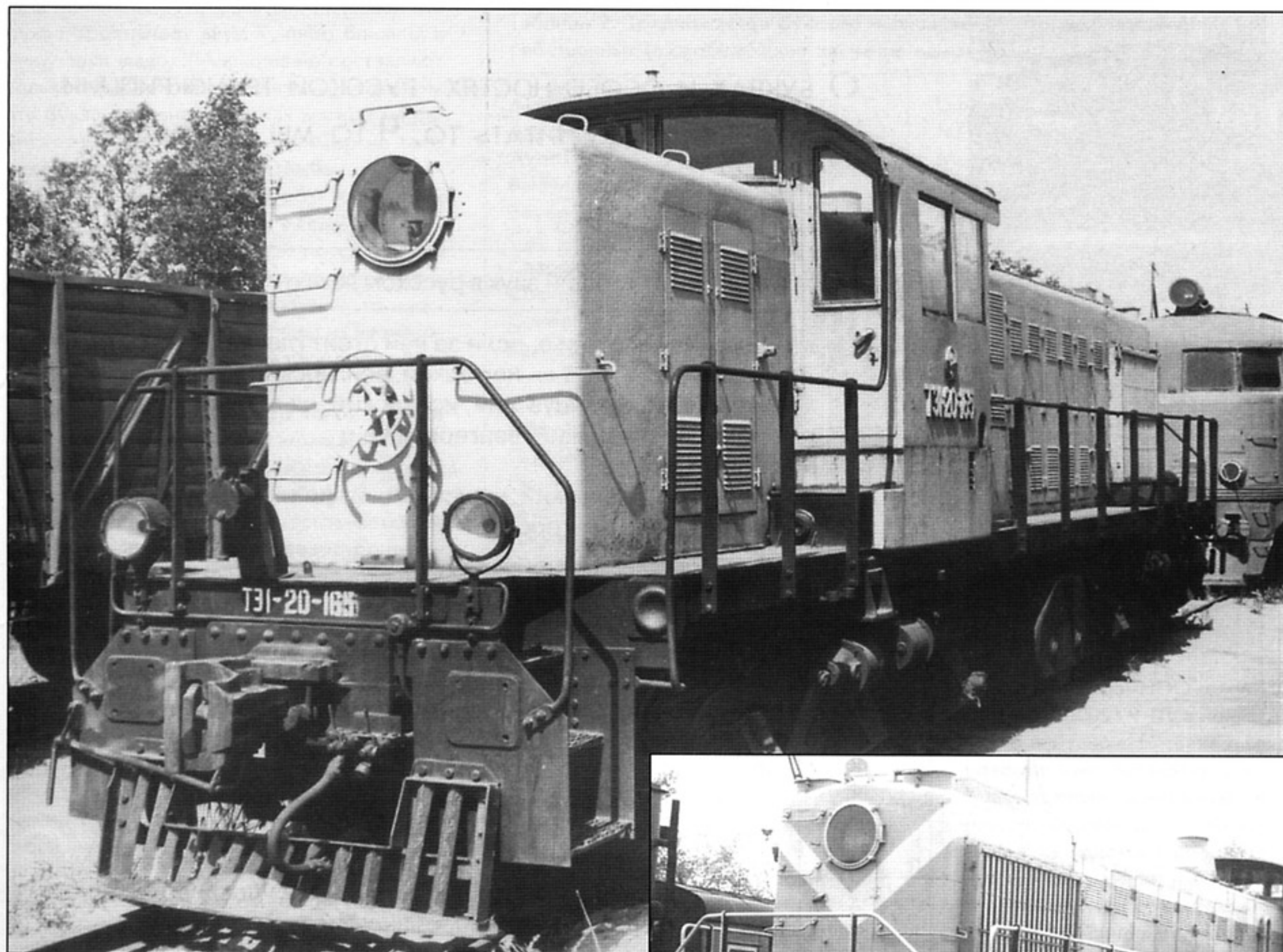
Один из ленд-лизовских американских тепловозов (не бывший в эксплуатации Д^А20-52) передается для тщательного изучения на Харьковский завод. Работы по изучению и адаптации к производству этого тепловоза в советских условиях вели две группы под руководством А.А.Кирнарского (мех. часть) и Н.Д.Вернера (дизель). Руководил этими работами инженер М.Н.Щукин.

После изменений в конструкции тепловоза по условиям советских промышленных стандартов, замены конструкционных материалов и приведения тепловоза к условиям эксплуатации на СЖД (изменение диаметра колес вместо 1016 мм, установка тормозных кранов машиниста №184 сист.Казанцева, воздухораспределителя №135 сист.Матросова, снижения нагрузки на ось и пр.), замены аккумуляторных батарей отечественного типа, освоение производства американского дизеля в советских условиях и т.д. появляется в 1947 г. первый тепловоз ТЭ1-20-001. Цифра 20 означала нагрузку от колесной пары на ось – 20 тс. В серию тепловоз пошел в этом же году и выпускался до 1950 года – всего 300 машин с номерами 001-300. Тепловозы проработали в парке СЖД на Орджоникидзевской, Ашхабадской, Рязано-Уральской железных дорогах. Но потом тепловозы передавались на различные дороги и закончили свою работу в период 80-х годов.

Тележка тепловоза ТЭ1



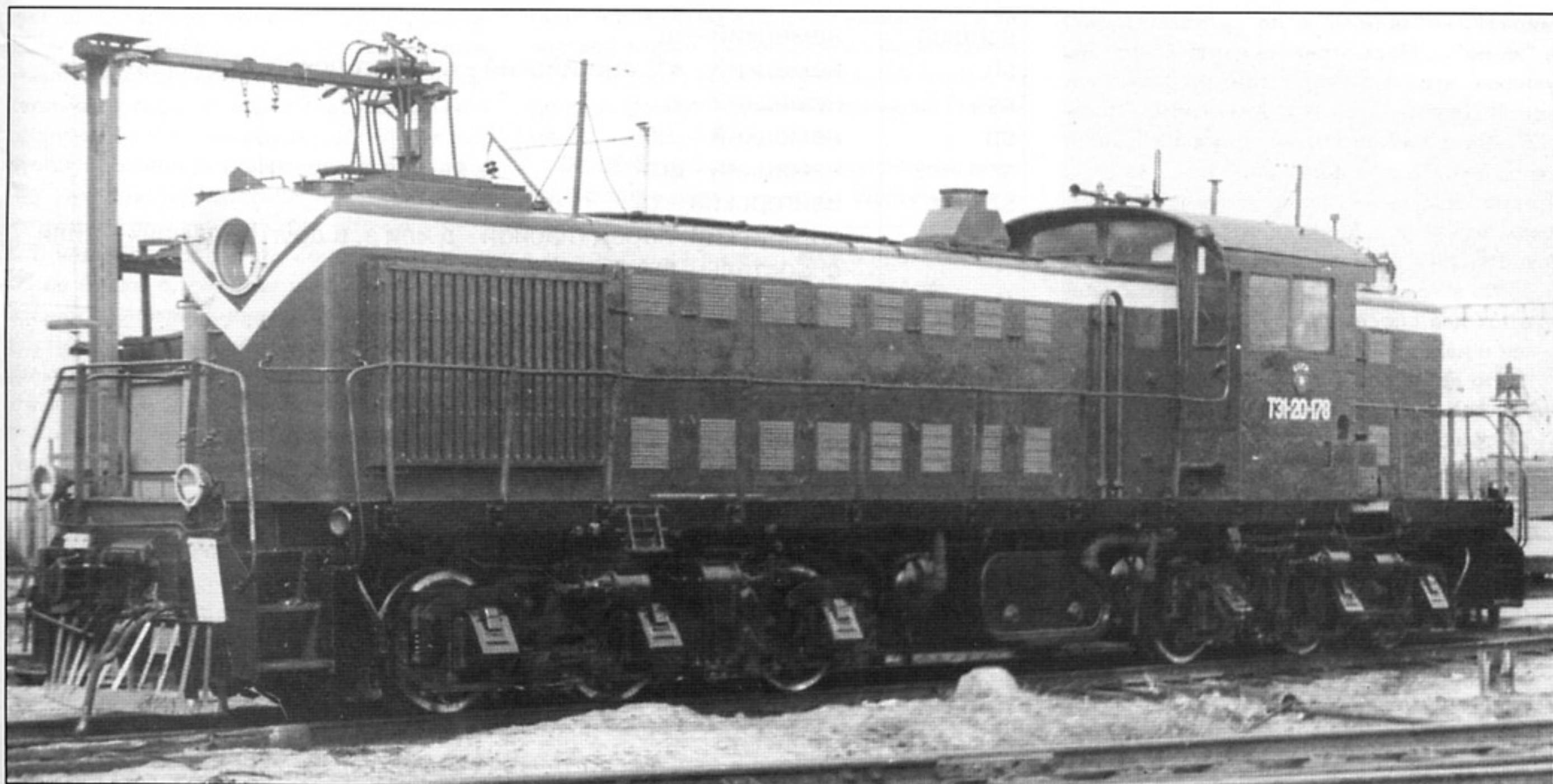
1. Шкворневая балка, 2. Рамные листы тележки, 3. Тормозной цилиндр, 4. Скользун,
 5. Кожух шестерен тягового электродвигателя, 6. Пружины подвески электродвигателя,
 7. Колесная пара, 8. Буксовая коробка, 9. Моторно-осевой подшипник, 10. Остов электродвигателя,
 11. Смотровые люки электродвигателя.
- (Цифры в скобках указаны для тележки с диаметром колес 1050 мм)



Спасенный тепловоз **ТЭ1-20-165** для музейной коллекции быв. приписки Окт.ж.д. находился на музейной площадке в Шушарах. Фото А.Логинова, 1991 г. Теперь тепловоз **ТЭ1-20-165** стал украшением коллекции натурных образцов железнодорожной техники в Бресте. Фото С.Шевчука, 2003 г.



ТЭ1-20-178 довольно долгое время работал в депо Кандакша, Северной ж.д. Эта фотография сделана в 1980 году и, судя по состоянию машины, окраске и ухоженному виду, реальной необходимости ликвидировать подобные исторические раритеты вряд ли можно увидеть.





В статье "На марках ООН - средства транспорта", помещенной в ЛТ 9/2000 мое внимание привлекла фраза: "На рисунке одного из конвертов ... представлены паровоз серии СтЕж ... и современный электровоз..." "Что за серия такая?" - подумал, разглядывая рисунок... Но одного взгляда на рисунок было достаточно - речь идет не о серии, а о названии железной дороги. На картинке товарный паровоз типа 0-3-0 Общества Австрийских государственных ж.д., по-немецки - Staatseisenbahn Gesellschaft, сокращенно StEG. По-немецки это сокращение произносится "штег", но автор, по-видимому, знает не немецкий, а, скорее всего, французский язык, в котором буква G означает звук Ж.

Недоразумения такого рода довольно часто встречаются при переводе иностранных имен собственных на русский язык и вызваны тем, что некоторые буквы в разных языках произносятся по-разному. Чего стоит произношение среди наших моделистов самого распространенного типоразмера НО - и "ха-ноль" и "но", и "хальб-нуль", и "эн-но"... Посмотрев на карту США, мы увидим, что Нью-Йорк стоит на реке Гудзон, а открыв книгу Н.И.Карташова "История развития конструкций паровозов", можно прочесть про паровозы типа "Хацен". Три разных имени - а между тем, в английском языке это одно-единственное имя и пишется оно: Hudson.

Дело в том, что в русском языке существуют два способа передачи иноязычных имен и названий:

1) по названию букв, берущий свое начало ещё с допетровских времен, и

2) способом имитации произношения оригинала, получивший широкое применение уже в тридцатых годах XX века.

В качестве примера можно снова взять упомянутую книгу Карташова: фамилия Hawthorn передается то по написанию, как Гаутзорн, то по звучанию - как Хоутзорн или Хейтзорн. На этом примере мы видим и такую особенность перевода иностранных имён собственных на русский язык, как передача звучания латинской буквы H, стоящей в начале слов, через русскую букву Г, хотя

О БУКВАХ И ОСОБЕННОСТЯХ РУССКОЙ ТРАНСКРИПЦИИ ИЛИ КАК НАДО ЧИТАТЬ ТО, ЧТО МЫ ВИДИМ...

Таблица 1.

Буква	Соответствующий звук в русском языке
a	английский э или о, если за ней стоит гласная - эй; остальные языки - а д немецкий, венгерский - э
c	немецкий, французский, испанский - к; английский - к или с; польский, чешский, венгерский - ц
ci	польский - ть
ch	немецкий, польский, чешский ¹⁾ - х; французский - ш; английский, венгерский - ч ²⁾
ck	К
cs	венгерский - ч
cz, ccz	польский - ч; венгерский - ц
e	е или э; английский (часто) - и
ei	немецкий - ай
g	английский, итальянский - г или дж; французский - г или ж; остальные языки - г
gh	Г
gn	итальянский, французский, испанский - нь
gy, ggy	венгерский - дь
h	в начале слова традиционно - г, в настоящее время обычно - х; в середине слова - х; после гласных - удваивает впереди стоящую гласную, но не произносится
j	английский, итальянский - дж; французский - ж; испанский - х; остальные языки - й
l	немецкий, польский - ль; остальные языки - л
i	польский - л
ly	венгерский - й
ц	немецкий, венгерский - э или ё
ph	Ф
q, qu, qw	ку или кв
r	р ³⁾
rh	Р
rz	польский - ж
s	венгерский, японский - ш; немецкий - з; остальные языки - с
sch	немецкий - ш
schtsch	немецкий - щ
sh	немецкий - ж ⁴⁾ ; английский - ш; венгерский, японский - с
ss	немецкий - с
sp	немецкий - шп
st	немецкий - шт ⁵⁾
sz, ssz	венгерский - с
th	английский: перед гласной - д или з, в других случаях - т или с ⁶⁾ ; остальные языки - т
tsch	немецкий - ч
u	английский - у или ю; остальные языки - у
ь	немецкий, венгерский - ю
v	немецкий - ф или в ⁷⁾ ; остальные языки - в
w	английский - в или у; остальные языки - в
y	немецкий - ю; английский, японский - й; венгерский - ь
z	немецкий, польский, чешский - ц; английский, французский, венгерский - з
zs	венгерский - ж
и	чешский - ч
ш	чешский - рж или рш
ль	чешский - ш
ñ	чешский - ж
ï	польский - ж

практически во всех европейских языках эта буква обозначает звук Х, либо близкий к нему звук-выдох. Исключение составляют только западнославянские языки, в котором эта буква произносится, как мягкое (украинское) Г; вот ещё один пример из того же Карташова: фамилию **Hedley** он передает и по-новому способу - Хедлей (стр.18), и по-старому - Гедлей (стр.84). А так как переводчики пользуются тем или иным способом по своему усмотрению и не все они являются полиглотами, то иногда, когда им попадаются слова из незнакомого языка, получают казусы вроде "паровоза серии СтЕж".

Вот любопытный пример того, что при этом может получиться. В немецком издании книги В.А.Ракова "Russische und Sowjetische Dampflokomotiven", выпущенной издательством TRANSPRESS, встречается название французского паровозостроительного завода Anshibo. В конце этой книги дан хороший список всех заводов, когда-либо строивших паровозы по заказам русских железных дорог, но завода с таким названием в этом списке нет! Зато там указан другой завод - Anjubault, название которого не встречается в тексте немецкого издания. Но звучат эти слова - первое по-немецки, а второе по-французски - совершенно одинаково: Анжибо! В.А.Раков в своей книге (в её русском издании) привёл русскую транскрипцию названия французской фирмы. Однако немецкий переводчик этого не знал и уж, конечно, он не знал французского языка (впрочем, и с железнодорожной тематикой, судя по допущенным им ошибкам, он тоже знаком не очень хорошо), поэтому он воспроизвел немецкую транскрипцию русского названия завода. Так и появилась несуществующая фирма - Anshibo.

Дополнительные трудности при передаче звучания иностранных имён и названий создает наличие в некоторых языках звуков, отсутствующих в других языках, например, дифтонги th в английском, умляути в немецком, буквы щ и ы в русском и т.д. Наибольшие трудности для транскрипции представляет, конечно, французский язык. То ли из лени, то ли из-за слишком живого темперамента французы вместо нескольких рядом стоящих гласных обычно произносят какую-нибудь одну, а на то, чтобы произнести конечную согласную у них уже совсем терпения не хватает. При

Таблица 2. Традиционное русское написание некоторых иностранных имён собственных (в скобках дано звучание на языке оригинала)

AEG	АЭГ	Ljungström	Юнгстрем
Anjubault	Анжибо	MGK, Karlsruhe	МГК, Карлсруэ
Avonside	Авонзид	Mulhouse	Мюлуза
Baldwin	Балдвин	Orenstein & Koppel	Оренштейн и Коппель
Beyer-Peacock	Байер-Пикок	Riggenbach	Риггенбах
Cail	Кайль	Schichau	Шихау
Chapelon	Шапелон	Schneider	Шнейдер
Cockerill	Кокериль	Schwartzkopf	Шварцкопф
Couillet	Кулье	Sigl	Зигль
Eastwick	Иствик, Истуик	StEG, STEG	Штег
Fives-Lille	Фив-Лилль	Strub	Штруб
Franco Belge	Франко-Бельж	StuG	Штуг
Gillingham	Джиллингем	Stumpf	Штумпф
Gülsdorf	Гельсдорф	Vauclain	Воклен
Gouin	Гуэн	VERO	ФЕРО
Grafenstaden	Графенштаден	Vignolles	Виньоль
Hagans	Гаганс (Хаганс)	Walschaert	Вальсхерт, Вальсхарт
Hartmann	Гартман	Wiener-Neustadt	Винер-Нойштадт
Hanomag	Ганомар	Winans	Уайненс
Henschel	Геншель (Хеншель)	Wühlert	Вэлерт
Heusinger	Гейзингер (Хойзингер)	Yorkshire	Йоркшир
Hohenzollern	Гогенцоллерн	Zoelly	Целли

этом гласные звуки передаются таким огромным количеством буквосочетаний, что дать краткие рекомендации по транскрипции в журнальной статье просто невозможно. То же можно сказать и об английском языке, где буквы уже давно перестали соответствовать звукам, которые они должны были бы изображать, как это принято у всех остальных народов. Впрочем, практичные англичане, очевидно, сами запутавшиеся в родном языке, нашли выход - создали систему знаков транскрипции, благодаря которой, заглянув в словарь можно узнать, как же читается то или иное слово. Если бы они ещё догадались использовать эти знаки вместо явно ненужных им букв, это значительно облегчило бы понимание их языка и иностранцами, да, пожалуй, и ими самими.

