

4/2004 (90)

**АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА**

WWW.LOKOTRANS.COM

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



В поисках горячих паровозов

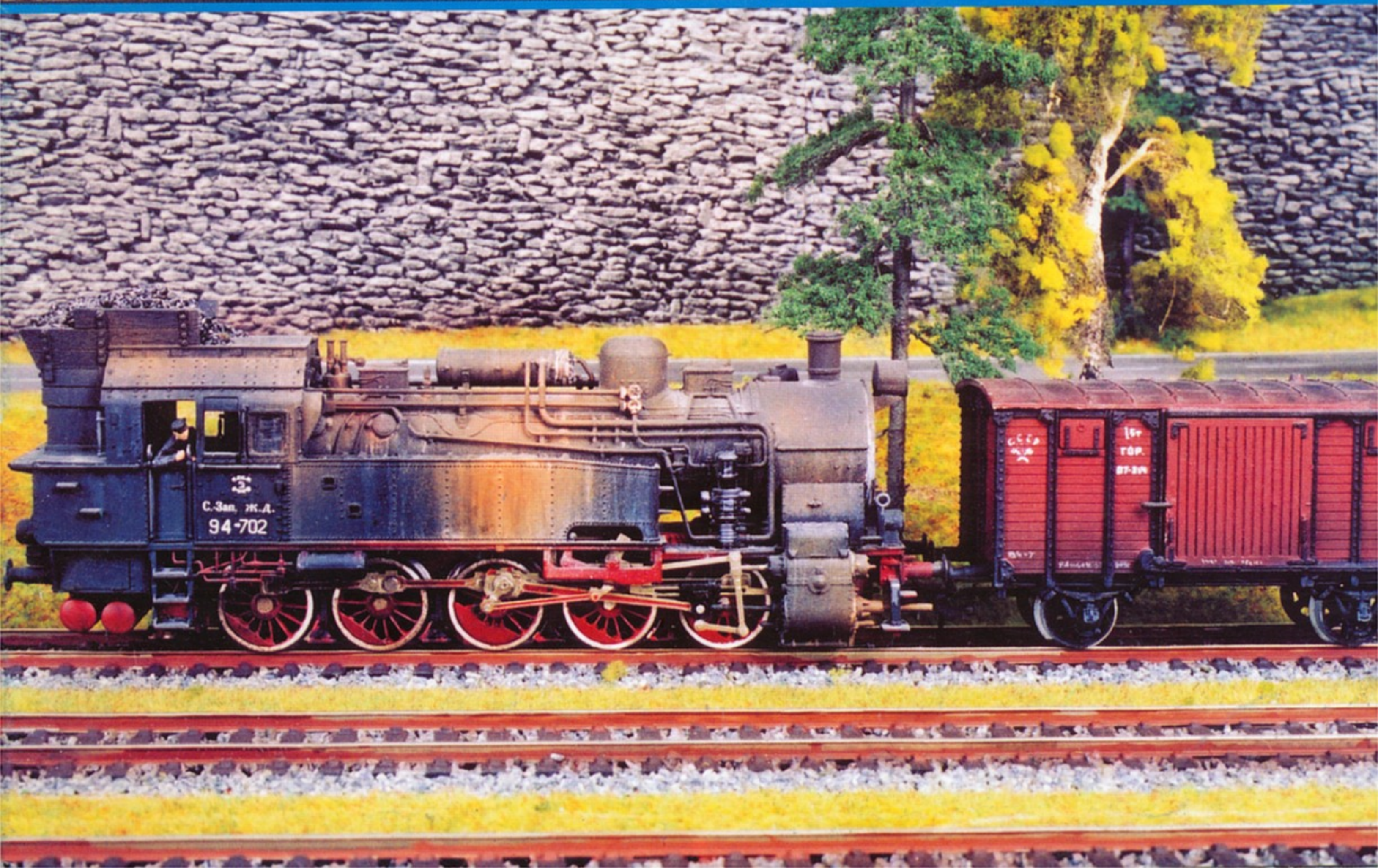
Каким быть музею...

Батайское локомотивное

Грузовой ВЛ80Т

Макет на книжной полке

**Организуем
пригородное движение**





ЧС7-007 с поездом №35/36 Петербург-Хельсинки «Сибелиус» прибывает на Финляндском вокзале. Фото Е.Полянского, 2003 г.
Мотриса АЧ2-114 на ст. Москва Пассажирская Киевская, май 2003. Фото Дм.Мамина



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)
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, Фин-
ляндии, Чехии, Швейцарии, Украине, Эс-
тонии.

Подписка через редакцию:
1 полугодие 2004 (1-6) 420 руб.
2 полугодие 2004 (7-12) 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 вняющую переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666

Заказ № 5190 Тираж 1000 экз.
Печать ЗАО "Фабрика Офсетной Печати"
(Москва), апрель 2004

В розницу цена свободная
© Клуб ТИММ "Локотранс"
WWW.LOKOTRANS.COM



**Повсеместная модернизация МВПС на российских железных доро-
гах коснулась и электропоезда ЭР9П. За счет внутренних резервов этот
состав получил гордое имя ЭР200, и на одну единицу пополнил парк
российских высокоскоростных поездов!**
Фото А.Белкина, Слюдянка, 1 апреля

4

ПАНОРАМА

Поставка электровозов ЭП1 на Приволжскую дорогу

6

НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ

10

ДЕПО

Батайское локомотивное

12

ПУТЕШЕСТВИЯ

По следам "горячих" паровозов

17

ИЗ ЛИЧНЫХ АРХИВОВ

18

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

Мотовоз Т-60

20

ПАРАЛЛЕЛИ ВРЕМЕНИ

Встречаем "Спутник", что задуман был в 30-х...

Мягкий знак в истории

Каким быть музею

26

ДЕПО

Электрификация СКЖД

Магистральный электровоз ВЛ80Т

30

БРОНЕАРХИВ

34

ПАКУАЗ

38

ВИТРИНА

42

МАКЕТ

33-й километр или макет на книжной полке

46

ВАГОННЫЙ ПАРК

Организуем пригородное движение

Рельсовая геометрия (обзор)

53

ПРИВЕТ С ДОРОГИ

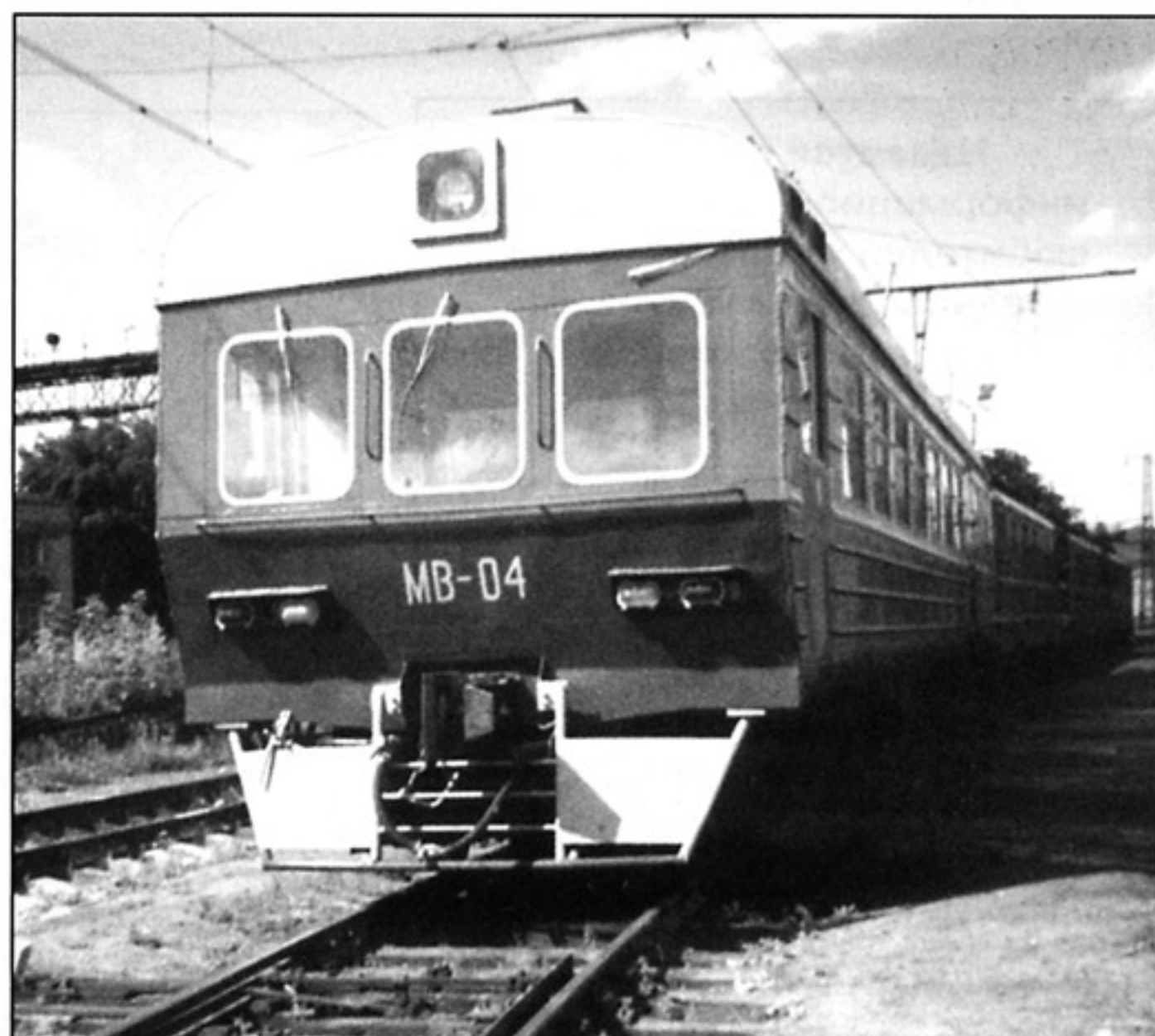
Гимн ушедшим профессиям (2)