Ниже приводятся рекомендации по произношению некоторых наиболее распространенных букв и буквосочетаний (таблица 1), позволяющие читателю разобраться в произношении иностранных названий и, в качестве справки, небольшой словарь принятых в русской железнодорожной литературе иностранных названий и фамилий (таблица 2).

Остается добавить, что надстрочные значки, вроде нашего символа ударения, сто-

ящие над гласными буквами в большинстве иностранных языков означают долгое произношение и могут быть изображены удвоенной гласной.

И в завершение одно замечание, касающееся перевода географических названий. В разных языках нередко употребляются разные названия одних и тех же мест. Классический пример: польская Одра и немецкий Одер - одна и та же река. А вот, например, встречающийся в немецкой литературе XIX - начала XX века город Mailand вы сможете найти только на картах того времени и то, только на отпечатанных в Германии, поскольку все остальные народы называли этот город Миланом. А английское Georgia может оказаться не только американским штатом Джорджия, но и Грузией. Так что не поленитесь лишний раз заглянуть в словарь и сверить текст с картой.

¹⁾ В чешском языке это сочетание считается одной буквой, стоящей в алфавите после буквы h, следует иметь это в виду при пользовании словарями.

²⁾ Иностранные имена собственные, содержащие буквосочетание **ch**, перешедшие в другие языки, обычно произносятся так, как звучат на языке оригинала: Chevrolet - Шевроле, Chrysler - Крайслер, Bachmann - Бахман (двойное nn на конце показывает, что это - немецкая фамилия).

³⁾ В английском языке после гласной произносится как **a**, однако по традиции в конце слов при переводе на русский обычно пишется **p**.

⁴⁾ В немецком языке звук **ж** отсутствует, данное буквосочетание введено специально для его обозначения в транскрипции русских слов.

⁵⁾ В XIX веке часто это сочетание передавали как **ст**, например, Stroussberg - Струсберг.

⁶⁾ В действительности звук в английском языке представляет нечто среднее между этими двумя звуками в русском; пример традиционного перевода: North - Норт (север), Northern - Нозерн (северный).

⁷⁾ В словах немецкого происхождения и в конце слов - **ф**, в заимствованных - **в**, в аббревиатурах - **фау**: Vera [Вера (имя)], VEB [фау-э-бе] (сокращение от немецкого выражения, "Volkseigene Betrieb" = "народное предприятие").



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.

"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

Книгу Л.Москалева "Наши узкоколейные паровозы", "Кукушка или с паровозом по узкой колее", "От конки до трамвая", "Трамвай и троллейбус Санкт-Петербурга" дорожного или меняю / 109388, Москва, ул.Шоссейная, 58-2-13

Стрелки piko п-образные в хорошем состоянии арт. 14327 и светофоры piko п-образные в хорошем состоянии арт. 6866., желательно в Екатеринбурге. // e-mail: privalov@studio-41.com или пейджер 8(3432) 588700 аб 91408.

ПРОДАЮ

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

НО-ТТ: лесопилка 500 р., здание ПТО крытое 2-х стойловое - 1000 руб., водонапорная башня- 500 руб., водоразборная колонка - 200 руб./ Хомутов В.Ю., 412311, Саратовской обл., г.Балашов, пр.Космонавтов 2-3 (т.(после 18 мск.) 8-845-45-2-03-05)

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

Книги П.Кашин и др., "Наши узкоколейные тепловозы и электровозы" (в 2-х том.), В.А.Раков "Локомотивы 1845-1955, "Локотранс" 1995-2003 гг., "Ж.дело, "Локомотив", "Пантограф", проспекты по локомотивам и пр./ 109388, Москва, ул.Шоссейная, 58-2-13

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

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

Модели НО(РІКО) или меняю на ТТ (ТЭЗ, ТЗЗ4, Е70, паровой кран). Подробности в самоадресованном конверте / 141007 Моск. обл., Мытищи, а/я 328, Епифанцеву И.Д.

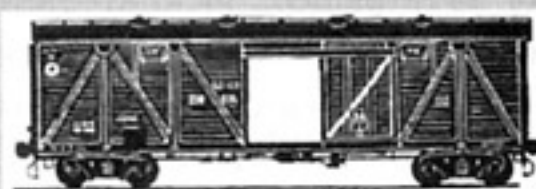
Модели ТТ (БТТБ): BR130, BR103, BR86, BR92, CC7139, вагоны 4-осн пасс., товарные полувагоны / Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

Тепловоз 142-001 (ТЭ109) НО (1:87) ROCO, новый, 4000 руб./ Т. в Москве (095) 598-12-13, 8-903-621-45-14

Здания Auhagen новые: (НО - вокзал Краков 11381, Отель Бюргхауз 12348, дом 11385, Stellwerk 11386, ТТ - пакгауз 13309, дачные домики 13315, N - пригор. дома 14462, пакга-

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 470 Модель 4-х осной платформы для контейнеров

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

"Modelena"



Железнодорожные модели - почтой

Адрес в Интернете: www.modelena.ru

E-mail: staltsev@modelena.ru

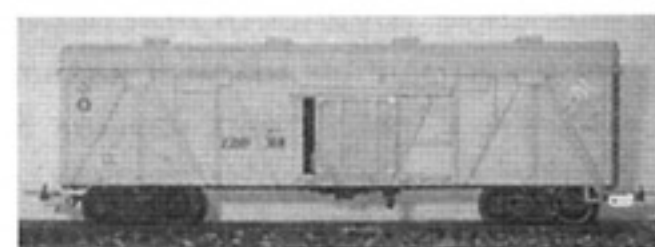
Заказ: оплата почтовым переводом 200 руб (150 руб.+ почта по России 50 руб.) по адресу:

144012 Московская обл.,
Электросталь, а/я 104,
Ивониной И.А.

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



НО 1:87



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

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

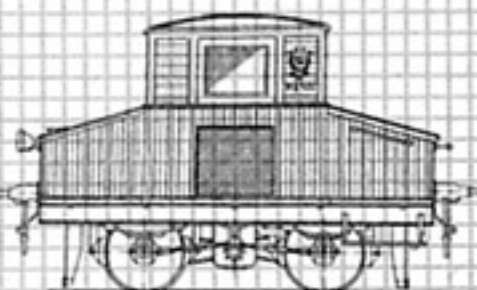
Цены на модели приведены по курсу 1 евро = 36 руб

Модели высылаются при 100% предоплате.

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

Уважаемые любители железных дорог!

Для восстановления мотрисы МЗ/2 музею техники С-К ж.д. требуются чертежи, рисунки и фото оригинального вида мотрисы. В.Власенко, 344001 Ростов/Дону, ул.Гусева, 2. Дорожный музей



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

уз 14460, перрон с навесом 14459 / 144012 Моск. обл.,
Электросталь, а/я 104, Сергеев О.А.

ИЩУ

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.

Ищу друзей по переписке - любителей тепловоза ТЭП70. Отвечу всем. / Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

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

Ищу напарника (студент, железнодорожник с бесплатным проездом по ж.д.) для совершения совместного путешествия в 2004 году по железной дороге до Владивостока. Мне 28 лет / Серебров А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

Фото и информацию о депо приписки э.поездов ЭР1-34, 70, 148, 152, 162, 213. / 143 500 Московской обл., Истра, а/я 11, Чернов Д.А.

МЕНЯЮ

Фото (10x15) 6 шт 4,8,12 и 16 осных транспортеров на фото 6 и 8 осных полувагонов, думпкаров или чертеж 8 осного думпкара / Клинов Г.А., ул.Комсомольская, 78-64, Ногинск, Московской обл., 142400

Фото ТПС, ЭПС, МВПС на аналогичные / 143 500 Московской обл., Истра, а/я 11, Чернов Д.А.

Модели ТТ пассаж. и тов. вагоны на вагоны РИКО (НО) / 347879 Ростовской обл., Гуково-9, Криничная, 159, Четвертных Ю.А.

НО модель Es64 U2-002, 5 эпоха, новый 2003 г. вып. на BR120 в хор. сост. / 231600 Беларусь, Гродненская обл., Мосты, а/я 9, Шевчук С.Н. / (т.015-15) 33-7-00

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ФОТО- и ВИДЕОМАТЕРИАЛЫ

ФОТОГРАФИИ, ВИДЕОФИЛЬМЫ КАЛЕНДАРИ

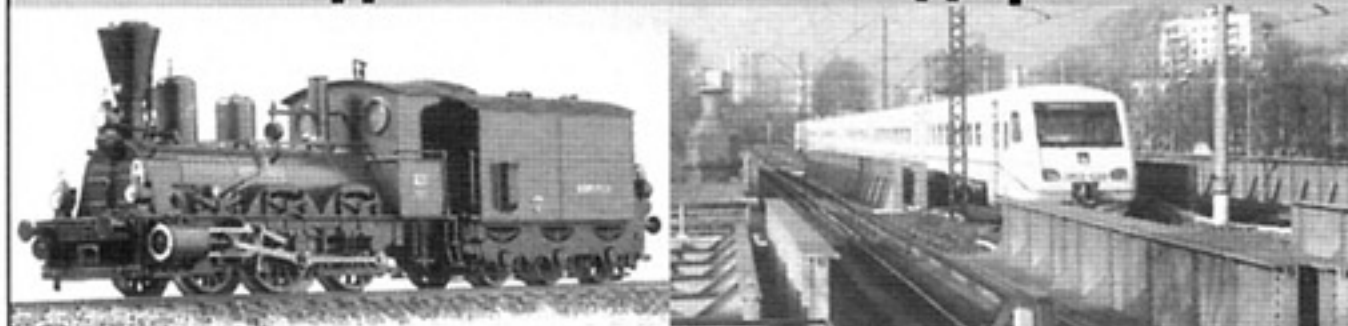
Информация и заказ по почте:
Россия, 125475, Москва, А/Я 6, Ю.Э.Акимов
www.comail.ru/~bahn

Продажа в магазинах:

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

ООО "МОДЕЛИЗМ"

Модели железных дорог



Магазин работает ежедневно с 11 до 19 часов
Москва, метро "Тульская", Варшавское ш. 9
"Детская ярмарка на Тульской", 2 этаж,
Зеленая линия, пав 26-67
Т. 8-926-234-80-58; 8(095)567-70-68 после 22.00
modelizm@mtu-net.ru

ВЫСТАВКА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МОДЕЛЬ 2004

в Санкт-Петербурге
открыта для посещения 22-31 марта
2004 года в помещении ЦМЖТ
(Санкт-Петербург, ул.Садовая, 50)
с 11 до 17 часов



Клуб любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

Санкт-Петербург
Обводной канал, 114, ДК
Карла Маркса

по средам
с 15.00 до 18.00



ЮЖНЫЙ ВХОД

KiT Hobby Ltd.
ВВЦ, ПАВИЛЬОН №8,
ЮНЫЙ НАТУРАЛИСТ
ЕЖЕДНЕВНО
12.00-18.00

0 10 20
Z N TT HO

ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА "ЛОКОТРАНС"



Журналы "ЛОКОТРАНС" прошлых выпусков

6-12/01; 1-12/02,03 за 1 экз. 60 руб.

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

(80 руб + 25 руб почта) 105 руб

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

(75 руб + 40руб.почта) 105 руб.

"Локомотивы отечественных железных дорог"1845-1955г.г.
В.А.Раков (565с.,М.,Т.1) (240 руб + 80 руб почта) 320 руб.

"Локомотивы отечественных железных дорог"1856-1975
г.г.В.А.Раков (565с.,М.,Т.2) (450 руб + 80 руб почта) 530 руб.

"Локомотивы отечественных железных дорог".В.А.Раков
Выпуски 1845-1955 и 1956-1975 гг.

Комплект 2 книги (+ почта 4 кг) 720 руб.

Скоростной и высокоскоростной железнодорожный
транспорт. Т.1. - СПб., 2001., 320 с., 265 илл.

(250 руб / 50 руб почта) 300руб.

Скоростной и высокоскоростной железнодорожный
транспорт. Т.2. - СПб., 2003 -

(390 руб + 50 руб почта) 440 руб.

Атлас. Железные дороги России, страны СНГ и Балтии, А4, тв
переплет, 230 стр., 2002 г.и. Омское картограф. Издат-во.

Содержит подробные карты + планы жд крупных городов.

(300 руб + 40 руб почта) 340 руб.

Для получения заказа сделайте почтовый перевод:

144012 Московская обл. Электросталь, а/я 104

Ивониной И.А.

На обратной стороне почтового перевода в разделе

"Для письменного сообщения" укажите название заказа и свой
доставочный адрес

Внимание!

В стоимость заказа входит почтовая доставка по России

Электровоз ВЛ60, ВЛ60к З.М.Дубровский и др.
(160 руб+30 почта) 190 руб.

Тепловозы ЧМЭЗ, ЧМЭЗЭ, ЧМЭЗТ. З.Х.Нохтик
З.М.Дубровский и др. 190 руб.

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

(262 руб + 20 руб. почта) 282 руб.

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

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

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

Строительно-путевое дело в России 20 века. И.Кантор,
учебник, 277 с., м/перепл, 2001г. (много фото, эскизов
мостов и образцы стр. архитектуры)

(180 руб+30 почта) 210 руб

С.БОЛАШЕНКО (ЛОГАЧЕВ С.Д.). УЗКОКОЛЕЙНЫЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ: ИСТОРИЯ, СОВРЕМЕННОСТЬ,
ПУТЕШЕСТВИЯ. - 2003 г., 196 с., 14x20 см, м. перепл.

(250 +30 почта) 280 руб.

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

ПРОДАЮТСЯ В МОСКВЕ НА ТУЛЬСКОЙ!!!

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

Купон объявления в "Локотранс"

ЛОКОТРАНС

Альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

РУБРИКА

Продаю

Куплю

Ищу

Меняю

Разное

Текст объявления:

Адрес, телефон, E-mail, Ф. И.О.

Заполните купон и отправьте по адресу:

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

1. Купон дает право на бес-
платную публикацию одно-
кратного частного объявле-
ния.

2. Для публикации без ку-
пона следует оплатить по-
чтовым переводом 20 руб.
по адресу: Россия 144012
Московская обл., Электро-
сталь, а/я 104, Ивониной
Ирине Александровне.

В этом случае достаточно
на почтовом переводе в раз-
деле "Для письма" сообщить
текст объявления.

4. Члены информационно-
го клуба "Локотранс" имеют
право на бесплатную публи-
кацию своих объявлений.

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

6. Редакция не несет ответ-
ственность за достоверность
информации в объявлениях



Последние месяцы прошлого года и начало этого, всегда в Европе и в мире, богаты событиями для коллекционеров. Это не удивительно так, как именно в эти сроки проходят многочисленные выставки игрушек и моделей, это пора заключения договоров с производителями, и, самое главное, это демонстрация своих намерений со стороны производителей для создания благодатной инвестиционной почвы на целый год вперед.

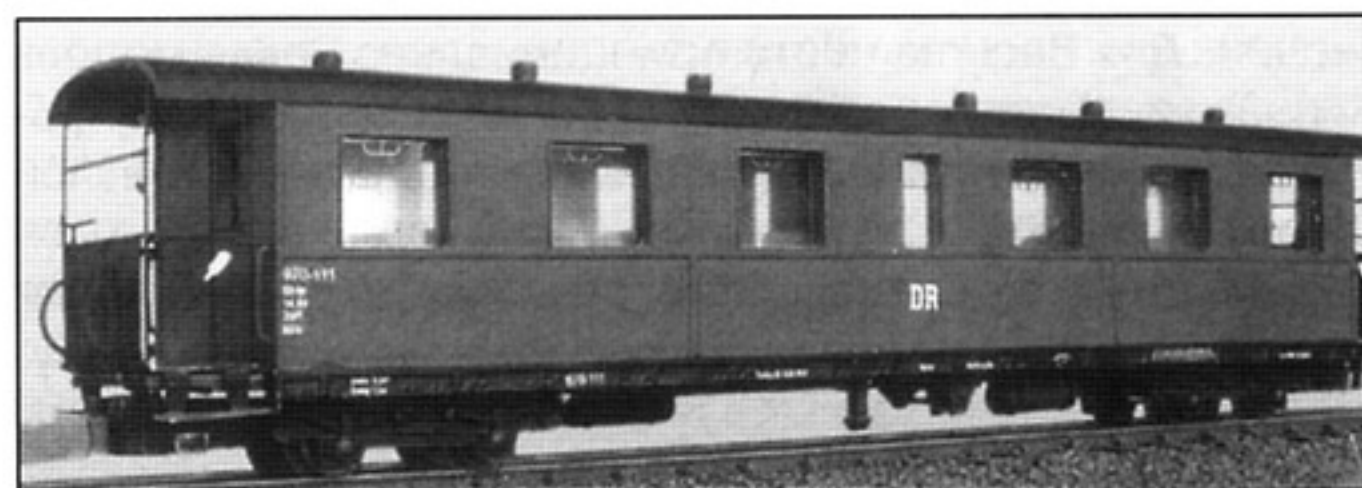
Производитель в Европе задолго до появления долгожданной модели в коробке громко и ясно объявляет о своих намерениях, достоинствах своего предложения, ожидая договоров и предоплат на поставку будущей продукции. Производитель моделей активно работает и с прессой, посылая во все ведущие журналы свои пресс-релизы, устраивая показы мастер-моделей и т.д. В России, странах СНГ и на постсоветском пространстве все происходит с точностью до наоборот. Модель делается в крошечной тайне в расчете на то, что при ее появлении на свет произойдет сногшибательное открытие новой модельной звезды. Не происходит... О модели никто не знает. Объяснение этому трудно найти - но одна из причин присутствует наверняка - недалёковидность...

Пока рассмотрим то, что оказалось в поле зрения. Наконец-то появился "стартовый пакет" для системы движения автомобилей на макете в масштабе 1:120. **Faller Car System** комплектует свой набор автобусом в ТТ (модель автобуса Н6 от Gabor), зарядным устройством для

аккумуляторов, 10 метровой проволокой управления и намерениями фирмы Gabor в 2004 году освоить выпуск других разнообразных моделей автотехники в ТТ, оборудованной **Faller Car System**.

Faller прочно осваивает ассортимент ТТ и в конце года в продаже появляется новинка - вокзал в ТТ "**Friedenthal**". Здание вокзала достаточно интересное, может сочетаться по архитектурному стилю и эпохам со многими изделиями в ТТ как от Faller, так и от других фирм, например, Auhagen, имеющая самый широкий ассортимент изделий архитектуры для ТТ.

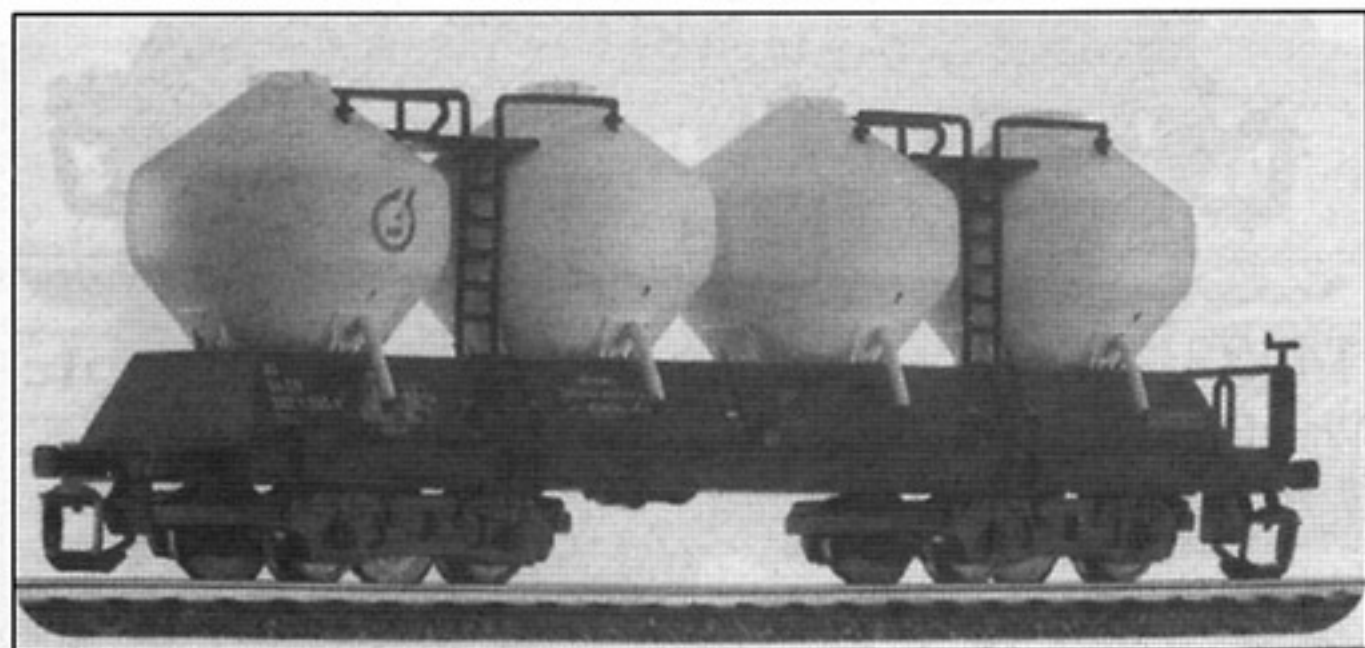
Хотя масштаб ТТ и так достаточно невелик, но среди его поклонников есть и любители узкой колеи **ТТе**. На



этом рынке работает производитель подвижного состава фирма **KITTLER**, выпустившая свою новинку - 4-осный узкоколейный пассажирский вагон - прототип вагона для колеи 750 мм.

TILLIG упрочает свои позиции экономически поглощая и подминая под себя одну фирму за другой... Каатлог набирает вес и страницы, но пунктуальность выдерживать очень трудно - модельный бизнес в Европе переживает не самые лучшие времена. Однако, для сторонников ТТ советуем купить новый каталог **TILLIG 2004** (в Москве его можно приобрести по цене от 400 до 450 руб). Согласитесь, что почти двести страниц полноцветных фотографий и большое количество вспомогательной информации по применению оборудования, электроники и новых рельсовых компонентов того заслуживают...

Постарайтесь приобрести новые выпуски цистерн от Tillig с удлиненной базой (длина по буферам 91 мм), а также новые типы вагонов для перевозки сыпучих грузов - цистерны для перевозки муки, цемента с четырьмя бункерами. На 2004 год в каталоге заявлена и новинка - дву-



хосная цистерна с одним бункером.

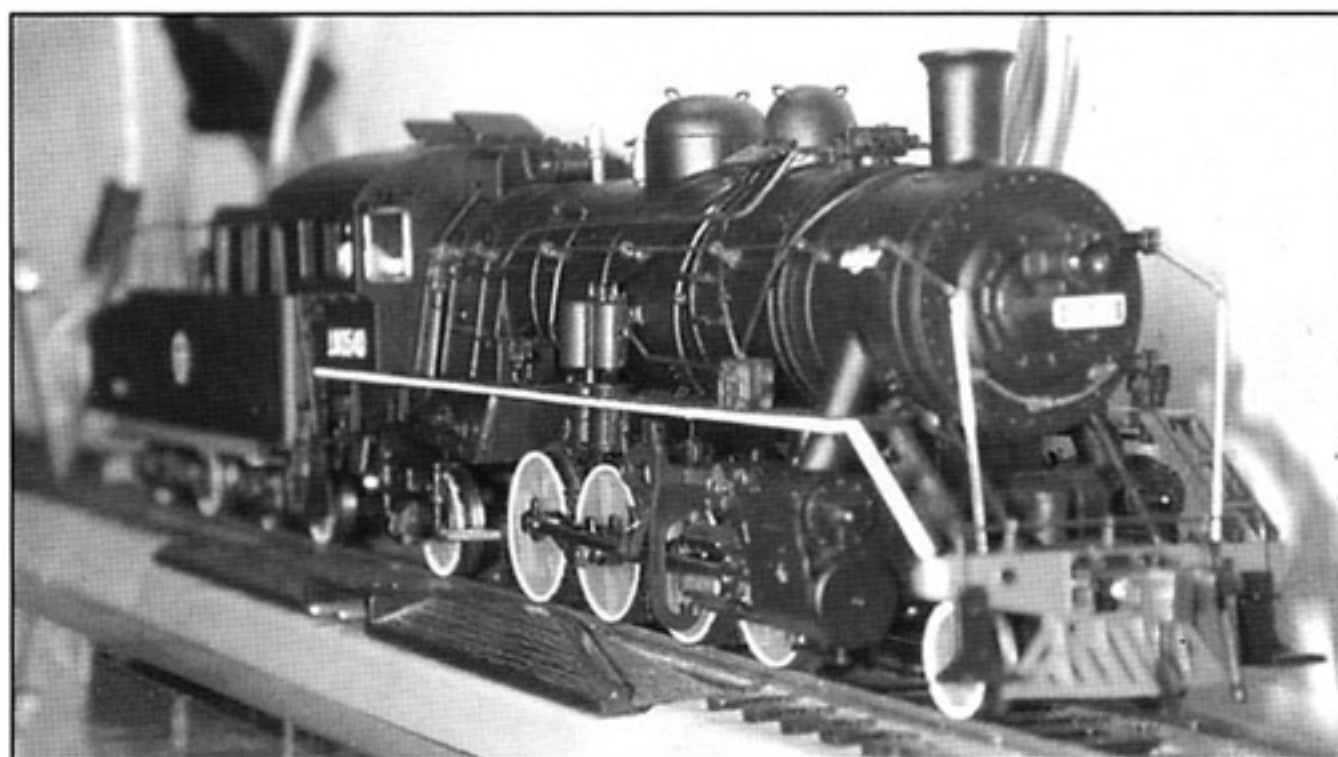
Для начинающих в ТТ и увлеченных цифровым управлением необходимо сообщить, что TILLIG расширяет ассортимент моделей локомотивов, способных принять в свой корпус декодер для цифрового управления. На 2004 год заявлен целый список локомотивов (BR118 и BR218 - тепловозы идущие в наборах, что сразу значительно удешевляет приобретение всей цифровой станции практически в два раза, конечно, если вы не приобретаете его в центральном Детском мире на Лубянской площади в Москве).

Всего же в программе TILLIG перечислены следующие локомотивы с digital - BR80, BR52, BR110, V180 2-4, V180 131, V119, BR132, BR218, BR101, BR143.0-2. Не лишне и сообщить, что TILLIG комплектует свои модели цифровыми станциями и декодерами от LENZ.

Хотя по поводу бесперспективной судьбы GUTZOLD постоянно приходят сообщения, но модели с этой торговой маркой на рынке появляются. Так произошло явление нового паровоза серии 71 с обновленным приводом (артикул 31 100).

Вот кто не перестает удивлять и радовать, так это группа производителей под общим торговым брендом Bachmann. На этот раз, под знаком **Bachmann China** появляется паровоз **MIKADO** 1-4-1 в китайском исполнении. Для Bachmann это принципиально новая модель и поэтому представляет повышенный интерес. Одну фотографию приводим в черно-белом варианте, а цветной снимок - на стр.41.

Для полноты оценки следует сказать, что MIKADO заявлен и у TRIX как новинка, а также это довольно популярная модель у Rivarossi в HO. Но, даже в N, существует этот паровоз от фирмы Con-Cor.

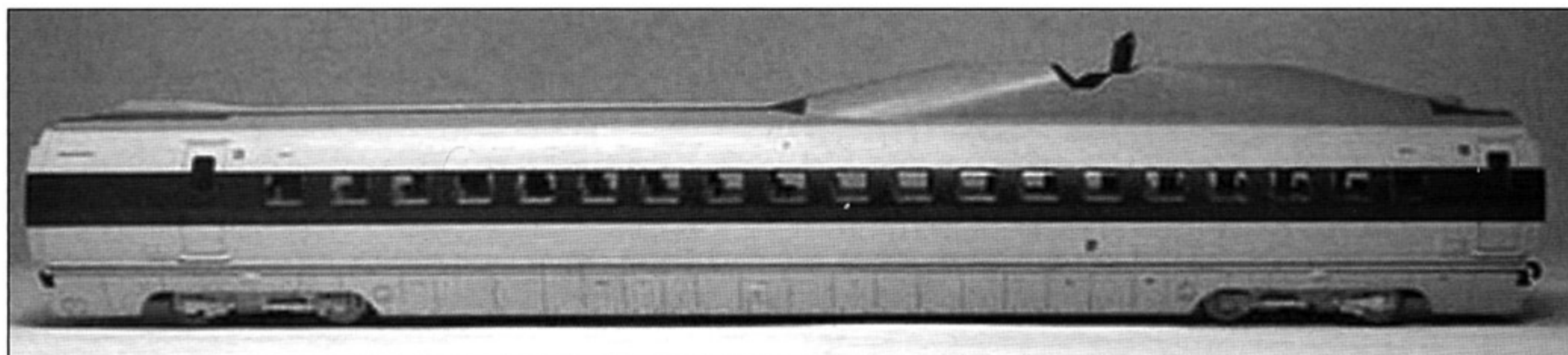
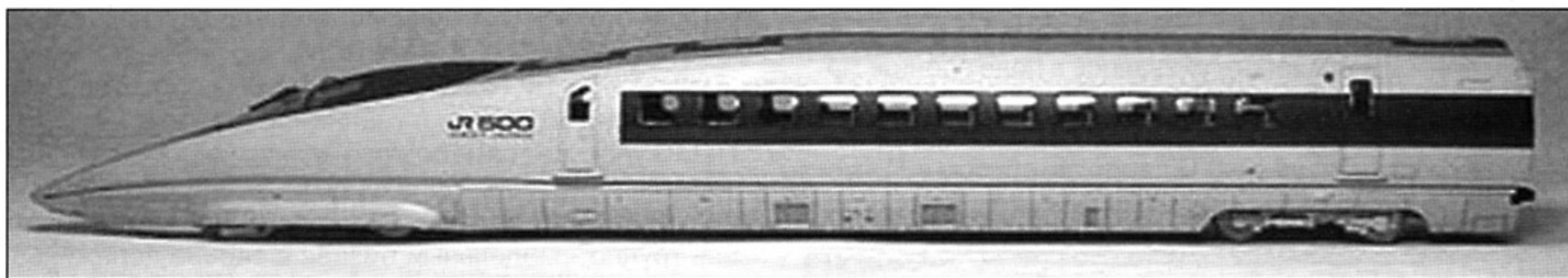


А вот еще одно удивительное порождение 21 века от **Bachmann China** - скоростной электропоезд японских железных дорог **JR500**. Модель состоит из трех частей (два головных вагона и прицепной).

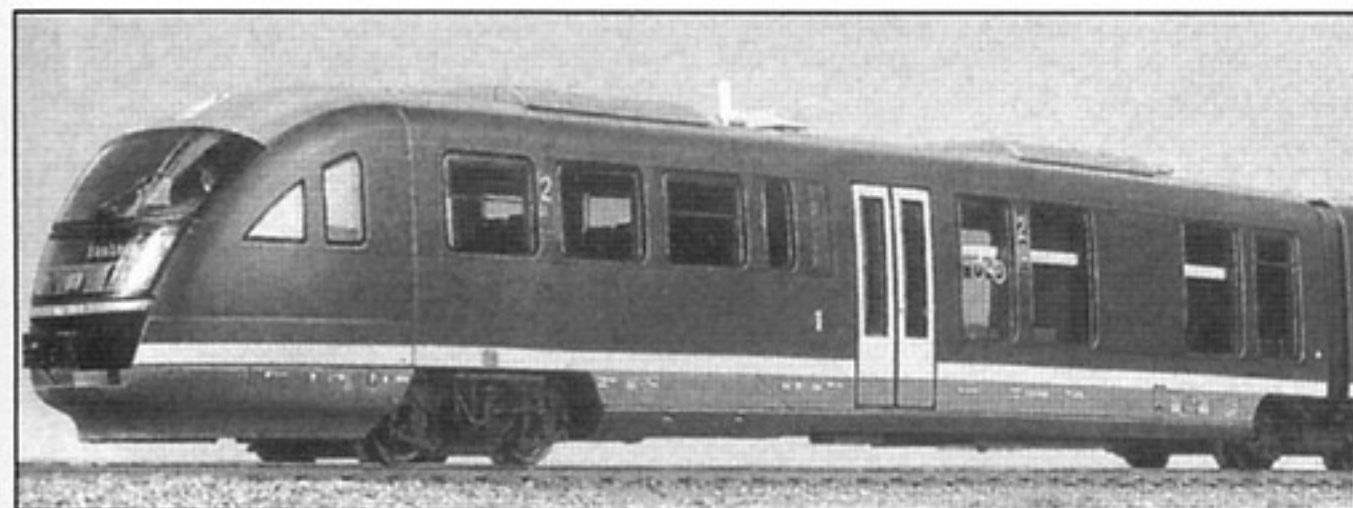
PIKO

Относительно **PIKO**. Настолько давно и прочно в сознании российских моделестов укрепилось PIKO, что можно сказать, что все мы уже внуки от PIKO. Вот только почему-то внуки получают вместо обещанных подарков всего лишь очередную сказку. В прошлом году было заявлено несколько новинок, в частности паровозы 55, электровагон BR189. Каталог на 2004 год появился задолго до новогодних праздников.

С неумолимой регулярностью появляются только новые окраски массовой серии (HOBBY-Lok локомотивы для стартовых серий) - это общеевропейские многосистемные электровагоны BR185, Taurus (BR182).

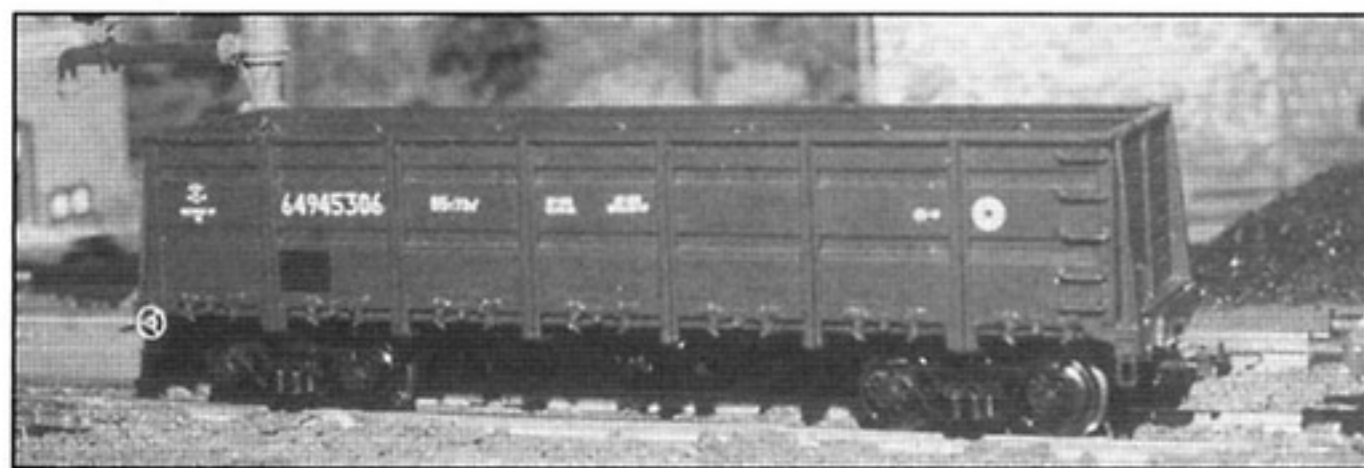


Из реальных новинок любители смогли увидеть только дизель-поезд пятой модельной эпохи серии 642 110 DB "Desiro". Посмотрим, что принесет новый год – продолжатся сказки дядюшки Вильфера или появятся обещанные новинки.