Обложка: Модель трофейного паровоза серии 94. Автор конверсии Е.Шклярченко. Фото И.Хилько

В кадре: Экспонат Ростовского МЖТ ТЭП60-0845. Фото О.Сергеева
Обложка: Электровоз ВЛ80Т-1366. Иркутск-пасс. июнь 2003 г. Фото С.Гамова



Электровоз **ВЛ80^К-010** (депо Батайск). Фото В.Склярова, 2004 г.



В Инской продолжается выпуск моторис **МВ** из списанных моторных вагонов электропоездов ЭР2. Выпущено 10 единиц. На списанный вагон навариваются кабины управления, устанавливаются динамоторы и 2 компрессора. В середине вагона с одной стороны делается специальное помещение, в котором устанавливаются вспомогательный компрессор, блоки радиации, АЛСН, отключатели двигателей 1 или 2 тележки и прочие вспомогательные приборы. Эл.схема остается без изменений. Управление моторисой осуществляется с помощью контроллера машиниста (такого же, как на ЭР2). Управление тормозами производят с помощью крана машиниста №394 и вспомогательного крана №254. Электромоторисы сделаны на базе следующих моторных вагонов:

1. МВэ-01 – ЭР2-1013.06 моториса ДОП. приписана Новосибирск
2. МВ-02 – ЭР2-454.10, приписана Тайга
3. МВ-03 – ЭР2-404.04, приписана ПЧ Чулымская
4. МВ-04 – ЭР2-432.08 приписана Омск
5. МВ-05 – ЭР2-404.02
6. МВ-06 – ЭР2-509.02, приписана Новосибирск
7. МВ-07 – ЭР2-482.04
8. МВ-08 – ЭР2-482.02
9. МВ-09 – ЭР2-505.10 приписана ПЧ Болотная.

Фото и информация А.Нестеренко

В Алтайской продолжается выпуск электропоездов **ЭС2 «Электрпоезд Сибирский»**. Известно 3 таких электропоезда:

ЭС2-001 на базе эл.поезда ЭР2-648/652 (648,01,02,03 + 652.02, 03, 06, 08,07) приписана Новосибирск, но находится в аренде в Новокузнецке. ЭС2-002 на базе эл.поезда ЭР2-674 (01, 02, 03, 06, 08, 09+568, 08, 07) приписан Тайга. ЭС2-003 на базе эл.поезда ЭР2-304 (10 вагонов) приписан Новосибирск

Сейчас в Алтайской делают ЭС2-004 (ЭР2-339). На этих эл.поездах установлены мягкие диваны, поставлены новые стеклопакеты, форточки установлены только на 8 окнах в вагоне, на зиму форточки закрываются на ключ. Туалеты в головных вагонах перенесены от кабины в сторону салона (как на эл.поездах ЭР2 с №1028). На месте, где раньше был туалет, сделали служебное помещение для хранения инструмента и противопожарного инвентаря. Вместо динамоторов установлены преобразователи. В вагонах установлены лампы дневного света, пожарная сигнализация «ПРИЗ». Привычных эп.печей под диванами нет, так как используется калориферное отопление. В кабине машиниста вместо контроллера машиниста установлены кнопки с обозначением «О», «1», «2», «3», «4», что соответствует позициям старого контроллера. Вместо реверсивной рукоятки установлен джойстик с положениями «Вперед», «О», «Назад». Управление тормозами осуществляется с помощью крана машиниста №395. Также установлена новая рация, автомашинист (САВПЭ), прибор для учета расхода эл.энергии РПДА, САУТ, и КЛУБ. В остальном электросхема осталась без изменений. Как впрочем и внешний облик, за исключением окраски.

Летом 2004 года собираются расширить музей натуральных экспонатов на станции Сеятель (**Новосибирский МЖТ**). Сейчас освобождают площадку, где раньше был автосалон и как только сойдет снег, там начнется работа по расширению музея.

Информация А.Нестеренко

В апреле из ворот сборочного цеха НЭВЗ вышел **ЭП1-100**. Есть юбилей!

Дм.Ивахненко



Дизельпоезд **Д1-639-3**, ст.Должанская, Донецкой ж.д. Фото Ю.Четвертных, 2001 г.

Электровоз **ВЛ10-1381** (депо Омск). В тч Тайга летом планируют делать 3-х секционные электровозы ВЛ10 (с новыми кабинами). Для этого будут передавать такие электровозы из тч Омск в тч Тайга. Фото А.Нестеренко, Москва





На Новосибирском электровозоремонтном заводе (НЭРЗ) в 2003г. была отремонтирована с глубокой модернизацией секция электровоза ВЛ80С-1066-1. При модернизации электровоз обретает вторую кабину в секции, принципиально новую силовую бесконтактную схему и самое главное уникальную систему управления (СМЕТ). Отличительной особенностью системы СМЕТ является возможность быстрого секционирования электровоза. Сигналы телеуправления и телесигнализации поступают из одной секции в другую по трем проводам. Для секционирования достаточно пристыковать один(!) внешний электровозный соединитель. В отличие от того, что сейчас есть на сети МПС, секционирование электровоза можно проводить непосредственно перед выездом из депо в зависимости от веса поезда. Это позволит более экономично эксплуатировать подвижной состав. Плавность

Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ) продолжает изготовление и поставку на железные дороги России пассажирских электровозов переменного тока серии ЭП1. В настоящее время на сети дорог эксплуатируются 92 электровоза. На Дальневосточной дороге в депо Хабаровск - 13, на Красноярской в депо Красноярск - 49, из них 21 на гарантии завода, на Октябрьской - 10, из них 5 на гарантии завода. Начиная с июля 2003 года электровозы поступают на Приволжскую железную дорогу, в локомотивное депо Саратов. Сейчас их в Саратове 20 штук, все находятся на заводской гарантии.

Первоначально на Приволжской дороге электровозы ЭП1 эксплуатировались только локомотивными бригадами депо Саратов на плечах Саратов - Ртищево и Сенная - Петров Вал, однако уже осенью на ЭП1 поехали локомотивные бригады депо Волгоград на плече от Петрова Вала до Волгограда.

Первый электровоз ЭП1-073 прибыл в депо 3 июля 2003 года. До конца 2003 года в депо прибыли 20 электровозов (до номера 092). Пробег электровозов на 15 марта 2004 года не превышает 70 тысяч.

Опыт эксплуатации электровозов показал, что электровоз ЭП1 в целом работает удовлетворительно. Те браки в работе, которые все же случаются, связаны отчасти с неопытностью ло-



Поставка электровозов ЭП1 на Приволжскую дорогу

комативных бригад, а отчасти с недостатками по качеству изготовления электровоза и отдельными непродуманными конструктивными решениями. В период первоначальной эксплуатации идет значительный поток разного рода неисправностей по всем без исключения узлам. Наиболее проблемными узлами являются МСУД (Микропроцессорная Система Управления и Диагностики), САУТ-ЦМ, сглаживающий реактор, преобразователь питания ЭПТ, а также контактор отопления поезда и кабель электроотопления. Не обо-



управления обеспечивается наличием 36 ходовых позиций. В просторных кабинах также установлены эргономичные пластиковые пульта. Навесные приборы полностью отсутствуют, все они установлены в пульт. В том числе блок индикации КЛУБ-У, радиостанции, плоскопанельный блок индикации системы СМЕТ, традиционные стрелочные и светодиодные индикаторы. С помощью блока индикации системы СМЕТ машинист может в любой момент движения локомотива контролировать такие параметры, как положение релейно-контактной аппаратуры, синхронность работы секций, ток якоря каждого двигателя и т.д. Информация на блок индикации СМЕТ поступает из каждой секции, а их может быть от одной до четырех. Силовая тиристорная станция разработана и изготавливается персонально для этого электровоза.

Ивахненко Дмитрий, фото автора.

шлось и без серьезных неисправностей: выход из строя ТЭД (сгорели полюса), аварийно, от наезда на металлоконструкцию повреждены тележки ЭП1-083, пробой контактора отопления поезда с повреждением кондукторов на ЭП1-073, отсутствие циркуляции масла в трансформаторе на ЭП1-074.

По состоянию на 20 марта 2004 года на Новочеркасском заводе построены и приняты инспекцией ОАО «РЖД» 6 электровозов ЭП1 (номера с 093 по 098). Ввиду отсутствия договора на поставку электровозов на

2004 год и несогласованных цен (цена на электровоз предлагаемая длинной цепочкой посредников НЭВЗ - Управляющая компания НЭВЗ - Трансмашхолдинг - Росвагонмаш составляет 31,5 млн. рублей) электровозы остаются на заводе. Всего на 2004 год планами намечен выпуск 38 электровозов серии ЭП1. Из них 18 должны поступить для эксплуатации на Приволжскую дорогу в локомотивное депо Саратов.

В.Зимин, фото автора, 2004 г.



Železniční MAGAZINE/ Журнал из Чехии во 2 номере за 2004 год помимо многих познавательных материалов о модернизации с продлением срока службы тепловозов Германских железных дорог серий 219, 364, 365 и 132, помещает хорошую обзорную статью о моделях KONKA - крытые и платформы, немного истории, фотографии и сравнительные параметры.

Напомним, что журнал выходит на чешском языке и известен в России тем, что выпускает еще и приложения по подвижному составу



Чехии.

Но вот уже появилось очередное модельное приложение **Stavba Depa**, которое на 104 страницах рассказывает (и самое главное, показывает в цвете) о таком важном и интересном элементе железнодорожного макета, как депо. В качестве иллюстраций использованы материалы ведущих журналов Германии, а также оригинальные материалы и фотографии фотографа Иво Валента.

От издательства Eisenbahn Kurier к лету ожидаем книгу **Lokomotivschilder**, Томаса

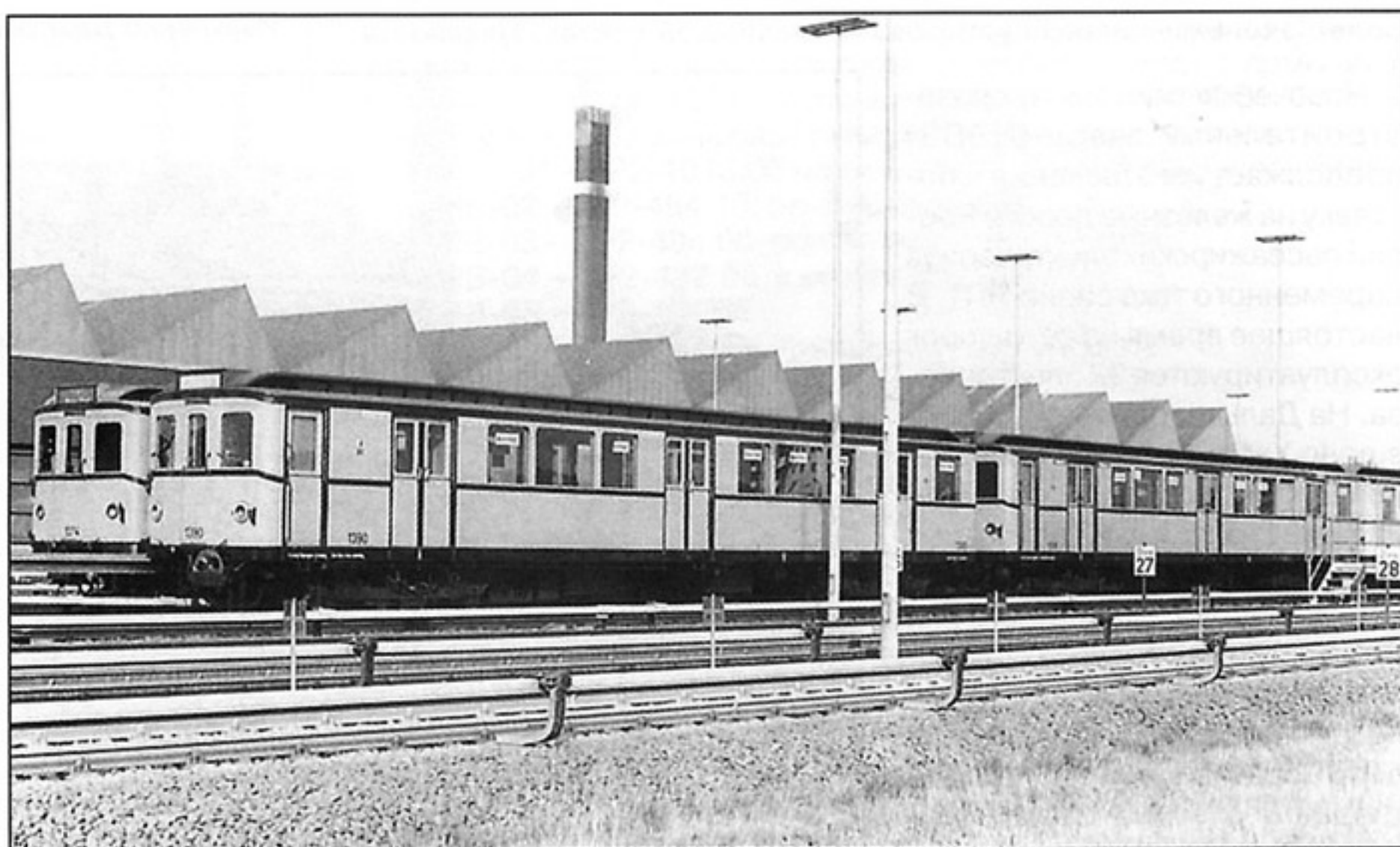


Замека. Совершенно необычное издание, состоящее из исторического обзора, оригинальных фотографий и рисунков, позволяющих полноценно работать как историкам, так и модельстам. Книга охватывает период от появления первой "именной" доски паровоза "Адлер" до компьютерных номеров 21-го века. Книга безусловно, будет интересна и в России - судя по интересу к немецкому локомотивостроению. Размер книги 210x297 (большой формат), 280 страниц, свыше 400 иллюстраций, цена около 40 евро.