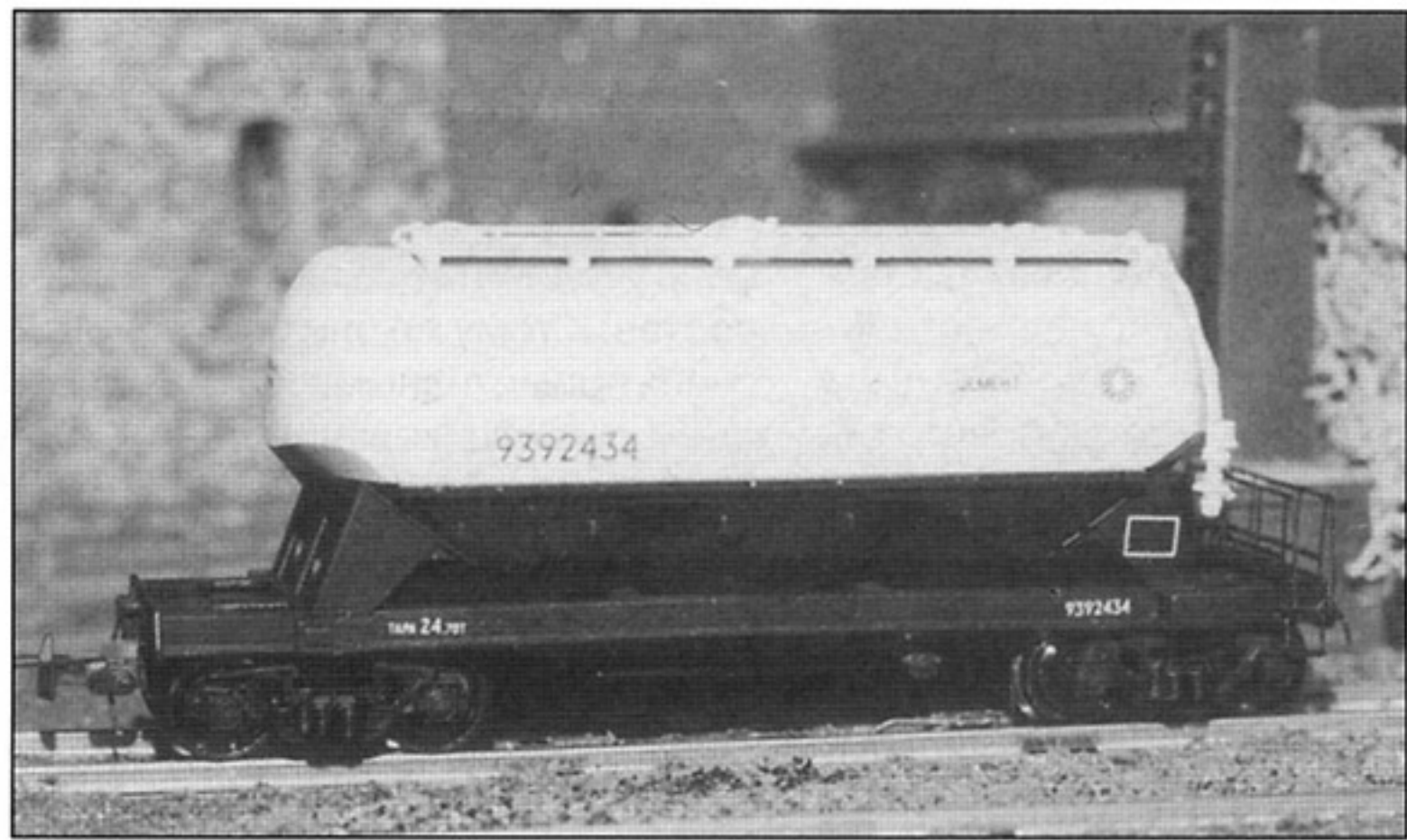
Вагоны из Прибалтики от Айгерса (торговая марка Miniatur Modelle) - открытый полувагон массовой постройки тип 12-726 образца 1968 г. теперь получила еще и зеленую окраску промпарка СЖД.

Использованы материалы Eisenbahn Kurier, TT Kurier, MIBA, Eisenbahn Magazine, Zeleznice magazine/ Благодарим Магазин на Тульской за предоставление информации.

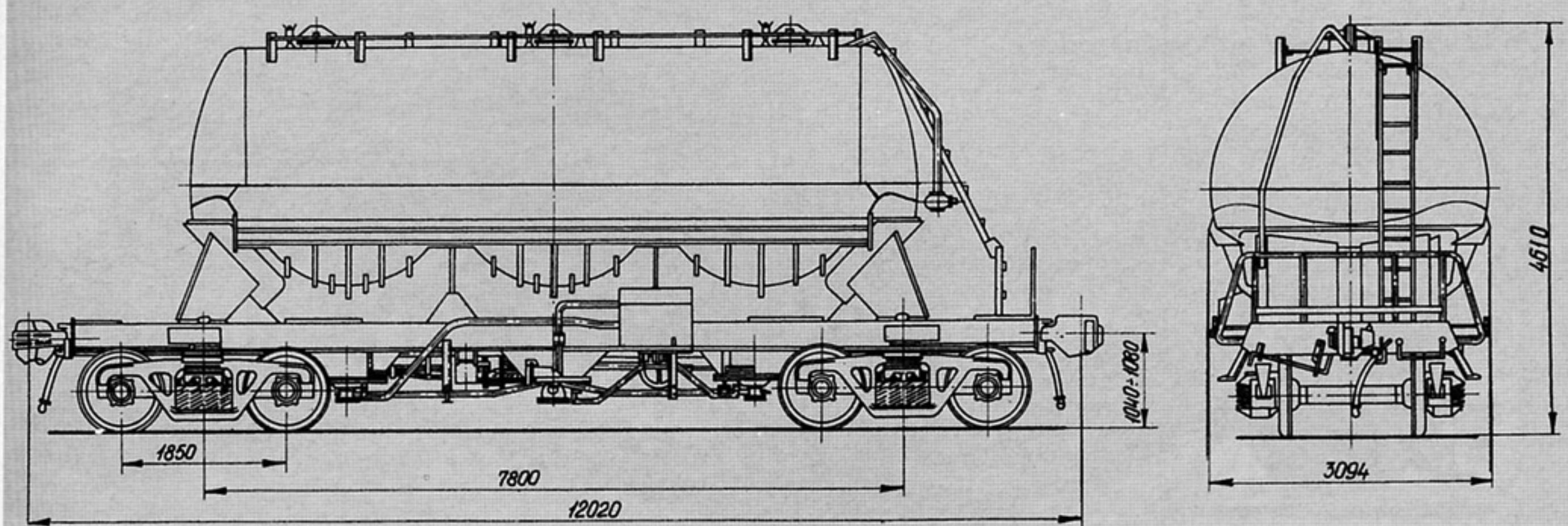


Еще одна "балтийская" новинка от фирма Модела - "Вагон-цистерна для тяжелых порошкообразных грузов". Для модели взят прототип 15-854, грузоподъемностью 68 т. Этот тип вагонов производит в промышленном секторе украинский завод "Азовмаш" (г. Мариуполь).

Модель выполнена на более прогрессивном уровне, производитель совершенствует свою продукцию - материал уже не эпоксидка, а более современные пластические массы, применяется фототравление для изысканной детализации оборудования. Интересно то, что на раме стоит сменный узел для различных вариантов присоединения вагонных сцепных устройств. Да и сама модель имеет вполне приличные ходовые качества. Если вспомнить первые шаги Модела, когда модели выполнялись из эпоксидки, которая, как известно, не является долговечным материалом и через определенное количество лет теряет "остроту" форм, а по-простому говоря - "плывет". Наверняка, пользуясь пустотой российского модельного ассортимента, как и многие подобные производители в Прибалтике, Украине и Беларуси, производство началось только для того, чтобы успеть заработать деньги. Однако, будем надеяться, что приходит и осознание того, что модельный бизнес надо ставить на серьезные рельсы.



Цистерна для перевозки тяжелых порошкообразных грузов, модель 15-854





Двухсекционный 2ТЭ10М

ТЭ136 в период подготовки к окраске.



Тихие гиганты в «N»

Б.Кива

История моего увлечения моделями железных дорог наверняка схожа с остальными. За исключением того, что моя любовь к типоразмеру N (1:160) остается стабильной на протяжении многих лет.

Первый подаренный набор, первый восторг и огромное желание увеличить длину путей, количество стрелок, вагонов и локомотивов. Но из-за удаленности моего места жительства от центра, моя коллекция пополнялась очень редко. К нам, если и попадали когда-то, то только стартовые наборы, поэтому приобрести что-либо удавалось только при посещении столицы, что случалось довольно редко. Чтобы найти какой-то выход из создавшейся ситуации стал пробовать сам изготавливать модели. Первые модели не являлись копиями каких-либо

прототипов, была просто цель увеличить подвижной состав. К тому же они были очень примитивными. С годами пришло желание делать модели отечественных железных дорог, которые были бы легко узнаваемые.

Первой такой моделью стал двухсекционный теп-

ловоз 2Т10М. К сожалению, его изготовление затянулось на долгие годы. Я воспользовался ходовой частью от тепловозов BR118 фирмы «PIKO», двухосные тележки переделал в трехосные с новыми боковинами.

С корпусом пришлось поработать дольше всего —

не помню даже, сколько их всего было, так как пробовал делать из картона, из пластика и оргстекла, но, ничто меня не устраивало.

И только когда получил доступ к токарным и фрезерным станкам, нашел подходящий для меня материал, им оказался эбонит. Он легко обрабатывается,

2ТЭ10М в одной секции. Модель имеет задний прожектор





Паровоз **MIKADO** 1-4-1
в китайском исполнении
под торговым знаком
Bachmann China.

Для Bachmann это
принципиально новая
модель

Электропоезд ЧС7 (НО) на
макете в Музее Южно-
Уральской железной дороги
Работа В.Ю.Филатова
(Москва)



Модели Бориса Кива в типоразмере N: тепловоз ТЭ136
секция 2ТЭ121



секция 2ТЭ10М
пассажирский тепловоз ТЭП60





Вокзал станции Ревда. (М62 /BR120 от Gutzold и вагоны Modela, ТЭМ1 от О.Волузнева.

Фрагмент станции Верх-Нейвинск. Вода реки выполнена заливкой клея для приклеивания пенопластовых клеевых потолков.



Старый вокзал станции Верх-Нейвинск и модель переходного моста



**Макет в Музее
Свердловской
железной дороги**

НО

Вид на станцию Ревда

Терентьев А.А., г Екатеринбург

МАКЕТ В МУЗЕЕ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Музей. 17 октября 2003 г. состоялось торжественное открытие нового здания музея истории, науки и техники Свердловской железной дороги. Теперь музей располагается в историческом здании старого екатеринбургского вокзала. Этот вокзал был построен первым в XIX веке. Здание для нужд музея было полностью отреставрировано, а также благоустроена привокзальная площадь.

В конце января 2003 г. директор музея, Светлана Аркадьевна Одиноких, предложила группе екатеринбургских моделистов построить для музея макет железной дороги. Мне пришлось взяться за организацию этого проекта.

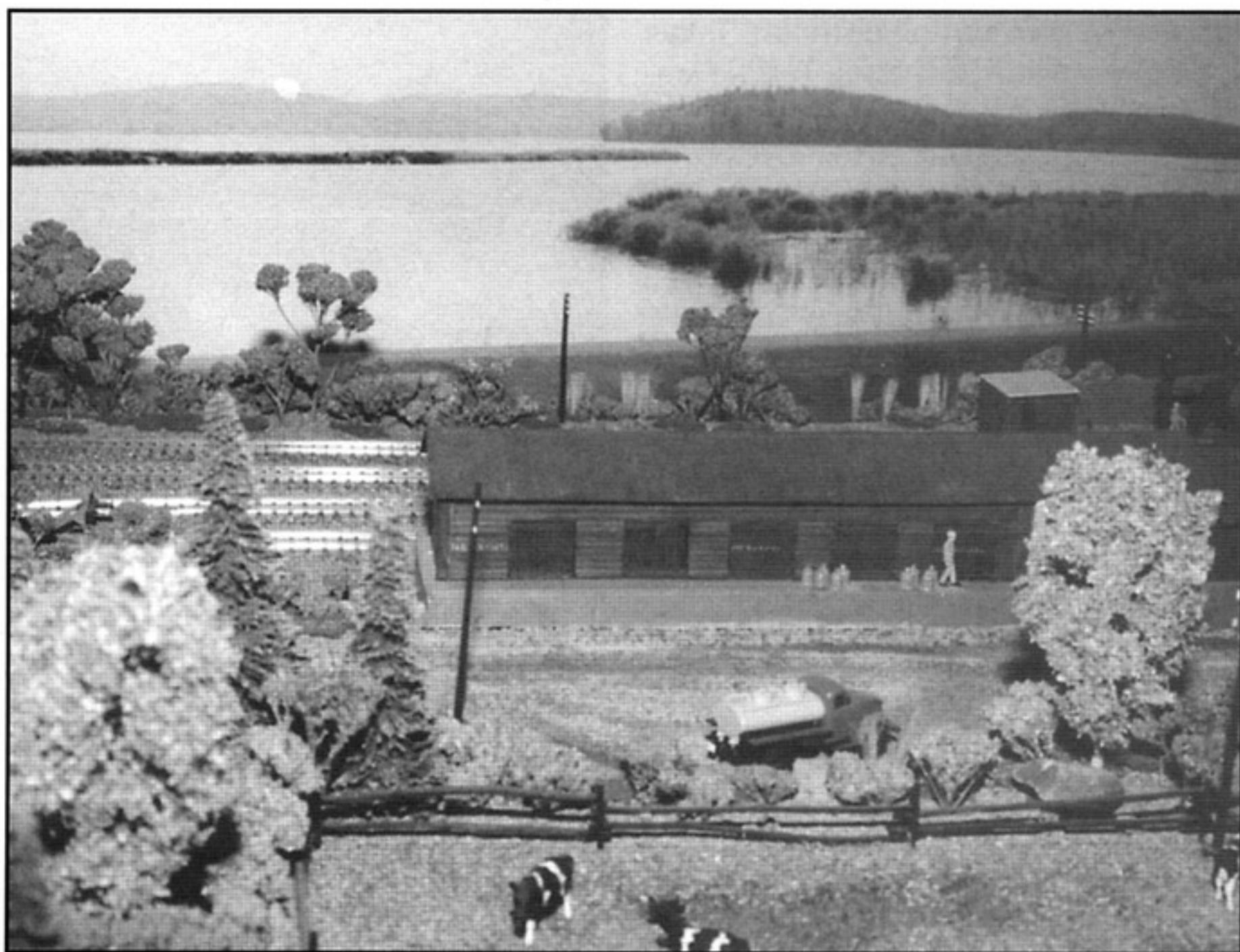
Макет. В короткие сроки был разработан и согласован проект макета. К сожалению, по независящим от нас обстоятельствам, к работе получилось приступить только в конце мая. Тем не менее, к открытию музея макет был сдан и введен в эксплуатацию. Здесь надо отметить, что Свердловская железная дорога, в лице главного инженера Набойченко И.О., не покупила на расходы, связанные со строительством макета. Без особых проблем была утверждена смета и оплачивались счета на поставку комплектующих и расходных материалов.

Макет имеет следующие размеры: 7400 мм на 2400 мм. Типоразмер Н0. Конструктивно состоит из двух независимых макетов, представляющих собой копии конкретных станций, той же длины и шириной 1200 мм, разделенных между собой перегородкой высотой 400 мм, на которую с обеих сторон наклеена фотография окрестностей соответствующей станции, образующие панораму местности.

При разработке макета мы руководствовались следующими соображениями: с одной стороны, - привлекательность макета, с другой - надежность и простота эксплуатации. Макет должен включаться несколько раз в день при проведении экскурсий.

На макете изображены две станции.

Тему современности обеспечивает станция Ревда, которая электрифицирована. Мы постарались изобразить почти копию, с учетом, конечно, размеров. По техническим документам, размер станции, по входным



На фото сверху вниз (справа):
Фрагменты станции Верх-Нейвинск
Станция Ревда с контейнерной
площадкой и тяговой подстанцией

стрелкам, составляет 1200 м. Понятно, что если изобразить это на макете, никаких музеев не хватит...

Историческую тему развивает паровозная эпоха, показанная на самом излете, примерно 50-60-е гг. XX века.

Это станция Верх-Нейвинск. Здесь создана уже не копия, а станция "по мотивам", тем более что не удалось найти ни одной фотографии окрестностей станции; что поделаешь - закрытая зона.