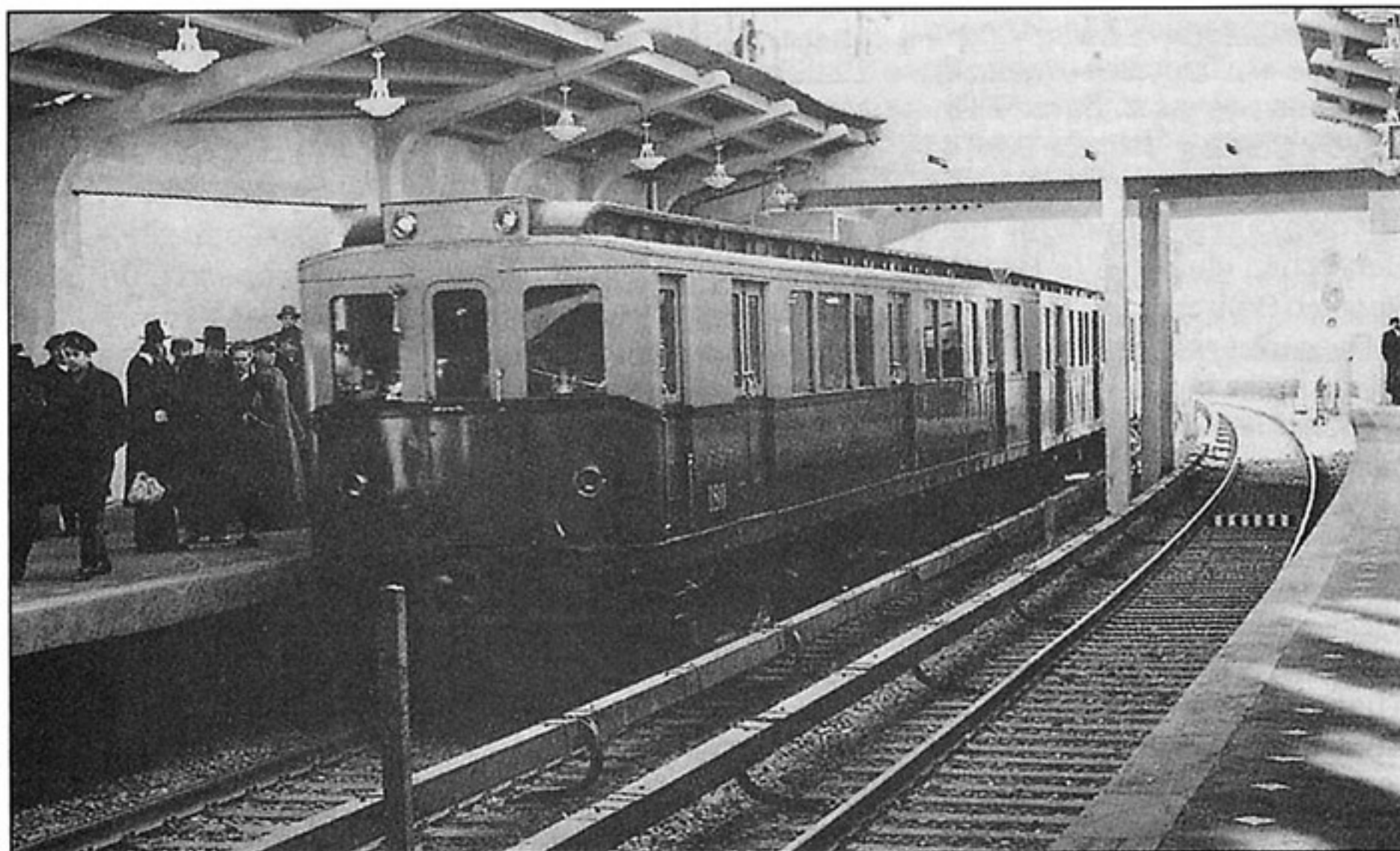


"Вагоны метро типа "В", Павел Пузанов ("Железнодорожная коллекция" №5). В издательстве "Железнодорожное дело" в начале года появилась эта брошюра. (48 с., с илл., А4) Выпуск рассказывает о малоизвестной странице в истории популярного городского транспорта - московского метро, в частности, о периоде эксплуатации на его линиях вагонов U-Bahn-type C, поступивших в СССР вопреки репарационным соглашениям из поверженной Германии, поскольку метровагоны являлись городским, а не железнодорожным транспортом, который не подпадал под эти положения. Брошюра содержит также много полезной информации о Берлинском метро, которое ведет свой отсчет с 1902 года.

Поступившие в 1945-46 гг. в СССР вагоны (120 единиц) были подготовлены, и начали работать в московской подземке до своего исчезновения. Узнать о судьбе этих вагонов, о мифах и легендах вокруг них, получить исчерпывающую информацию, в том числе чертежи и эскизы, можно из этой брошюры. Содержит статистические данные. Издание хорошо иллюстрировано. Рассчитано на широкий круг, интересующихся городским транспортом и метрополитеном.



Вагоны берлинского метро типа С (эксплуатировались в Москве как вагоны метро типа "В" в период 1946-1961 гг..) Фото из коллекции Ганса Мауэра (Берлин)



Эти фотографии из архива известного кимрского краеведа А. Суханова сделаны в начале 60-х годов в некоторых городах Советского Союза. На этих фотографиях предположительно Пятигорск. На снимках просматриваются номера трамваев №№ 53, 34, а также маршруты 3 и 4. Весьма интересная и реклама над трехэтажными зданиями: «Храните деньги в сберегательной кассе» и «Приобретайте туристские путевки».



На фотографии в центре – очень примечательный двухпутный трамвайный мост (!) через небольшую реку с пешеходным тротуаром слева. Мы будем очень признательны читателям ЛТ, если совместными усилиями сможем точно определить место съемки этих кадров.



Фотографии предоставил В. Ромашенков



И.Ильф и Е.Петров, "12 стульев": "Харьков - город шумный, центр Украинской республики. После провинции кажется будто за границу попал." Из письма отца Федора, писанного им в Харькове на вокзале своей жене в уездный город N.

Первая столица Украины - отцу Федору.

Управление Южной железной дороги.

Начальник Ю.ж.д. - В.Остапчук,

А.С.Давтян

Видеоканал "Первая Столица",

руководитель К.Геворкян

В.Махов

Газета "Харьковский Курьер",

шеф-редактор Е.Мурзина

Издательский дом "Ириса",

президент А.Шишаков

Фонд "Пересвет", Президент А.Святаш

Фото А.Кешелашвили



МОСКВА - ВЛАДИМИР (к истории вопроса)

Движение поездов по участку от Москвы до Владимира было открыто 14 июня 1861 г. Главное управление путями сообщения продолжало наблюдение за ним.

Из Донесения Главного инспектора частных железных дорог генерал-майора барона А.И. Дельвига, который совершил «в последнюю неделю октября инспекционную поездку»:

«1. Пассажирский поезд везется двумя паровозами, без принятия предосторожности. Безопаснее разделить поезд на два.

2. Публика жалуется на отсутствие отхожих мест в вагонах и дурном устройстве их на станциях. Стоянка поезда 2 минуты недостаточна. Полагал бы возможным увеличить ее до 5 минут.

3. Обращение агентов Общества с пассажирами до невероятности грубо. Многие пожаловались мне, что подвергались бранным словам.

4. На станциях слышал неоднократно бранные слова между служащими при эксплуатации, что конечно нигде не позволительно, и тем более при многочис-

ленной публике.

5. Станции содержатся чрезвычайно грязно. Некоторые станции недостроены.

Обо всем этом сообщил Совету общества и просил принять меры, в том числе предписать агентам общества быть учтывыми со всеми пассажирами какого бы звания они не были. Запретить этим агентам крик и брань на платформах».

(Из материалов Российского исторического архива, 1861 г.)

Цирковая логика.

"Крокодил, крокодил! Идите, посмотрите - интересно: от головы до хвоста четыре с половиной аршина, а от хвоста до головы - пять аршин!"

Такое же явление наблюдается на уссурийской дороге. Например, от Владивостока до Седанки 16 верст, а от Седанки до Владивостока целых двадцать! Поэтому от Владивостока до Седанки за билет второго класса можно заплатить 35 коп., а когда нужно возвращаться во Владивосток, приходится платить за билет того же класса 49 коп.! Такое же соотношение существует и в 3-м классе! (У.К.)

Санкт-Петербург
Негосударственное учреждение
культуры
**НАРОДНЫЙ ЛИТЕРАТУРНЫЙ МУЗЕЙ
ОСТАПА БЕНДЕРА**
Большая Посадская ул. дом 9/5

☎ 235-8397

☎ 197110 СПб, Б.Разночинная д.7, оф.24

Начнем с очевидного. Наверное сложно представить нашего соотечественника, не читавшего "12 стульев" и "Золотого тельца", или не видевшего великолепные экранзации этих романов.

Однако только часть поклонников в конце XX века отметили 100-летие со дня рождения Остаа-Сулеймана-Берта-Марии Бендера. Были открыты Международный фонд почитателей Великого комбинатора, сайт в Интернете и памятник сыну турецкоподданного рядом с рестораном "Золотой Остап" в Санкт-Петербурге. В 2001 году исполнилось 70 лет "Золотому тельцу", в 2002 году - 105 лет Илье Ильфу, а в 2003 году отметили 100-летие Евгения Петрова и 75 лет роману "12 стульев". В романах И.Ильфа и Е.Петрова очень живо и зримо присутствует железная дорога - в романе гудят паровозы, движутся составы, гремят колеса вагонов - дорога в романах жива и осязаема!

Но мало кто знает, что уже свыше пяти лет в Санкт-Петербурге существует Музей Остапа Бендера. Любимый многими литературный персонаж Остап Бендер много путешествовал, в частности, и по железной дороге. В возглавляемой им конторе "Рога и копыта" в романе "Золотой тельца" на столе стоял железнодорожный компостер. К читателям "Локотранс" обращается музей Остапа Бендера: "Музей ищет для экспозиции настольный железнодорожный компостер (в любом состоянии).

Директор музея Анатолий Котов.

("Благовещенское утро", 7 октября 1915 г.)

... "Автобус", приспособленный для



передвижения по рельсовому пути средней части Амурской железной дороги и перевозящий почту между городами Благовещенск - Алексеевск (на Зее). Автобус служит и для разъездов служащих. Скорость до 40-45 км/ч. На фото (слева направо) - случайный прохожий, почтальон, шофер, рядом с шофером второй почтальон и у машины - помощник шофера. Фото И.Санникова ("Вокруг света" 10/1913 г.)



Тепловоз **SM48-126** (ex. ТЭМ2 Брянского завода) с вагонными тележками на колее 1520 мм в польском Sedziszow, PKP. Тепловоз поставляется в Польшу для работы на колее 1452 мм, оборудован буферами, автосцепкой. В таком виде он следует по территориям государств, колея у которых российская - 1520 мм. Фото J.Glockner, октябрь, 1995 г.

...20 февраля СКж.д. отметила 140-летний юбилей. Дорожным музеем была организована передвижная выставка, принимала гостей музейная площадка МЖТ на Гниловской. Дорога сделала, уже ставший традиционным, подарок для ветеранов и работников дороги - ретро-поезд, ведомый паровозами С 250-64 и Л-0029. Маршрут поезда описал кольцо вокруг Ростова с остановкой для осмотра экспонатов на Гниловской. Вечером в спортивно-концертном комплексе "Экспресс" состоялся праздничный концерт.

Праздничный поезд с теми же паровозами прошел и 23 февраля из Батайска до Ростова и обратно с заходом в музей на Гниловской.

В.Власенко

...С 14 сентября 2003 года осуществляется регулярное движение вагонов прямого сообщения Берлин (Лихтенберг) - Калининград (Кенигсберг). Маршрут протяженностью 650 км вагоны преодолевают за 15 часов. Два спальных вагона (10 купе на 28 мест, включая 4 купе 1 класса) предоставила Калининградская железная дорога. Немецких туристов встречает "русская" экзотика: чай из самовара, а для пассажиров 1 класса в цену билета входит завтрак с икрой. Надо сказать, что для немецких туристов и сами вагоны экзотика - это спальные вагоны постройки 1979/80 гг. немецких заводов VEB Waggonbau Gorlitz.

...По бокам космического корабля Шаттл "Кенеди" размещаются два двигателя - ускорителя по 5 футов шириной. Конструкторы корабля хотели сделать двигатели еще шире, но не смогли. Почему? Дело в том, что двигатели доставлялись по железной дороге, которая проходит по узкому тоннелю, габарит которого ограничен шириной колеи - 4 фута 8,5 дюйма (1452 мм). В Штатах железную дорогу делали, как и в Англии, с той же шириной колеи по подобию конных трамваев, у которых ширина оси была как раз 4 фута 8,5 дюйма. В чем дело? Конку в Англии делали, чтобы колеса попадали в колею английских дорог. Но в Великобритании дороги начинали строить римляне, подводя их под размер своих боевых колесниц, а длина оси стандартной римской боевой колесницы... правильно 4

фута 8,5 дюйма! И теперь все ясно - в колесницу впрягали обычно пару лошадей, то есть 4 фута 8,5 дюйма не что иное, как ширина двух лошадиных задниц! Вот и ответ на вопрос - даже теперь, когда человек вышел в космос, его наивысшие технические достижения зависят от размера лошадиной задницы, как и две тысячи лет назад!

Люциус Суславичус

Британский энтузиаст К.А.Wardell, увлекаясь железнодорожной фотографией с 1948 года по 2003 год, сфотографировал **22 100** локомотивов Британских железных дорог. В его коллекцию попали снимки уникальных и массовых серий, снимки паровозов в действии и снимки локомотивов всех номеров одной серии. Это всего лишь эпизод из общей картины почтительного отношения к собственной истории и сохранения его для потомков в Великобритании.

В России не издано ни одного фотоальбома с историческими фотографиями локомотивостроительных и вагоностроительных заводов. К столь удручающему положению в области сохранения фотодокументальных свидетельств технического прогресса и истории России, очевидно, привело социальное перерождение населения в советский период и, как следствие, возникновение маргинального восприятия своей жизни - без корней, без истории, без ответственности перед потомками.

Среди немецких энтузиастов в этом году начат сбор средств на восстановление сохраняемого музейного локомотива - паровоза малочисленной серии BR23 058. Через массовые журналы любителей железных дорог и средства массовой информации любители обратились ко всем желающим помочь деньгами на восстановление паровоза. Любопытно, что это мероприятие не ассоциируется с обманными «пирамидами», или просто с мошенническим сбором денег, а скорее всего будет проведено, и средства не украдут.



Первый советский тепловоз, поставленный в Венгрию **M62-001**, теперь используется группой британских железнодорожных энтузиастов MERCIA CHARTES, возникшей в 1997 г. (На несколько лет позже, например, чем российское общество ВОЛЖД).

Теперь организуются поездки для энтузиастов по территории Венгрии на этом уникальном тепловозе.



Этот TGV-001 (экспериментальная головная кабина с газотурбинным двигателем) установлен около Страсбурга как межнациональный памятник в честь 10-летия (1992-2002 гг.) эксплуатации высокоскоростной магистрали между Францией и Германией. ЕМ

БАТАЙСКОЕ - «ЛОКОМОТИВНОЕ»



ВЛ80-1702. Фото В.Склярова

Локомотивное депо Батайск располагается в 10-ти километрах от донской столицы г.Ростова-на-Дону и является основным для грузовых перевозчиков на Северо-Кавказской магистрали. В депо сосредоточен локомотивный парк только грузового движения. Таких депо на дороге только два: Каменоломни и Дербент. Таким образом, депо специализировано исключительно на эксплуатации и ремонте грузовых серий электровозов.

Немного истории депо. Депо основано в 1875 году на заре развития железнодорожного транспорта в России при строительстве Владикавказской железной дороги. Вначале это были паровозные мастерские, а с увеличением перевозок они преобразовались в основное депо. В депо эксплуатировались паровозы: серий О^д, О^в, С и Ш. Депо выполняло маневровую работу на станции и подталкивание грузовых поездов Тихорецкого направления.

Несмотря на сложные события в начале 20 века, в годы революции и гражданской войны работники депо свой профессиональный долг ставили всегда на первое место, и в самые сложные моменты истории обеспечивали перевозки грузов и пассажиров.