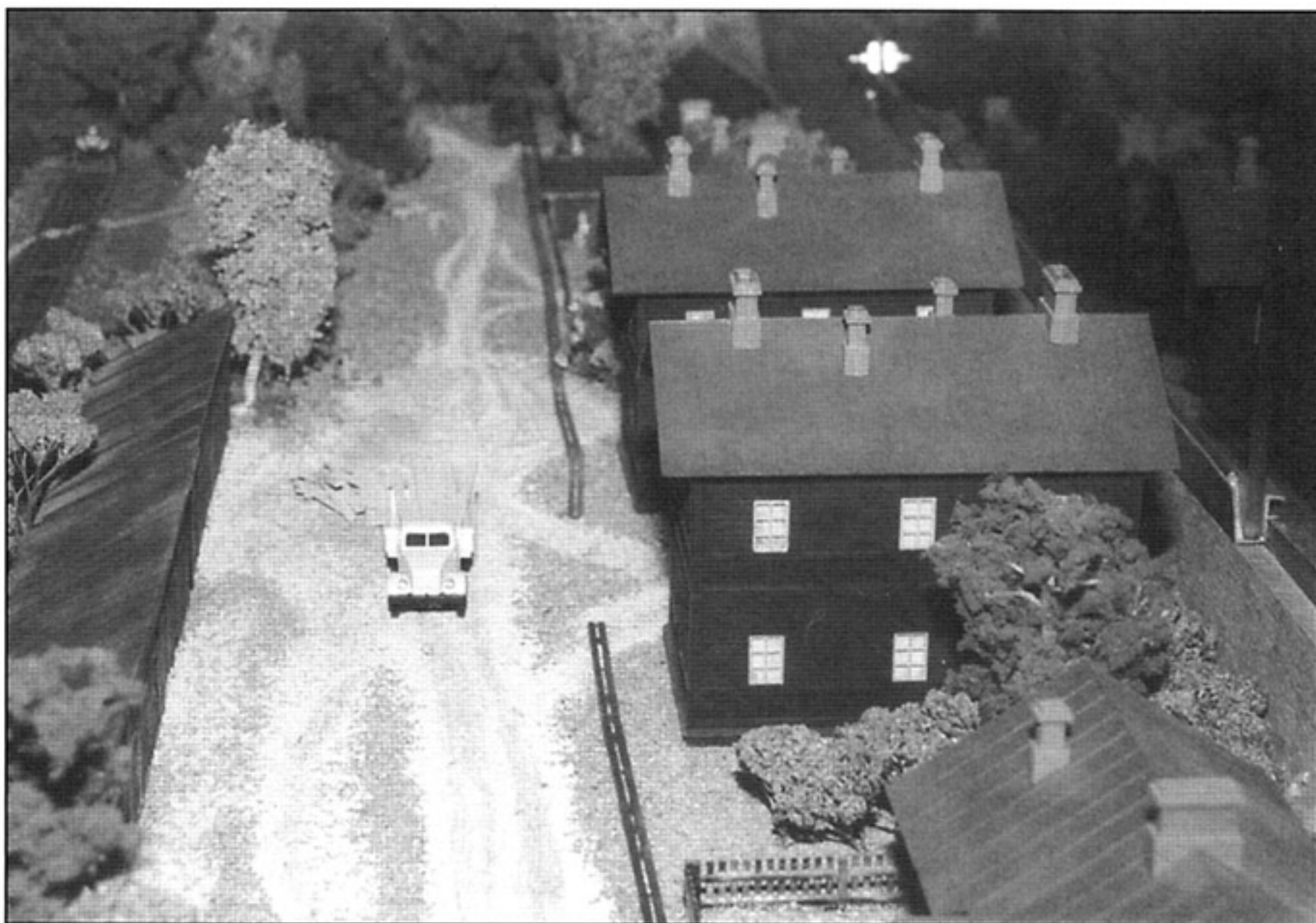
До наших дней мало что сохранилось, именно исчезнувшие штрихи времени мы изобразили. Модели подвижного состава - только паровозы, "Овечки", и, конечно, BR52, перекрашенный в ТЭ. А что еще можно купить, с минимальной переделкой, если сроки-то поджимают?

Если на макете ходит ТЭ, то понятно, что изображено послевоенное время, а станция Верх-Нейвинск, как и все Нижнетагильское направление, была электрифицирована еще в 1936г. На макете контактной сети нет. Такая вот получилась фантазия. Тем не менее, решили делать Верх-Нейвинск, т.к. у этой станции достаточно простое путевое развитие, и есть определенная наглядность.

Рельсовые схемы обоих макетов принципиально одинаковы - это обычный овал, станция получается как бы двухпутная, с развитием в виде обгонных путей. По каждой станции движется 3 состава, по очереди. Разворотные петли с обеих сторон каждого макета "накрыты" горами - все-таки у нас горная местность на Урале.

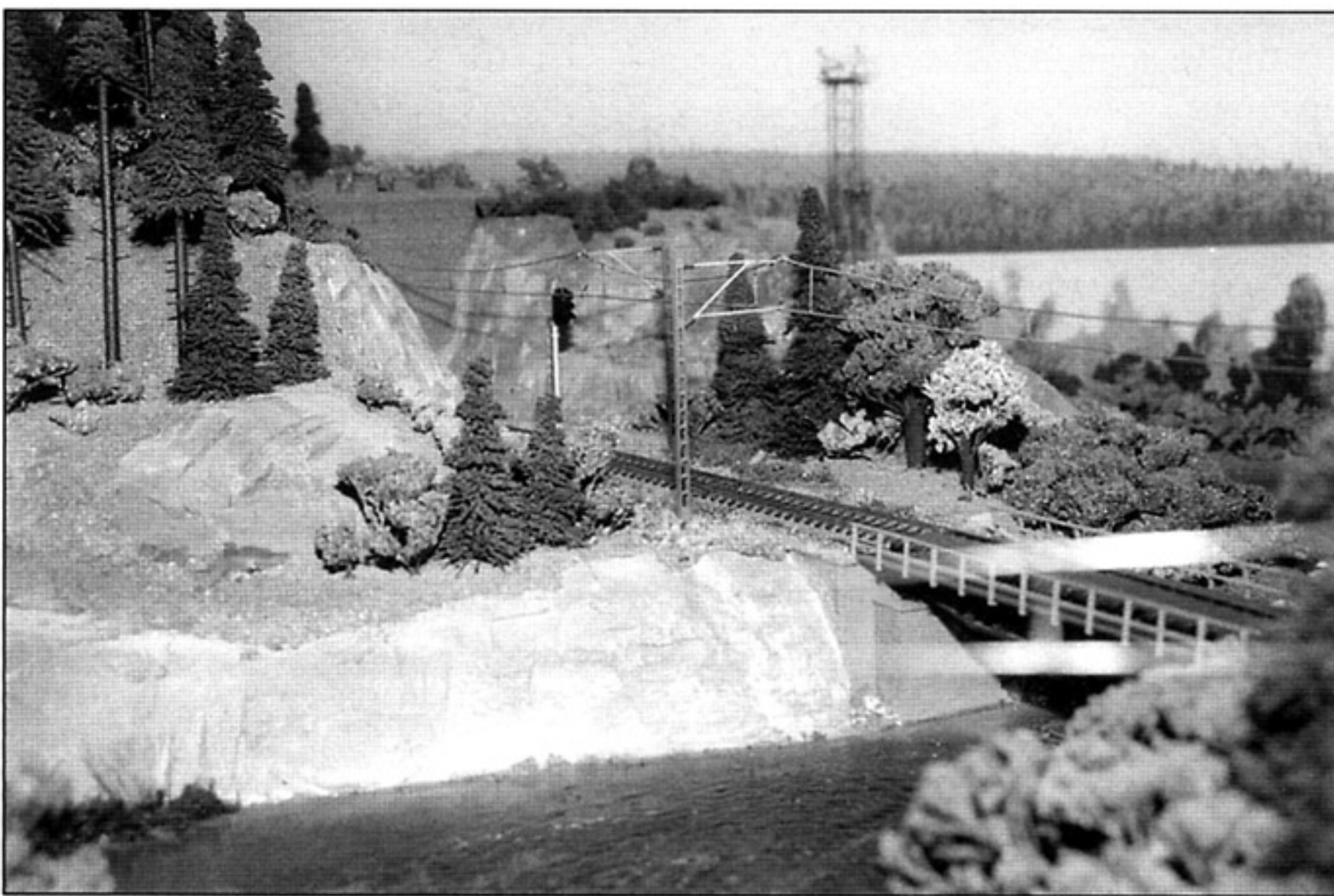
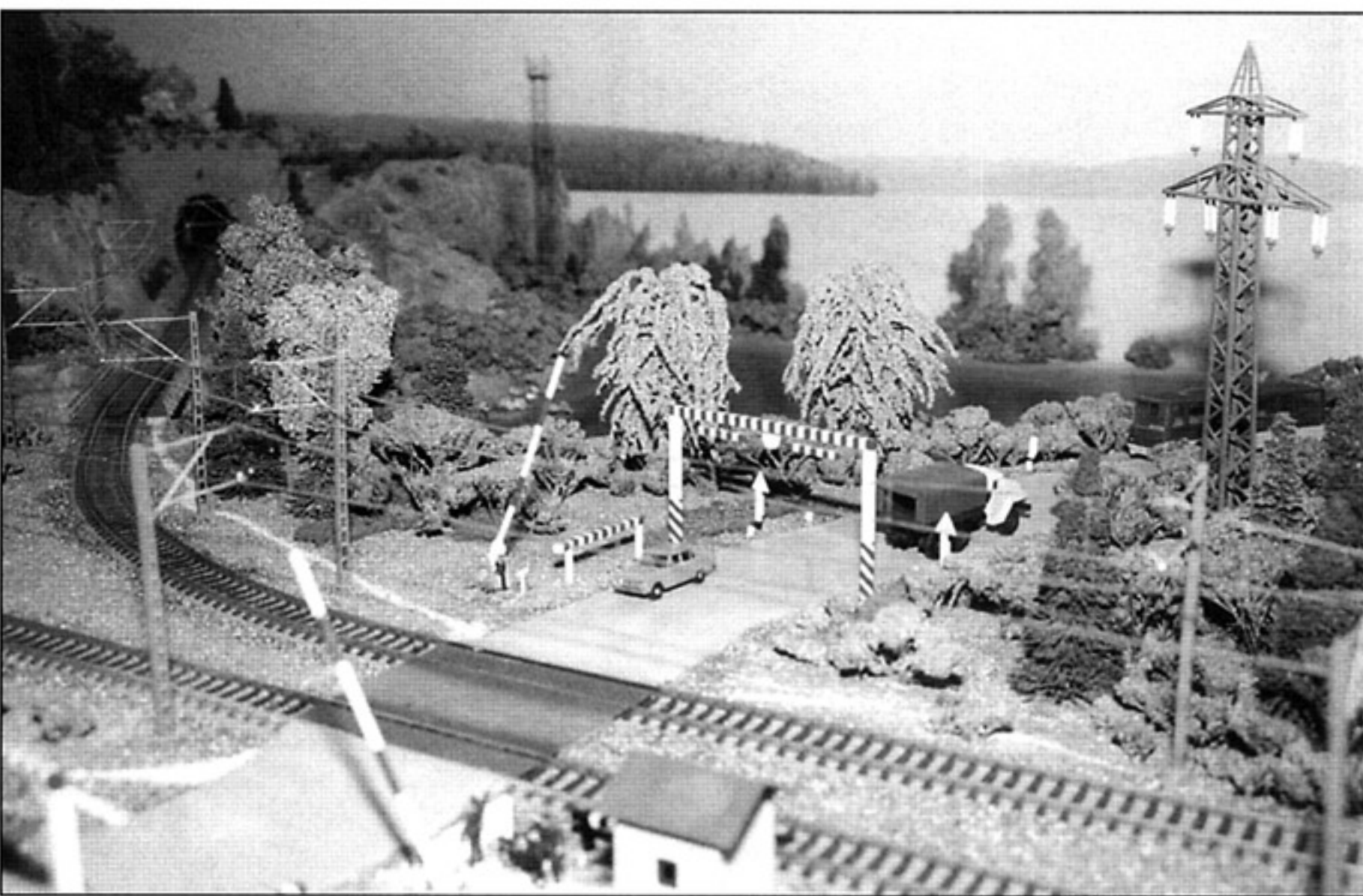
Движение составов осуществляется автоматически, как с 3-мя составами, так и с 2-мя, по желанию. Предусмотрено также и ручное управление. Переключение светофоров происходит автоматически, по всем правилам сигнализации на железной дороге. Управление автоматикой (переключение светофоров, стрелок, блок-участков, а также работа электрифицированного переезда на станции Ревда) основано на работе герконовых датчиков.

Теперь о **ландшафте макета**. Только покупных фабричных деревьев на макет ушло около 800 шт. Елки использовались от Auhagen, деревья - дуб, береза - от Noch, кусты, фруктовые деревья - от Faller. Тем не менее, при таком количестве все равно вид местности на макете был бы "лысым". Еще деревья, а также невероятное количество кустов делали сами, из тысячелистника, высушив его, и оклеив разноцветными опилками. Скалы сделаны из гипса, обработанного и окра-



Фрагменты станции Верх-Нейвинск. Деревянные двухэтажные дома и грунтовая дорога с грузовичком Газ-51.

Станция Ревда и фрагмент переезда с автоматическим шлагбаумом.



шенного из аэрографа гуашью. Вода - это клей для приклеивания пенопластовых клеевых потолков.

Строения использовались разные. Лесопилка в Ревде, переходной мост в Верх-Нейвинске - от Auhagen, строящиеся два домика в Ревде - Auhagen, один в Верх-Нейвинске - от Faller, деревянные бараки, длинные и двухэтажные, сараи, коровник в Верх-Нейвинске - это различные склейки из отечественных наборов полуказарм. Все это стандартные здания и их можно купить, а здания станций и пристанционные сооружения делались на заказ, вручную.

Рельсовый материал (всего уложено 56 метров) и стрелки (23 шт.) на балластной призме - от Fleischmann, контактная сеть, опоры контактной сети - Hulaski (Польша), светофоры (18 шт.) - (производитель в Санкт-Петербурге), фигурки людей и животных - от Preiser и Faller. Масса мелких комплекующих (заборы, ограждения, поручни и т. д.) - от Auhagen и Faller. Фонарные столбы - от Viessmann.

Теперь хотелось бы рассказать о **коллективе авторов**, который работал в этом проекте. Прежде всего, я хотел бы сказать много добрых слов в адрес Ашлапова А.Л., который стал, можно сказать, душой проекта. Художественный дизайн - одна из его многочисленных профессий, поэтому естественно, ландшафтный дизайн макета - его работа. Плюс потрясающая работоспособность в сочетании с невероятной скоростью работы. Здания вокзалов и пристанционные сооруже-

ния (водонапорные башни, пакгаузы и т. д.), а так же тяговая подстанция в Ревде изготовил В.Ю. Хомутов из г. Балахов Саратовской области.

Электрические работы, автоматика, все соединения и т.д. сделал Соколовский С.А., Терентьев А.А., Воронин В.В., Дубовкин Василий (ученик 10 класса 104 гимназии г. Екатеринбург) - общие работы на макете, Малафеев Д.А. изготовил козловой кран для контейнерной площадки на станции Ревда (всего за 4 дня!).

Подвижной состав почти весь был изготовлен на заказ или подвергнулся переделке. Фирменный поезд "Урал" составлен из двухсекционного электровоза ЧС-7 (обе секции ведущие, на базе ходовок от ROCO), перекраска четырех 4-хосных пассажирских юниорских вагонов (PIKO) в цвета фирменного поезда, перекраска BR120 в М62 и паровоза BR52 в ТЭ от современного Gutzold - эти работы выполнены В.Ю. Филатовым (г. Москва). Тепловоз ТЭМ-1 - от О.Волузнева (мелкосерийное производство, г. С.-Петербург). Грузовые вагоны от Modela, А.Клявиньша. Для паровозов О^в были изготовлены на заказ два 4-хосных тендера на базе ходовок тендера паровоза 17-й серии от ROCO Лазуткиным В. (г. Москва). Одна из "Овец" тянет состав из трех пассажирских вагонов производства "Счетмаш", другая - пассажирский состав из трех "Егоровских" вагонов, сделанных Балаевым А.А. и Бариновым С.М. (г. Москва) из наборов "Овечьих" вагонов, а также почтово-багаж-

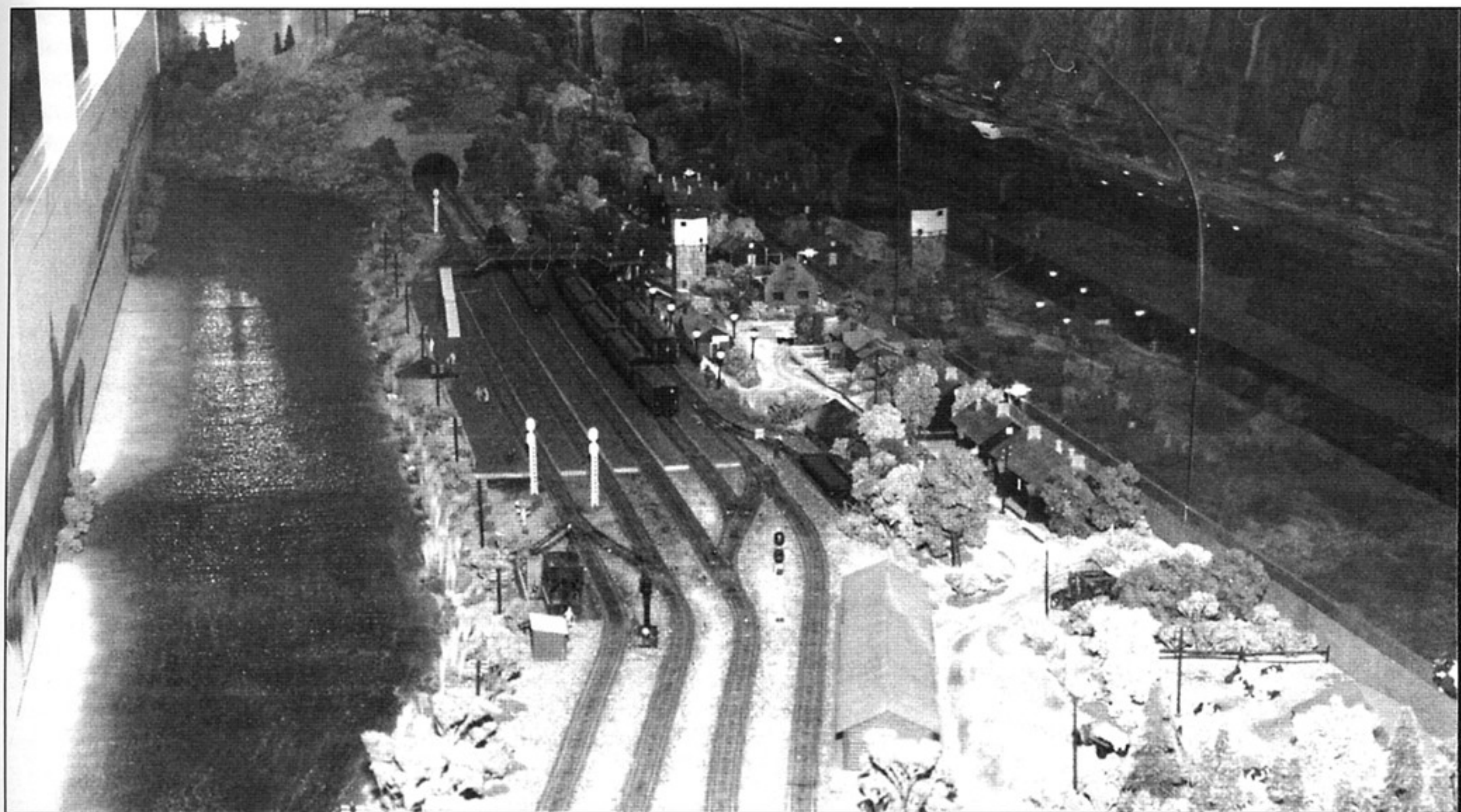
ный вагон от Modellmix (конверсия "Конки"). За паровозом ТЭ "закреплен" небольшой состав из четырех 2-хосных вагонов от ПК.