В 1920 г. в депо начались восстановительные работы после гражданской войны и к 1925г. они были закончены. В годы первых пятилеток локомотивщики депо с огромной ответственностью относились к перевозкам грузов для т.н. ударных строек народного хозяйства, развивалось стахановское и кривоносовское движение Ростова-на-Дону. Увеличивался вес поездов, повышался межремонтный пробег паровозов, увеличивался потенциал знаний машинистов и ремонтников депо, повышалась ответственность локомотивных бригад за техническое состояние паровозов. Это достигалось путем жесткой дисциплины, уголовной ответственностью за малейший проступок

перед Родиной, неукоснительным соблюдением всех инструкций и правил эксплуатации локомотивов. Депо начало эксплуатировать паровозы серии: Э, У, У.

С началом Великой Отечественной войны сотни рабочих депо ушли на фронт, многие из них погибли, защищая Родину. Один из них, помощник машиниста паровоза Половинка П.А., посмертно удостоен высокого звания Героя Советского союза. В честь его имени названа улица в г. Батайске и электровоз ВЛ60^к.

Оставшиеся в депо рабочие и руководящий состав обеспечивали все требования фронта и тыла в перевозках грузов, включая перевозки во фронтовой зоне, под обстрелом и бомбежкой немецкой авиации.

После войны началось активное восстановление депо, дорога нуждалась в перевозках. Депо получало новые мощные паровозы, обновлялась материальная база ремонта. 1958 год является началом подготовки перехода на новые прогрессивные виды тяги электровозную и тепловозную, а именно совместно с конструкторским составом НЭВЗа, а так же специалистами в области тепловозной и электрической тяги проводилось обучение локомотивных бригад эксплуатации нового подвижного состава.

В 1962 г. завершилась электрификация Донского края, в депо приходят электровозы Н60, а затем и первые 8-осные электровозы Н80-01, Н81-01-02, впоследствии названные ВЛ80-04-05. Что примечательно, Батайское депо было пионером по введению в эксплуатацию данных электровозов.

Далее депо получает серийные электровозы ВЛ80, опять же первых номеров: 08, 09, 010, 012, 013, 014, 015 и т.д. Эти электровозы зарекомендовали себя более мощными, по сравнению с паровозами, локомотивами (способными работать в условиях, где при паровозной тяге требовались вспомогательные локомотивы «толкачи»). Пере-

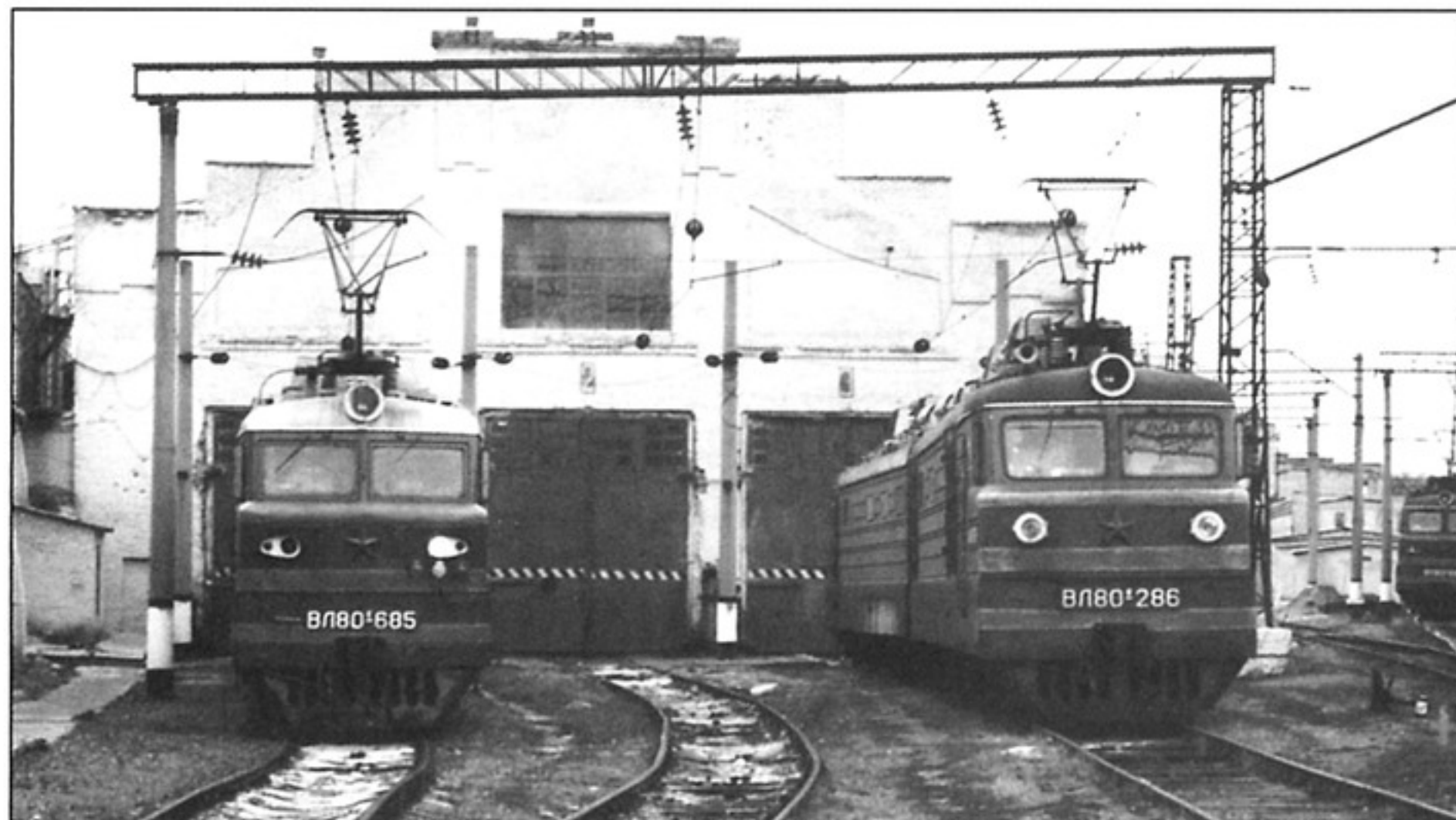
ход на электровозную тягу позволил повысить производительность труда, увеличить тяговые плечи, улучшить условия труда локомотивных бригад и обслуживающего персонала. В то же время на дорогу пришли маневровые тепловозы из Венгрии ВМЭ1, которые взяли основную работу по сортировке и формированию составов на станции Батайск. Для маневровых тепловозов имелось свое депо в южной горловине станции Батайск (до сегодняшних дней осталось таким же, как и в 1962). Для электровозов в северной горловине было построено новое депо, которое стало основным, а тепловозное стало в него входить. Так же проходили техническое обслуживание краснодарские и сальские тепловозы ТЭЗ и кавказские ВЛ60.

К 70-м годам депо пополняется новыми электровозами ВЛ80К, ВЛ60К, тепловозами ТЭМ1 и ТЭМ2 опытной серии № 005, 010, 011, 013 и в последствии серийными тепловозами ТЭМ2. Наряду с действующим локомотивным парком расширились участки работы локомотивов, т.е плечи увеличились до 200 км в Лихую, тогда Юго-Восточной ж.д., 220 км в Иловыйск Донецкой ж.д.

Тепловозами осуществлялась вся маневровая работа на ст. Батайск и станции Ростовского отделения - Таганрог, Азов, Марцево. Вывозная работа на участке Таганрог 2 - Марцево осуществлялась электровозом ВЛ41^к - 063, поступившим в депо в 1963 г. из ДЭВЗа.

Постепенно депо наращивало технический потенциал, активно велась подготовка кадров путем обучения в дортехшколах Ростова и Батайска эксплуатационников, а руководящего и технического состава в Ростовском железнодорожном техникуме и РИЖТе.

В связи с тем, что депо являлось близлежащим к заводу по производству электровозов и высоким уровнем подготовки специалистов, МПС определило его как экспериментальную базу натурных испытаний



новых грузовых электровозов переменного тока.

В 70 - 90 х. годах были проведены испытания следующих электровозов ВЛ80В-661 с вентильными тяговыми двигателями, ВЛ80Р, ВЛ81, ВЛ84, ВЛ85, ВЛ86Ф, ВЛ80С, ВЛ80С/М. Во время испытаний в депо постоянно присутствовал и инженерно-технический состав НЭВЗа, помогая осваивать деповчанам новую технику, принимать к сведению недоработки тех или иных узлов электровозов, и исправлять их.

В конце 70-х годов в постоянную эксплуатацию с НЭВЗа приходят 25 новых электровозов ВЛ80^Р, которые вместе с остальными электровозами водили составы в общем графике. Рекуперация позволила улучшить тормозные свойства электровоза и значительно экономить эл. энергию. В последствии все электровозы были переданы в депо Боготол Красноярской ж.д., где начала создаваться материальная база их ремонта и эксплуатации. На сегодняшний день только один из опытных электровозов находится в эксплуатации в депо, это ВЛ81 с опорно-рамным подвешиванием тяговых двигателей, да и то, что все электрическое оборудование почти схоже с электровозом ВЛ80^Т. Остальные электровозы (кроме се-2ВЛ60^К-512. Фото В.Склярова

рийных) либо порезаны, либо служат «сараями» для хознужд (ВЛ84-001). Второй ВЛ84 удалось сохранить для музея МЖТ в Ростове, поменяв на нем только тележки.

Еще один редкий электровоз работает в настоящее время горочным локомотивом. Это электровоз ВЛ60^К-2416. Он примечателен тем, что вентиляционные жалюзи, мотор вентиляторов располагаются в нижней части кузова.

В 1984 г. в депо начали поступать электровозы ВЛ80^С. Сначала это были электровозы, предназначенные для работы по системе многих единиц СМЕ (2-мя электровозами), а потом и тремя секциями. Они пополнили парк электровозов ВЛ80^К и, благодаря своим техническим возможностям, водили составы повышенного веса (3-х секционные).

В середине 80-х годов депо перешло работать по т.н. «белорусскому методу», т.е. началось вождение сдвоенных и объединенных поездов на участках Батайск - Иловыйск (особенно порожняка под уголь на Донецкую дорогу), маневровые тепловозы на станциях с малым объемом работы обслуживались в одно лицо. Таким образом, за счет использования высокой нагрузки электровозов и человеческого здоровья, «повышался потенциал работоспособности

отрасли в целом», где вал играл решающую роль в отчетности перевозочного процесса, но отрицательно сказывался на техническом состоянии электровозов и здоровье машинистов. В середине 80-х начале 90-х годов прошли испытание несколько единиц электровозов ВЛ85 и ВЛ86^Ф с асинхронными тяговыми двигателями, но из-за нехватки финансовых средств они, как и ВЛ84, были похоронены и не пошли в серию.

После распада СССР работа депо резко ухудшилась. Значительно сократились перевозки, а так как дорога имеет границы с бывшими республиками, еще добавились и таможенные проблемы. В сторону Иловыйска поезда почти не шли, а через Лихую грузопоток уменьшился. Начались повальные сокращения людей, локомотивы ставили в резерв на станционные пути Батайска. Естественно, техника ржавела и растаскивалась. Конечно, в таких условиях работать было сложно, но депо сохранило костяк грамотных, надежных и преданных своему делу специалистов, и, когда наступило улучшение в перевозочном процессе, и пошли поезда, удалось обеспечить снова возросшие перевозки.

В конце 90-х годов депо обрело «второе дыхание». Возрос объем перевозок. И в связи с этим востребовались локомотивы и рабочие руки. Пошел грузопоток на Украину (в основном нефтеналивные маршруты по вывозу экспортной нефти) и к портам Азовского и Черных морей. Депо реанимировалось, находящиеся в резерве электровозы, часть отправили на РЭРЗ, для ремонта, а часть - отремонтировали в депо. Возникла проблема из-за нехватки машинистов. Помощников машинистов направляли учиться в дортехшколы, а из ПТУ депо набирало помощников, бывало, что приглашали работать пенсионеров. Постепенно обстановка в депо улучшилась, и работа депо вошла в привычное русло. Повысилась и стабильно начала выплачиваться заработная плата, улучшались условия труда и отдыха локомотивных бригад и обслуживающего персонала. В настоящее время депо является крупным предприятием железнодорожного транспорта, осуществляющим грузовые перевозки на 2-х тяговых плечах Батайск - Иловыйск и Батайск - Лихая, и маневровую работу на более чем 10-ти станциях Ростовского отделения, а также осуществляет техническое обслуживание на ПТОЛ «ЮГ» Тимошевских электровозов ВЛ80^К, ВЛ80^С, кавказских ВЛ60^К и сальских тепловозов 2ТЭ10М.

Парк электровозов насчитывает много различных модификации; электровозы ВЛ60^К, ВЛ80^К, ВЛ80^С с работой в 4 секции и 10 единиц с работой в 3 секции, ВЛ80^{С/М} (в настоящее время под забором из-за выхода из строя тягового трансформатора), несколько электровозов ВЛ60^К используются для горочной и вывозной работы. Парк тепловозов представляют ЧМЭЗ, ЧМЭЗТ, ЧМЭЗЭ, автомотрисы АЧ2 и тепловозы ТГМ23В.

Так пожелаем коллективу Батайского локомотивного депо новых успехов, новых свершений, и пусть всегда «Батайскому локомотиву» горит зеленый огонь светофора.

А. Голубенко



В.Буракшаев

ПО СЛЕДАМ ГОРЯЧИХ ПАРОВОЗОВ

Вот уже десять лет со столичных вокзалов 9 Мая в честь Дня Победы отправляется праздничный ретро-поезд на паровой тяге для участников Великой Отечественной войны и ветеранов-железнодорожников. Инициаторами данного мероприятия выступает Всероссийского общества любителей железных дорог и Центральный Совет ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта, а бессменным машинистом этого поезда — Юрий Савельевич Оберчук.

Естественно, столь важному событию предшествует длительная работа многих специалистов из министерства до депо-ских бригад. Особое внимание уделяется подготовке самих «горячих паровозов», начиная с их отбора и расконсервации после хранения на базе запаса и, заканчивая обкаточными и репетиционными поездками. Об одной такой поездке, во время которой под Рославлем обкатывалось сразу три паровоза для участия в ретро-поездке 9 мая 2003 года, пойдет речь в этой статье.

По заранее полученной информации в локомотивное депо Рославль, где готовились взятые с базы запаса машины Л-2344, Л-5231 и ЭР797-41, нам следовало быть в последнюю апрельскую субботу около девяти утра, чтобы отснять маневры. Заранее туда прибыл бессменный организатор паровозных пробегов, автор ряда замечательных фильмов о железной дороге и большой любитель паровой тяги — Алексей Вульф. Так же в поездке участвовали известные московские любители Леонид Сватиков, Аркадий Ликальтер, Евгений Толстов, Игорь Клыков, Вадим Соболев и др.

Из Москвы пришлось выезжать в полчетвертого на машине. Сразу по прибы-



Отправление «Поезда Победы» 9 мая 2003 г. с Киевского вокзала (Москва).
Фото Дм. Мамина

тии, еще из окна машины, мы стали свидетелями эффектного прохождения паровоза ЭР по переезду. Неспешно работая дышлами и привлекая всеобщее внимание к своим нарядно-красным спицованным колесам, он неторопливо направлялся в сторону поворотного круга.

Отблески уже взошедшего утреннего солнца придавали локомотиву особую красоту и фотогеничность. Наступивший день обещал хорошую погоду.

Припарковав машину и взяв сумки с фотоаппаратурой, мы торопимся начать съемку. Рядом с кругом, на веерных путях депо, и вдоль одного из корпусов, застыли в сплотке еще несколько паровозов: «эрки», «лебедянки», пара немецких «тэшек», так же именуемых «52-ми». Они были, конечно, холодными и не столь аккуратными, но все равно казались более величественными и привлекательными, по сравнению с присутствовавшими здесь обычными тепловозами. Глядя на

этих «монстров», невольно вспоминаешь фотохронику прошлого: встают перед глазами архивные черно-белые снимки из дорожных и депо-ских музеев, всплывают в памяти киноленты военного времени и послевоенных лет. Отсняв паровоз на поворотном круге, мы следуем за ним к гидроколонке, где так же выбираем несколько ракурсов, позволяющих запечатлеть его заправку водой.