В общем, все поработали «на отлично». Это даже не моя оценка, а руководства Свердловской железной дороги.

Макет изготовлялся в помещении Детской Свердловской железной дороги, с любезного разрешения администрации. Делали его в виде модулей длиной 1500 мм, после завершения работ разобрали для перевозки и заново собрали уже на месте, в зале музея. Всю эту конструкцию накрыли сверху стеклянным колпаком. К макету есть, конечно, доступ - стеклянные секции поднимаются.

Также в рамках проекта для музея были изготовлены модели подвижного состава в масштабе 1:20 - паровоз О^в (фото в "ЛТ" N7/2002), НТВ, паровоз Черепановых (автор В.Г.Уваров, г. Челябинск), 4-х и 6-тиосные полувагоны.

В последнее время на страницах "Локотранса" все чаще стали появляться материалы об изготовлении макетов, достаточно крупных. Видимо, это связано с тем, что в нашей стране действительно улучшается экономическая ситуация, и у частных лиц и организаций появляются деньги (и немалые!) на такие проекты. Быть может, мы стоим на пороге нового этапа в развитии железнодорожного моделизма в России.



Тихие гиганты в «N»

Окончание. Начало на стр. 40.

получается довольно прочный, и, что главное, цельный корпус. Сначала фрезеруется корпус по наружному контуру, при этом выдерживаются все углы, наклоны и прочее, далее выбирается внутреннее пространство, а затем, при помощи напильников, надфилей и шлифовальной шкурки создается окончательная форма. Выверливаем и обтачиваем форму окон. Наклеиваем накладные детали – жалюзи, поручни и т.п. Окраса и нанесение надписей завершает работу. С надписями у меня проблема. Обозначение локомотива удалось сделать фотошильдиками. Такая технология кому-то может показаться странной и трудоемкой, но при изготовлении своих моделей в «N» я считаю ее – оптимальной.

Все мои последующие модели я делал и делаю также. Для изготовления ТЭП60 и 2Т121 я использовал ходовую часть от S699, несколько изменив базу локомотива и межосевые расстояния в тележках. То, что у меня получилось, представлено на фотографиях. На качестве изготовления моделей, да и на затраченное время, очень сильное влияние оказывает наличие информации, чертежей и фотографий. В этом я убедился на собственном опыте. Наибольшая проблема была в отсутствии информации о размещении верхнего наружного оборудования на крыше локомотива. Благодаря помощи Ю.Шепеленко, Е. Полянова, Д. Монахова, этот вопрос был разрешен.

Прочитав о конверсиях BR132 (232) в ТЭП70 – работа Кураксина из Москвы (см. Локотранс № 4 за 2002 год), решил попробовать, так как имел в наличии стендовые модели фирмы «BRAWA», BR232 (234).

Промерив модель и, сравнив полученные размеры, установил, что такой вариант конверсии в моем случае не годится. Габаритные размеры модели BR232 (234), оказались заниженными, а так как в реальности размеры 2ТЭ116 и ТЭП70 по ширине и высоте значительно превосходят известный нам BR232, то проще, используя ходовую часть (тележки), изготовить новые корпуса. Повторюсь: все вышесказанное касается масштаба N (1:160) модели BR 232 (234) фирмы «BRAWA», так как я располагал только этими моделями.

Сейчас, практически готовы, два российский (советских) «монстра»: 8-



Реальный 2ТЭ121-021

осные тепловозы ТЭП80 и ТЭ136, – замечательные машины! Жаль, что они оказались невостребованными... Но это тема для другой статьи.

Идея сделать модель тепловоза ТЭ136 появилась у меня с того момента, когда в одном из номеров Локотранса была опубликована фотография этого локомотива, сделанная А.Малиновским. Найти какую-либо информацию сразу не удалось – она собиралась по крупицам. По моей просьбе А.Малиновский прислал мне две фотографии этого локомотива. Ю.А.Шепеленко делал и выслал фотографии модели ТЭ136, находящейся на заводе в Луганске и эскиз крышевого оборудования, выполненного Михайловым А.Г. Далее, в одной из технических библиотек мне удалось отыскать номенклатурные планы, где также оказались кое-какие чертежи и габаритные размеры. Так, потихоньку, набралась необходимая информация для изготовления модели.

Корпус изготовил в традиционном для себя стиле – отфрезеровал его из эбонита, и доведя его, при помощи напильников, надфилей и шкурки до нужной формы. Изготовил и наклеил

накладные детали.

С ходовой частью пришлось повозиться. Попытки воспроизвести оригинальный четырехосный экипаж ни к чему не привели. Пришлось делать все четыре оси в жесткой базе. Для изготовления тележек ТЭ136 я использовал тележки от BR 232, удлинив их и, добавив 4 ось, доработал и придал требуемый вид к боковинам тележек. Редуктор, рассчитанный на привод трех осей, пока оставил без изменений. Планирую сделать привод на все восемь осей. Далее окраска, остекление и модель практически готова. Остались мелкие штрихи. Застеклить прожектор и буферные огни, повесить шланги тормозной воздушной магистрали.

Привод модели использован от модели BR232 от «BRAWA» на обе тележки, правда, с двигателем пока, экспериментирую – ищу оптимальный вариант. И, в итоге, хочу поинтересоваться: знает ли кто-нибудь, о судьбе этих машин, как они работали, где эксплуатировались, отзывы об их работе. Интерес представляет вся информация..

2ТЭ121



Фото О.Сергеева



Дм. Кураксин,
Москва

Пассажирский ЦМВ СЖД-РЖД

(конверсия "по мотивам")

За последние годы появилось достаточно большое количество моделей грузовых вагонов IV, V эпох в НО. Это и вагоны от «Конки», П. Кондратьева, «Феникс», «Modela» и др.

К сожалению, пассажирский парк представлен более чем скромно: имеются только «горбатые» типа У от «ROCO» (Sachsenmodell), да ещё BACHMANN CHINA выпустило пассажирские вагоны, имеющих своим прототипом советский ЦМВ. Чисто «русских» вагонов типа 47Кк нет и, в ближайшее время, не предвидится. Для людей, не имеющих возможности приобрести вышеперечисленные образцы, я предлагаю вариант частичного решения этой проблемы. А кроме того, начинающие моделисты, причем вне зависимости от возраста, могут попробовать свои силы на простом и доступном материале - массовом продукте «старого» ПИКО.

В 80-х годах прошлого XX века в «Детском мире» и «Лейпциге» продавались стартовые наборы ПИКО, состоявшие из BR130 кремово-голубой окраски и пяти 4-хосных вагонов, т.н. «интернационалов».

Эти вагоны, в отличие от вагонов габарита У, которые имели реальное хождение и по дорогам СЖД, отличались от них более короткой базой (в модели это 212 мм против 250), а также другими конструктивными от-

личиями - 7 широких окон, более пологая крыша, но самое главное, что эти вагоны оказались малоценны по причине своей распространенности. Они массово шли в наборах с тепловозами BR130, представлявшими, как Вы понимаете, колоссальную ценность для российской темы. А кроме того, вагоны из наборов имели весь-



ма экзотическую для СЖД окраску - серо-оранжевую - и получили прозвище «интернационалы».

И если 130-е разошлись по конверсиям СЖД довольно быстро, то, что делать с вагонами, было совершенно непонятно. Они и сейчас часто встречаются в комиссионной торговле по цене порядка 10-12 долла-

ров в зависимости от состояния. У этих вагонов две хорошие вещи: длинноразные тележки, похожие на КВЗ-ЦНИИ, и пологая крыша. Поэтому родилась идея сделать из них что-то напоминающее тип 47Кк. Хотя в свое время и Егоровский завод выпускал купейные вагоны с 11 окнами. Для примера публикуем чертеж такого вагона.

Подготовка к работе и технология конверсирования вагона.

Задача оказалась достаточно простой. Вагон разбирается, снимаются все окна и переходные суфле.

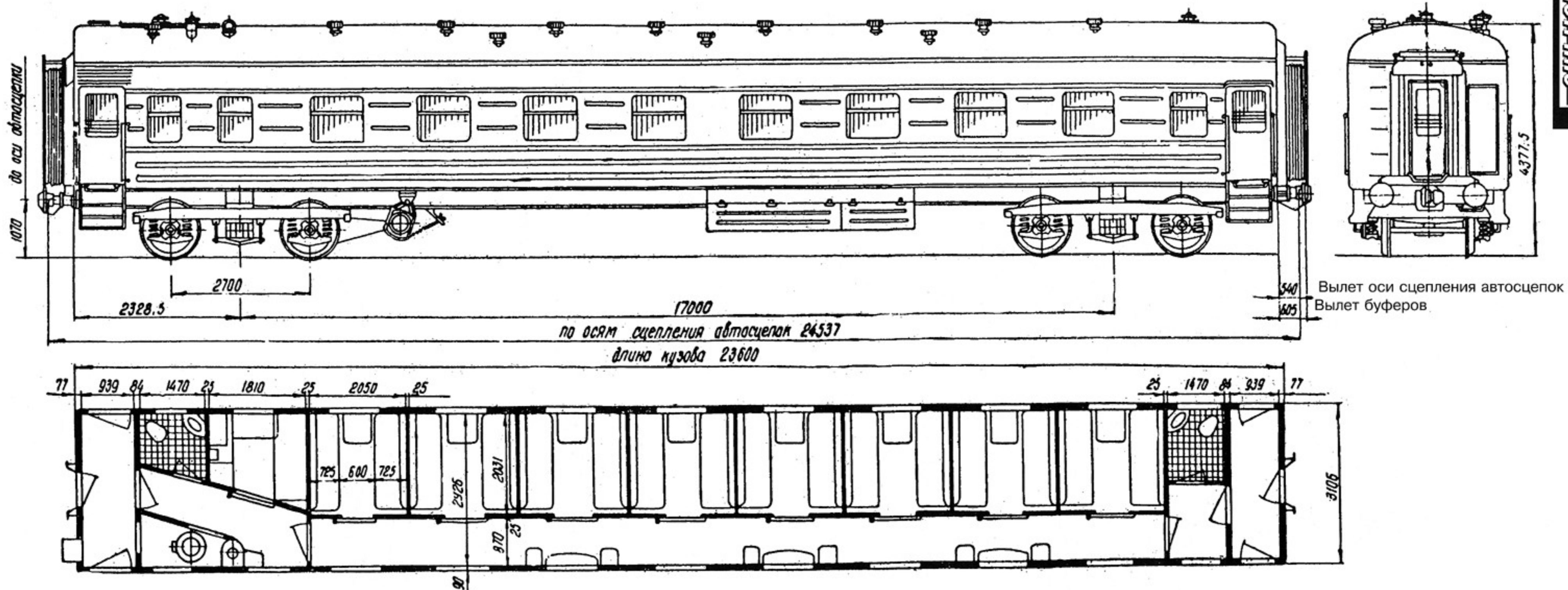
1. Острым и тонким резакотом отрезается крыша. Из органического стекла толщиной 3 мм вырезается вставка по форме крыши и приклеивается снизу.

2. Отрезаются тамбурные площадки вместе с «узкими» окнами. Удаляется перегородка переходной двери, на ее место клеивается кусочек тонкого полистирола с рамой окна прямоугольной горизонтальной формы.

Отлично подходит оконные проемы сарая от всем известной полуказармы.

3. Боковины с «длинными» окнами переделываются следующим образом: из середины каждого окна вырезается полоска шириной около

**Цельнометаллический пассажирский вагон длиной 23,6м,
мягкий, на 32 места с 4-местными купе**



Основные характеристики

Завод-изготовитель - Ленинградский вагоностроительный завод им. Егорова

Количество мест 32

Тара вагона, т 56,5

Нагрузка от оси на рельсы, т 14,97

Тип упряжи автосцепка

Отопление водяное, самостоятельное

Освещение электрическое

Вентиляция приточно-вытяжная и естественная

Габарит 0-Т



**)Чертеж из Альбома "Вагоны широкой колеи железных дорог СССР"*

4мм так, чтобы общая длина окна составила 10-11 мм.

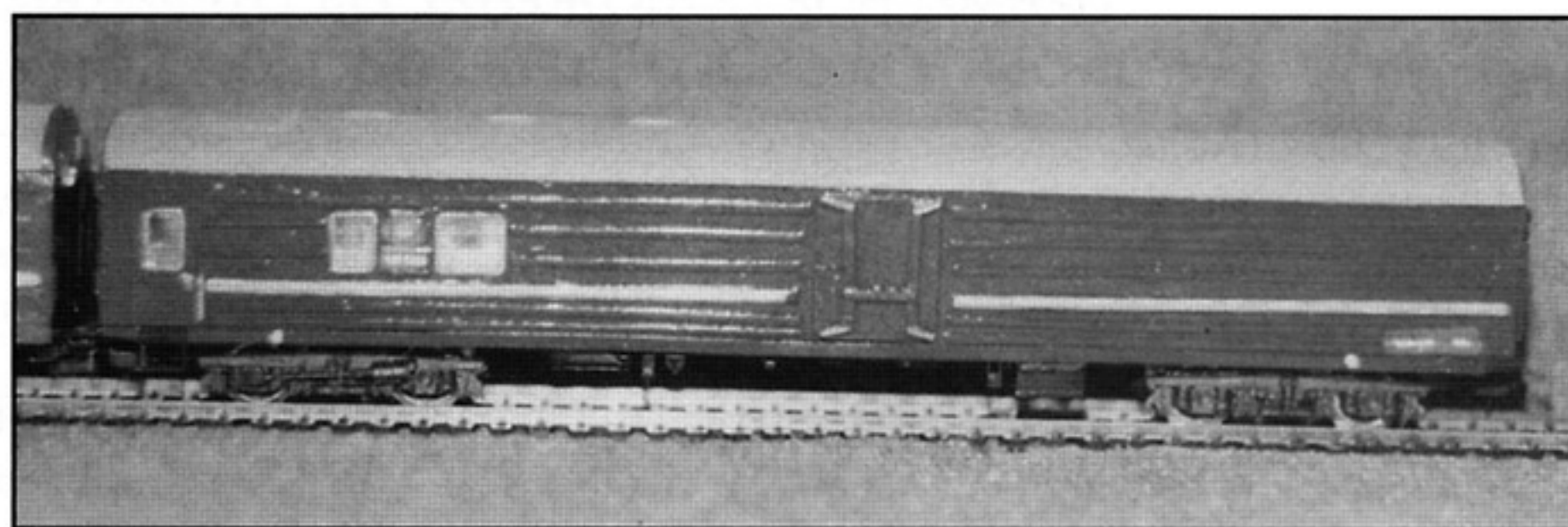
4. Готовые боковины клеиваются примерно по середине длины крыши, по краям приклеиваются тамбурные площадки.

5. Недостающие куски кузова, образовавшиеся из-за укорачивания окон, изготавливают из пластика толщиной 1,5-2 мм, или деталей, оставшихся от других вагонов. Поэтому начинать изготовление лучше с багажного, т.к. у него практически вся стенка изготавливается заново.

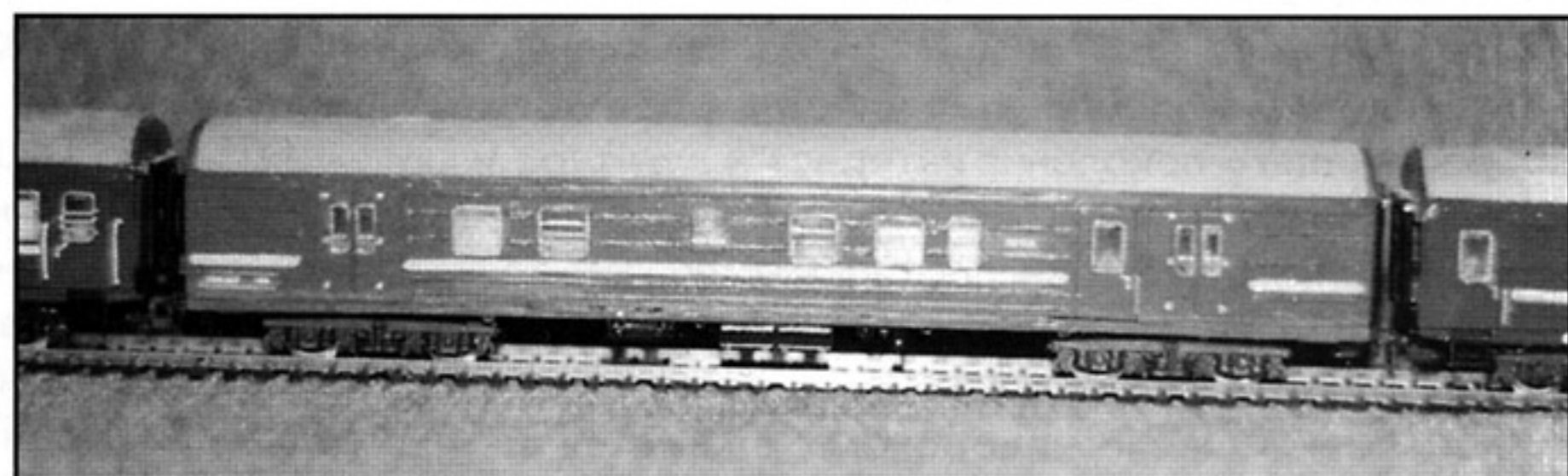
6. Ребра жесткости изготавливают из проволоки толщиной 0,3-0,4 мм или лески. Стёкла обтачивают надфилем по новые проёмы и клеивают на места. На торцевые стенки кузова наклеивают имитаторы фонарей, при желании изготавливают внутреннее оборудование и размещают дополнительный груз. Буфера лучше поставить от Es499, срезав один из углов.

7. Цветовая гамма модели – по желанию. Я воспользовался традиционной (зеленой) окраской с желтой полосой.

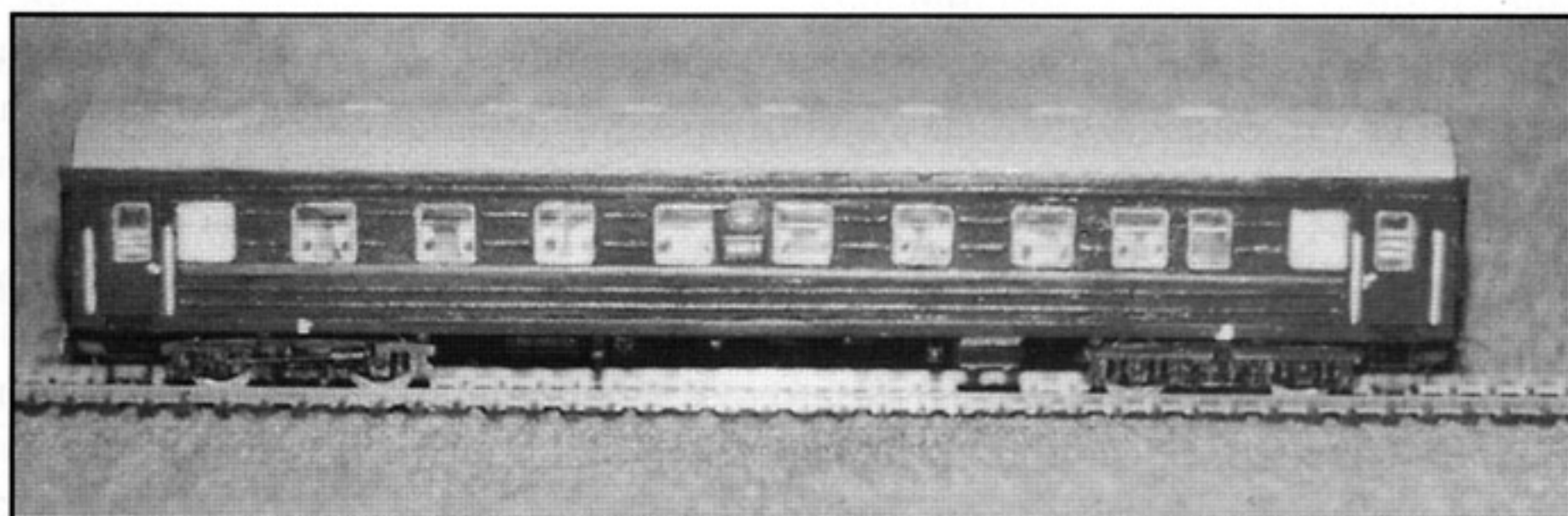
Конечно, модель получается короче, чем вагон ЦМВ в масштабе 1:87. Длина кузова вагона ЦМВ составляет 23 600 мм (для НО это должно быть 271 мм), но визуально такой вагон очень узнаваем, особенно в сочетании с товарными вагонами СЖД. Если же делать из 2-х вагонов один, то можно добиться более точного соответствия прототипу. Результаты работ вы можете видеть на представленных фотографиях.



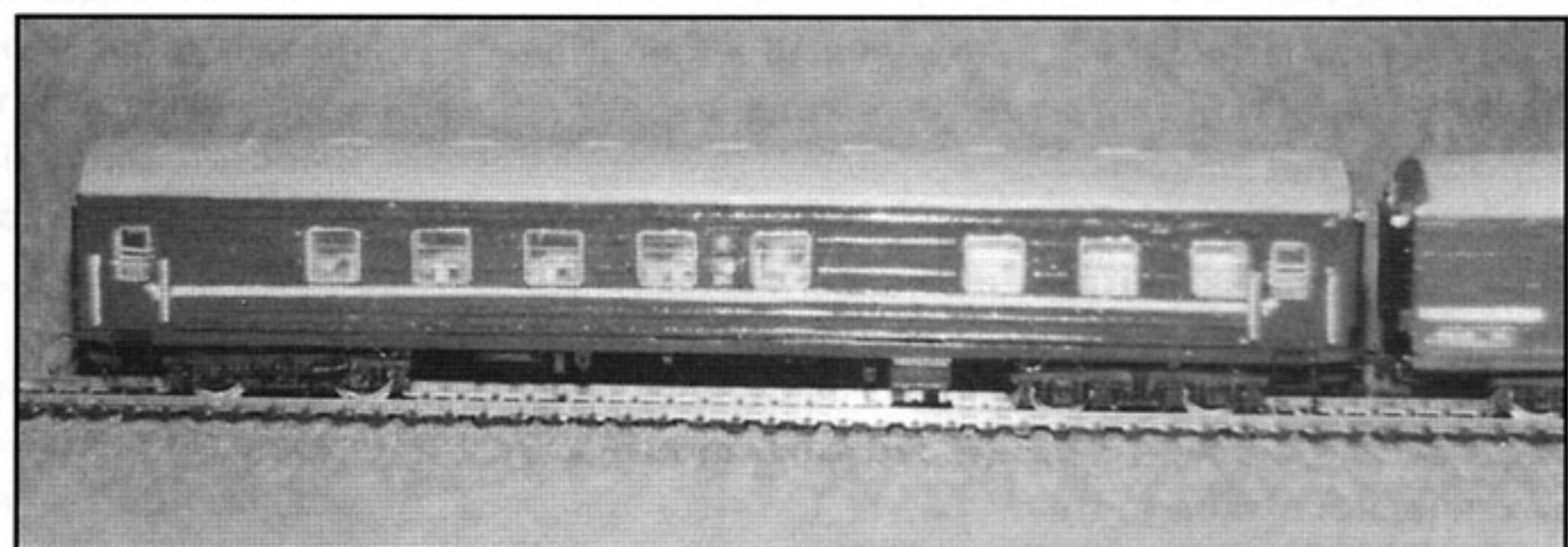
Багажный вагон



Почтовый вагон



Плацкартный вагон

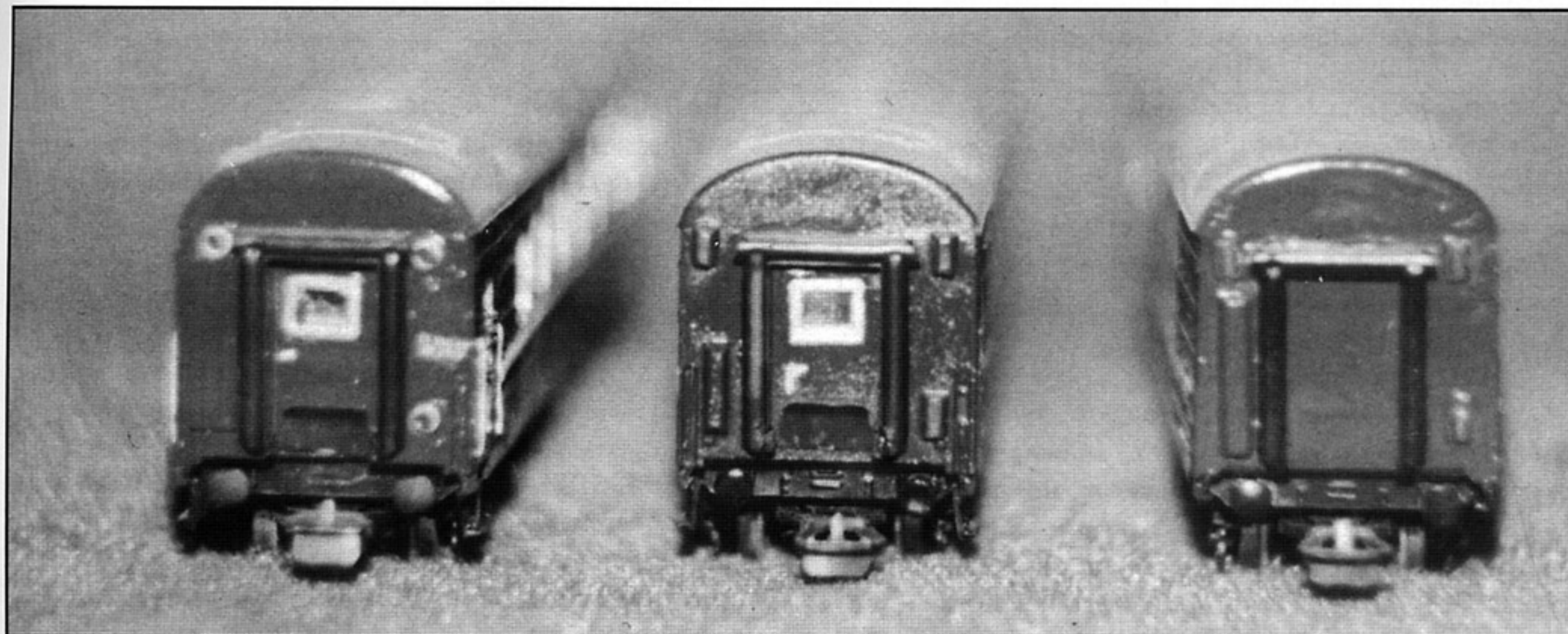


Вагон-ресторан
Варианты отделки торцов

Литература:

1. ЛТ № 12 (50) 2000г. с. 38
2. ЛТ № 9 (59) 2001г. с. 26.

Фото автора



ПРИМЕРНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОТКРЫТЫХ ВЫСТАВКАХ ЛЮБИТЕЛЬСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

ЦЕЛИ ВЫСТАВКИ

Целевое направление в сфере развития любительского движения в совершенствовании конструкций, сооружений и техники в сфере железнодорожного моделизма.

Привлечение широких масс, как взрослого населения так и юношества к научно-техническому творчеству, рационализаторской и изобретательской деятельности.

На базе выставок и экспозиций, посвященных ж.д. моделизму, пропаганда и формирование у подрастающего поколения интереса к культуре и истории страны, в частности к традициям развития железнодорожного транспорта в России.

Возрождение традиций и интереса к следопытству, а также сохранению и приумножению железнодорожных раритетов в исторических масштабах, как прошлого так и настоящего наследия мощнейшей железнодорожной Державы на протяжении двух столетий.

ЗАДАЧИ ВЫСТАВКИ

1. Выявление лучших работ в сфере технического и изобретательского творчества по тематике железнодорожного моделизма среди различных возрастных и социальных групп с последующим отбором и демонстрацией на межобластных и международных выставках.

2. Пропаганда ж.д. моделизма в качестве досуга среди подрастающего поколения и взрослого населения.

3. Содействие профессиональной ориентации и формированию патриотического сознания и гордости за свою страну и свой народ.

4. Выявление лучших юных техников, педагогов и коллективов детского и юношеского технического творчества.

5. Подведение итогов развития железнодорожного моделизма и в целом развития технического творчества среди любителей, детских и юношеских коллективов за отчетный период.

ОРГАНИЗАТОР ВЫСТАВКИ

1. Организацию и проведение выставки осуществляет оргкомитет, учрежденный организатором, в роли которого могут выступать образовательные, общественные организации, предприятия и частные лица.

УЧАСТНИКИ ВЫСТАВКИ

В выставке приглашаются принять участие учащиеся в возрасте от 6 лет, занимающиеся железнодорожным моделизмом, коллективы учебных групп технического творчества школ и учреждений дополнительного образования детей, педагоги учебных групп технического творчества этих учреждений, учащиеся профессионально-

технических училищ, железнодорожных и др. техникумов, представители любительского движения железнодорожного моделизма всех возрастов и социальных групп среди населения.

СРОКИ И МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ

Сроки проведения выставки определяются в пределах от нескольких дней до 1-2 недель при обеспечении максимального количества посетителей и доступности зрителей.

ОТБОР И ОЦЕНКА ЭКСПОНАТОВ ВЫСТАВКИ

1. Отбор экспонатов и работ производится экспертной комиссией, назначаемой оргкомитетом выставки и составленной из специалистов, входящих в оргкомитет выставки. В экспертной комиссии создается рабочая группа по выявлению лучших моделей и образцов макетов ж.д. моделизма, среди взрослой категории участников выставки.

2. Желающие принять участие в выставке предоставляют в экспертную комиссию: заявочный лист по установленной форме, краткое описание работы с указанием всех ее технических параметров, необходимых для экспонирования (габариты, вес и необходимость подключения электрического питания 220 v), чертежи или эскизы и цветные фотографии.

3. При отборе экспонатов особо учитываются качество отделки моделей, творческий подход к проектированию и созданию конструкции, оригинальность технического решения, результаты. Вместе с экспонатами в оргкомитет представляется полное описание на каждый экспонат с включением в него рисунков, эскизов, чертежей, схем и фотографий.

4. Оргкомитет назначает жюри для оценки работ по каждому разделу выставки. Жюри раздела образуется из числа специалистов и привлечением заинтересованных организаций.

5. Авторы экспонатов, набравшие наибольшее количество голосов, награждаются дипломами выставки.

РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ

1. Транспортный моделизм: макеты железных дорог (в том числе подвесных и монорельсовых), ж.д. движущейся техники, автомодели и архитектурные модели в аутентичных масштабах.

2. Макеты и модульные конструкции

3. Сборка общевыставочного модульного макета по одной из принятых в России модульных схем (ЛТ-модуль, ТТ-модуль)

НАГРАЖДЕНИЕ

1. Оргкомитет выставки награждает дипломами и значками лауреатов авторов лучших работ по каждому разделу выставки, призами и сертификатами.

Выбор рельсового материала для будущего макета

1. Рельсовый материал с укрепленной балластной призмой

Мировые производители рельсового материала для модельных железных дорог предлагают достаточно широкий выбор. Для российских модельщиков ушло в прошлое невзрачное изобилие п-образного "пико". Теперь стало возможным приобретать, практически на выбор, рельсовый материал любого ведущего производителя.

В этом случае достаточно важным становится предварительное знакомство с рельсовой системой в которой будет осуществляться проектирование вашего будущего макета. Ведь очень важно учитывать и величины радиусных участков, и используемые значения отклонений на стрелочных переводах и т.д. Даже высота профиля самого рельса может

стать причиной некоторых проблем. Именно такой общей информации о рельсовых системах от ведущих производителей посвящен наш первый разговор.

В последние годы широкое применение в макетном строительстве нашел рельсовый материал с укрепленным на нем балластным слоем (балластной подушкой). При изготовлении макета мы сразу получаем готовый путь. При проектировании важно учесть и тип рельсового материала и особенности (при готовой балластной призме изменить межпутье или радиус проблематично. Как правило, модельисты используют различный рельсовый материал (на станционных путях, депо, в скрывах

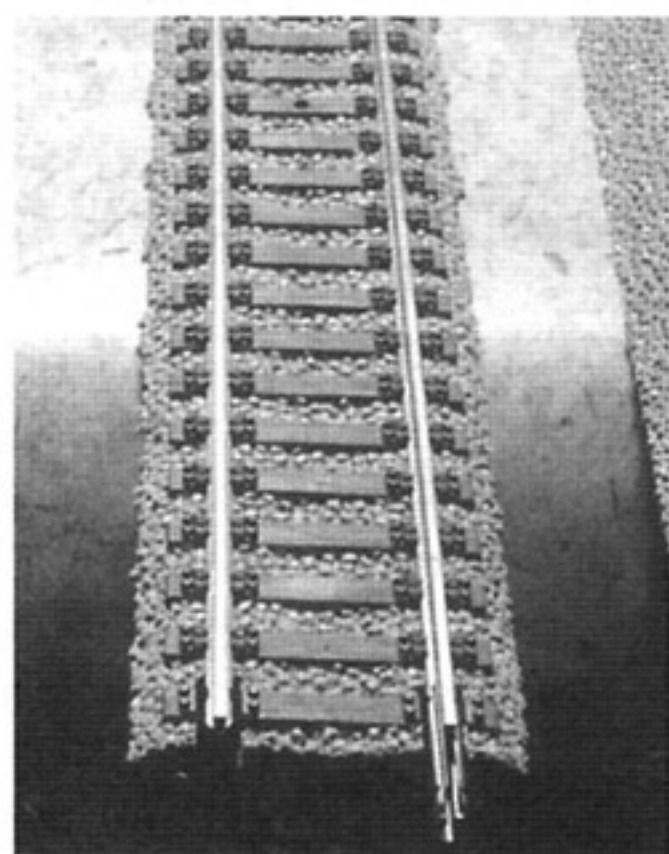
тоннельных участках, где можно использовать менее дорогой путь). Оптимально применение гибких рельсовых плетей на перегонах, для создания красивых композиционных решений в плане.

Рельсы и стрелки с готовой балластной призмой производятся фирмами Fleischmann, Marklin, Roco. Для типоразмера ТТ можно отнести и Tillig, поскольку фирма для своего рельсового материала выпускает комплектную балластную призму, но которая может приобретаться отдельно. Надо сказать, что решение оказалось очень жизненным и имеет успех у ТТ-моделистов. Об этом будет разговор в следующей статье.

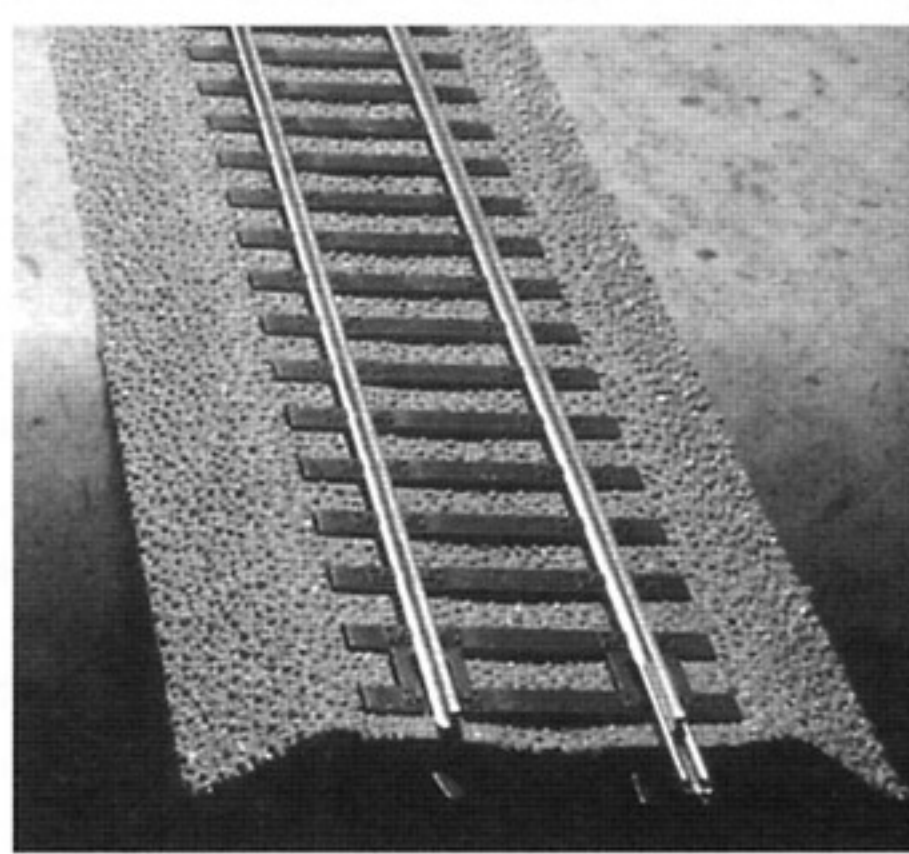
Если говорить о соответствии прототипу относительно

высоты головки рельса, то для магистральных линий такое значение должно быть равным 1,98 мм. Большинство производителей рельсов придерживаются такой золотой середины - 2 мм, хотя много рельсовых производителей выпускают материала с иными значениями. Во многом выбор высоты рельса связан и с качеством движения - не все модели могут двигаться равнозначно - локомотивы могут иметь и высокие реборды и не проходить по таким рельсам или быть слишком легкими для движения по рельсам с минимальной высотой головки.

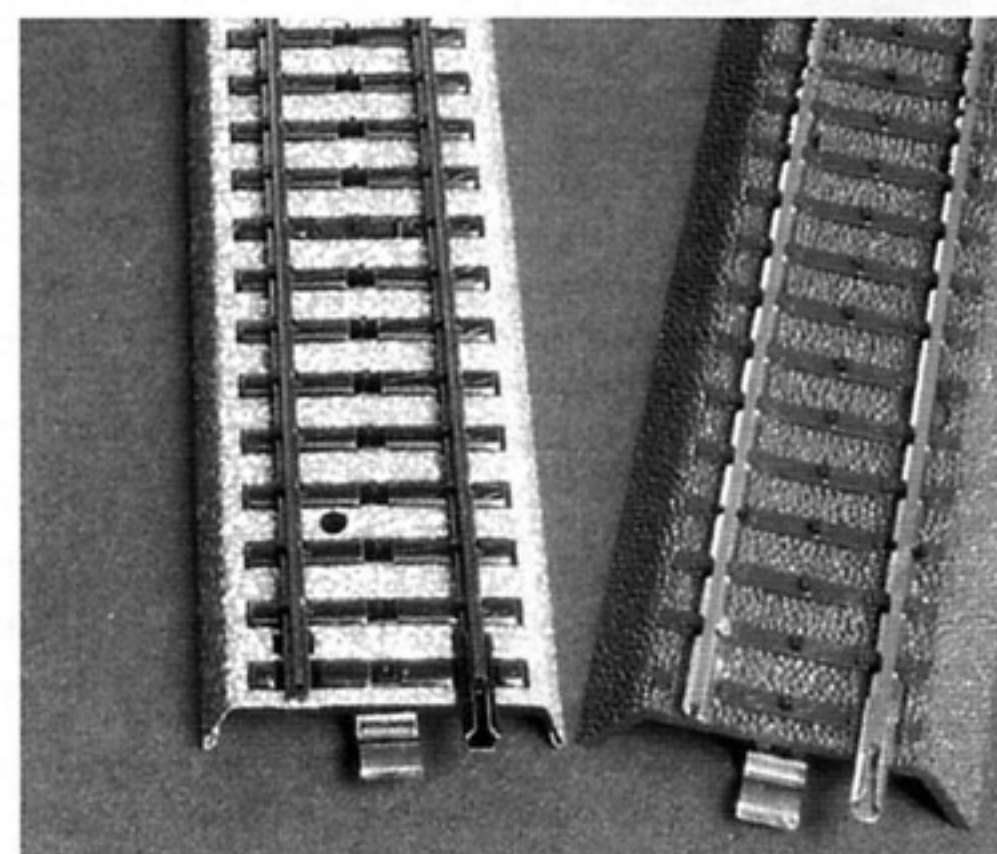
Не забывайте, что достаточно важным является и цена за подобные изделия. То есть при выборе модельист должен оценивать множество факторов.



Fleischmann-Profi имеют пластиковое жесткое основание балластной призмы, но оптически более привлекательную отсыпку балласта



ROCO-Line имеет мягкую подушку материала балластной призмы, большую реальность с размерами прототипа и возможность замены рельсовой плети в закреплённом балласте



У рельсов **Marklin** в не зависимости от материала балластной подушки (жесть или резинопласт) предусмотрены одинаковые узлы стыковки. Главное отличие это 3 или 2 проводная схема питания

Рельсы и стрелки с готовой балластной призмой

Производитель	Fleischmann-Profi	Marklin-C-Gleis	Marklin-M-Gleis	ROCO-Line	Fleischmann-Profi
Типоразмер	HO	HO	HO	HO	N
Номера артикулов	61...	24...	51...	425...	91...
Рельсовая система	2 провод.=	3 провод.перем.	2 провод.=	2 провод.=	2 провод.=
Высота профиля рельса	2,5мм	2,3мм	3,0мм	2,1 мм	2,1мм
Расстояние между осями путей	63,5мм	77,5мм	74/77,4мм	61,6мм	33,6мм
Длина стандартных прямых участков	200мм	188,3мм	180мм	230мм	222мм
Наличие гибких участков "flexgleis"	да	нет	нет	нет	да
Наибольший радиус	547 мм	643,6мм	437,4мм	604,4 мм	430 мм
Углы отклонений стрелок	9,5/12	12,1/24,3	22,5/30	10/15	15
Материал	Пластм./NS	Пластм./Сталь	Жесть	Резинопласт/NS	Пластм./NS
Высота балластной призмы	2,5 мм	7 мм	8мм	8,5мм	2 мм
Шумопонижение	нет	удовлетв.	нет	удовлетв.	нет
Оценка реалистичности	+	++	+	++	+

*)NS - материал нойзильберг (легкий сплав)



Юрий Филатов (Омск)

СТАНЦИЯ ПЕНЗА – I, 1956 г.

С большим удовольствием прочитал статью Александра Сачкова об истории станции Пенза и его музее-макете, опубликованной в ЛТ 6/2003 г.

И нахлынули на меня воспоминания. Июнь 1956 года. Тогда я, 15-летний пацан, «бредящий» железной дорогой, впервые самостоятельно, без сопровождения, был отправлен на летний отдых из Куйбышева (Самары) в Подмоскovie (г. Озеры). Ехать мне пришлось по маршруту Куйбышев – Пенза – Рязань – Голутвин (Коломна). До Пензы для меня тогда особо ничего нового не было: тянула поезд «сушка», привычная двухпутка, светофоры. Утром следующего дня начались новости. Проезжаем высокий мост через р. Сура, смотрю – мелькнула решетчатая опора входного семафора.

Прибываем на станцию Пенза – I. На путях – шеренга двухкрылых выходных семафоров.

Слышу бас тифона, кручу головой: где-то тепловоз, видимо, едет. Но нет, смотрю: много слышанный, но впервые увиденный блестящий зеленой длинный паровоз – «генерал» ПЗ6, на нем – рожок тифона. А на скошенной будке – какие-то два параллельных черных уголка (потом узнал – жезлообмениватели). «Генерал» заходит под наш поезд – поехали... Снова проезжаем через шеренгу выходных семафоров. За станцией направо уходит ветка на Рузаевку. Проезжаем ст.

Абреково – выходных семафоров уже нет, дальше – «жезловка». В то время участок Рязань – Пенза был, в основном, пассажирским ходом. По нему из Москвы шли пассажирские поезда на Куйбышев, Чкалов (Оренбург), Кандагач, Ташкент, Ашхабад, Сталинабад (Душанбе). Кстати, счет километров от Москвы до Омска через Челябинск идет именно по этому ходу. Примерно в 1954-55 гг. пассажирское движение на этом участке стало осуществляться паровозами ПЗ6 депо Моршанск. Для ускорения движения на перегонах перед входными семафорами были установлены предупредительные прожекторные светофоры.

... «Жезловка» кончилась на ст. Рязань – II, где на выходе увидел знакомую шеренгу выходных семафоров. А с Ряз-

ань-I пошла двухпутка, и замелькали перегонные светофоры. Со ст. Рязань-II увидел сплетение путей с линией от ст. Рязань-I, а от ст. Дягилово на Москву увидел левопутное движение, что было необычно для меня...

В конце августа, возвращаясь, домой, на обратном пути

поезд прибыл на станцию Пенза-I ранним утром. Стоял туман. И вот на соседнем пути с шипением выплывает из тумана необычный паровоз. Длинный, низковатый, с большими красными колесами, и, главное, с шеренгой больших букв на фронтальном листе – «Иосиф Сталин». Прибыл пассажирский поезд из Ртищево...

В продолжение темы. Летом 1959 г. Наш лучший выпускной класс отправили на экскурсию в Ленинград. И снова я ехал по знакомой магистрали. И вот за Сызранью я увидел уже тепловозы с грузовыми поездами, я несколько удивился. Зная как выглядят тепловозы ТЭЗ (с небольшими лобовыми стеклами), подумал: почему поезда водят пассажирские тепловозы ТЭ7? (*) Только когда на остановке разглядел ТЭЗ, понял, что кабины тепловозов унифицировали. А вечером, прибыв на ст. Пенза-I, вижу, на выходе, за шеренгой семафоров выстроилась вторая, перекрещенная шеренга линзовых выходных светофоров, в междупутьях – раскрытые траншеи с кабелями, ящики электроприводов

стрелок. В то время шло строительство диспетчерской централизации линии Пенза – Рязань.

Кстати, в ту поездку на магистрали Москва – Ленинград паровозы ПЗ6 водили поезда на участке Калинин (Тверь) – Ленинград. Здесь же, на участке Бологое – Малая Вишера еще была семафорная полуавтоматическая блокировка. А от Москвы до Калинина поезд вел электровоз ВЛ19.

(*) Тепловозы ТЭЗ получили новую свою знаменитую кабину только с 1957 г. позже чем ТЭ7, которые выпускались с 1956 г. сразу в новом облике.



Фото Ю.Акимова



ТРАГЕДИИ В ТУННЕЛЯХ....

Мы привыкли считать, что понятие "военная тайна" тесно связано с армией или с работой оборонных предприятий в тылу. Однако в истории второй мировой войны был случай, когда в разряд секретнейших военных тайн попало происшествие на железной дороге, никак не связанное с боевыми действиями. Об этом рассказал Роберт Джексон в книге "Вторая мировая война. Неразгаданные тайны", вышедшей в 1998 году в московском издательстве "Кураре-Н".

Это произошло в Италии в годы второй мировой войны. В то время, как и во времена гражданской войны России, по железным дорогам страны из одного города в другой ездило много людей, менявших вещи на еду. Пассажирские поезда ходили редко и итальянские коллеги русских "мешочников" буквально облепляли каждый товарный поезд.

Второго марта 1944 года один из таких поездов отправился из Салерно в Потенце. Поезд состоял из 47 вагонов, в числе которых было около 27 платформ. На нём ехало 100-200 пассажиров с билетами и около 600 "зайцев", устроившихся на платформах. Точное число находившихся в поезде людей установить так и не удалось. У станции Романеяно, находившейся в 45 км от города Потенце, перед тяжёлым многокилометровым подъёмом к составу сзади был прицеплен подталкивающий паровоз.

После небольшой стоянки поезд двинулся дальше, но пройдя всего 7 км около деревни Бальвано снова остановился, причём задняя половина поезда оставалась в туннеле. Остановка была вызвана поломкой другого паровоза, шедшего впереди. Через три четверти часа неисправность удалось устранить, путь освободился и поезд возобновил движение. Было уже около часа ночи 3 марта. За Бальвано в полукилометре от станции начинался туннель "Галлера-делла-Арми" протяжённостью более полутора километ-

ров. Дежурный по станции Бальвано, убедившись, что поезд вошёл в туннель, сообщил об этом на следующую станцию Белла-Мура. Дежурный по станции Белла-Мура некоторое время ждал появления поезда, но, так и не дождавшись, позвонил своему коллеге из Бальвано и сказав, что поезда нет, отправился спать. Дежурный по станции Бальвано не придавал этому большого значения и тоже не поднял тревоги, решив, что поезд идёт слишком медленно из-за тяжёлого подъёма, а поскольку до самого утра других поездов больше не должно было быть, он тоже улёгся. Но спать ему довелось недолго.

Около трёх часов ночи дежурного по станции Бальвано разбудил стук в дверь. На пороге стоял еле живой человек, сообщивший о том, что в туннеле случилось что-то страшное. Когда к туннелю прибыл паровоз с полицией и железнодорожным начальством, они обнаружили ужасающую картину. На путях из глубины туннеля до самого входа лежали трупы. Платформы были буквально завалены мёртвыми телами. Бригады обоих паровозов были также мертвы.

Причина трагедии стала ясна только после осмотра обоих локомотивов. У переднего паровоза тормоза были отпущены и реверс установлен до отказа назад. У подталкивающего наоборот - тормоза приведены в действие, а реверс стоял на передний ход на максимальной отсечке. Видимо, перегруженный поезд остановился в туннеле на крутом подъёме и машинист ведущего локомотива попытался сдать поезд назад, чтобы разогнаться. В тоже время машинист толкача, не зная об этом и видя, что поезд покатился назад, очевидно решил, что передний паровоз сломался или произошёл разрыв поезда. Оба локомотива работали на полную мощность и туннель быстро наполнился дымом. Была глубокая ночь, пассажиры, устав за день спали, а к частым остановкам они уже привыкли, поэтому на очередную остановку никто не обратил внимания. Большинство людей погибло во сне от угарного газа, спастись удалось только нескольким человекам, которые ехали на последних вагонах и потому успели выбраться из туннеля. Погибло 500 - 600 человек, но точное число жертв так и осталось неизвестным, так как сведения об этой катастрофе ввиду военного времени были засекречены "чтобы не подрывать моральный дух нации". Так из-за отсутствия согласованности между машинистами произошла крупнейшая трагедия за всю историю итальянских железных дорог. Только после этого случая в Италии были разработаны чёткие инструкции, определяющие действия поездных бригад при прохождении туннелей.

Это может показаться невероятным, но ровно за два месяца до этой трагедии 3 января 1944 года точно такая же катастрофа произошла в Испании в туннеле "Торро" в Леоне, где при аналогичных обстоятельствах погибли от 500 до 800 человек. И так же, как в Италии, этот инцидент замолчали по приказу испанского диктатора Франко.

Б.С.ГОРШКОВ



Электropоезд ЭТ2А-001 на испытаниях. Фото Дм. Мамина

Тепловоз ТЭ136-0002 на литовском металлоразделочном предприятии «Volmeta» в Дукштасе, 1997 г.
Фото А.Малиновского





ТЭ1-20 маневровый тепловоз СЖД (1947-1950 г.п.)