Как и много лет назад, бригада на тендере регулирует колонку, направляя струю воды. Все это длится минут пятнадцать. Затем, паровозу дают разрешение на выход к поезду, ожидающему на станционных путях. Немного раньше, так же своим ходом, туда отправились две «Лебедянки», поставленные во главе обкаточного состава. «Эрку» следовало прицепить в хвост.

Мне представилась возможность проехать в паровозной будке вместе с локомотивной бригадой, чтобы выполнить



База запаса на ст. Рославль-2, апрель 2003 г. Фото С.Толоконникова

несколько кадров во время движения. Несмотря на холод, не спадавший даже в самом конце апреля, там было довольно жарко. Внутреннее убранство будки поражает обилием вентилей, рычагов, приборов, несвойственных для кабин современных локомотивов.

Между тем, паровоз оборудован всеми необходимыми устройствами связи, сигнализации и безопасности: радиостанцией, локомотивным светофором, устройством для записи скоростемерных лент. Одета в черную спецовку бригада (это вам не сравнительно чистые кабины ЧС-ов и электровозов) ни минуты не сидит без дела: нужно следить за сигналами, контролировать показания приборов, периодически подкидывать уголь в топку. Неудивительно, что паровозные бригады, помимо технических знаний и навыков, всегда отличались большой выносливостью. В самой топке видны небольшие оранжевые языки пламени и раскаленный докрасна уголь. Похожее зрелище я наблюдал в детстве в дедовой деревенской бане, открывая железную дверцу печки, над которой у нас стоял водогрейный котел.

Протяжный, громкий, но давно забытый гудок раздается над всей округой, словно прорвавшись через пелену давно минувших лет. Человека не заставшего, или отвывшего от паровозов такой звук может поначалу напугать, но несмотря на всю свою исполинскую силу, он обладает большой мелодичностью, в отличие от тифонов привычных нам современных железнодорожных машин. Порой слышится ритмичная отсечка пара — другой обязательный атрибут паровозной эры. Все это, кажется и сейчас позволяет реально представить себе, ощутить поезда не такого уж и далекого прошлого, но многочисленные символы

современности — цельнометаллические пассажирские вагоны с рифлеными стенками, электрические светофоры на станции, полностью вытеснившие семафоры да бетонные опоры линий связи и электропередач будто бы напоминают нам, какой наступил век.

Довольно быстро мы вышли на станцию и стали сцепляться с крайним вагоном стоящего грузового поезда. С другого конца состава, собранного из полувагонов, словно стальные кони, уже замерли наготове две «Лебедянки». Проходившие мимо люди с удивлением косились на живой паровоз, а наши товарищи неспешно загружали вещи и располагались в единственном, специально выданном для этой поездке, крытом товарном вагоне.

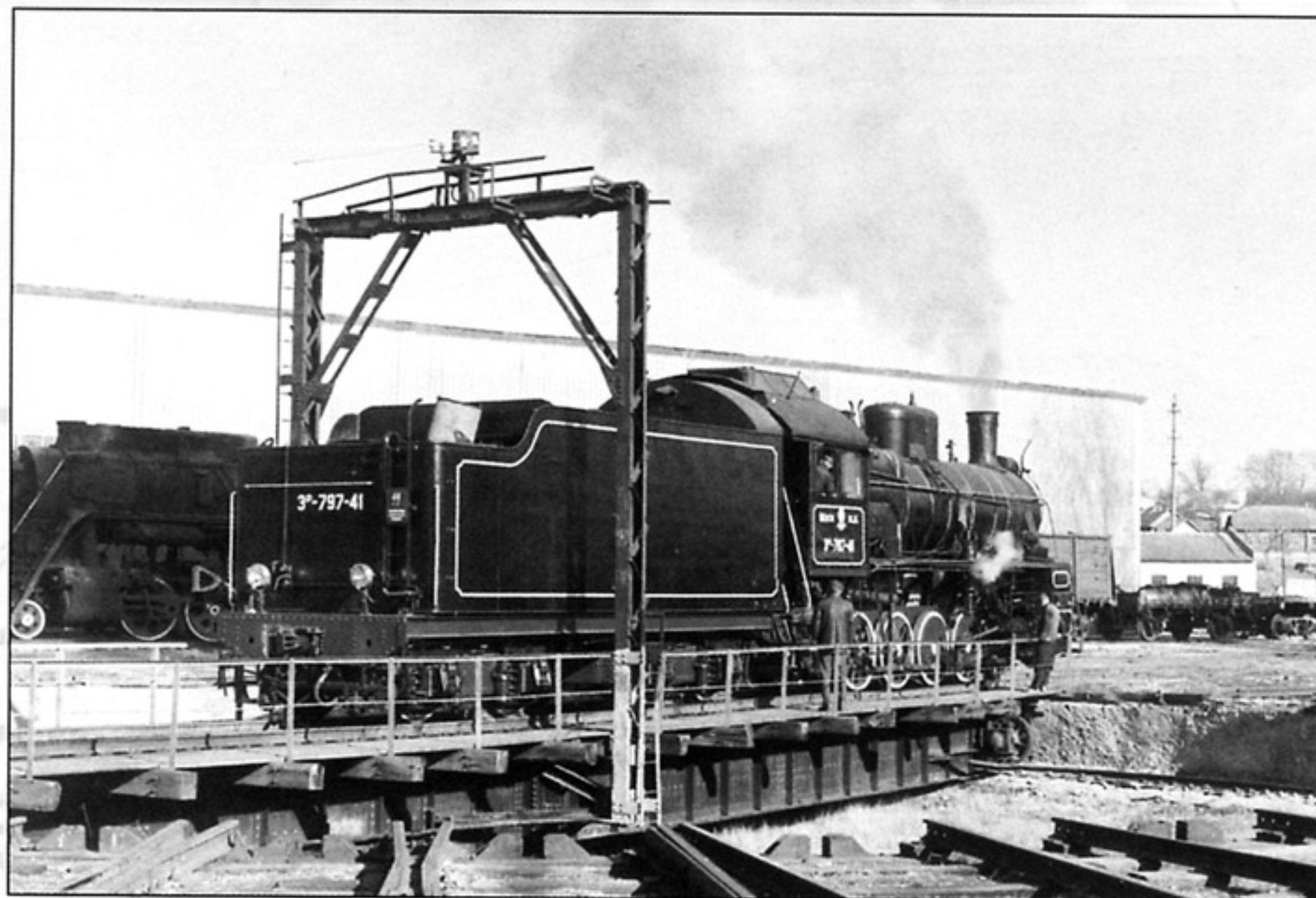
Около двух часов мы простояли на станции в Рославле. За это время кое-кто отснял там пару дизель-поездов АЧ2 и,

проходящий грузовой состав, ведомый тепловозом 2М62, который, в ожидании сигнала, остановился прямо возле двух паровозов. Именно 2М62 на этом направлении, являясь основной тяговой единицей, обслуживая пассажирские и товарные поезда. Маневровую работу на станции выполняют не менее известные и вездесущие тепловозы ЧМЭЗ.

После 12 часов дня, пронзительно гудя, с характерным шипением, наш поезд отправляется к соседней станции — Рославль-2, где должен состояться первый фотостоп. Погода начала портиться — солнце скрывалось, и на небе появились светлые облака. Расположившись снова в будке паровоза ЭР, я смотрел в окно на убегающие назад шпалы, остающиеся позади стрелки и горловину станции, за которой начинается однопутка, проходящая по живописным, практически не изменяющимся с годами, местам.

Паровозы в «сплотке» в локомотивном депо Рославль, фото С.Толоконникова





На поворотном круге в депо Рославль-2, фото В.Буракшаева

Вел поезд, в общем-то, один паровоз — Л-2344, хотя горячим был и Л-5231, а ЭР 797-41 предстояло повести состав в обратный путь.

Прибывая на станцию Рославль-2, мы сразу же заметили стоявшие рядом два старых зеленых «егоровских» вагона — с характерными, вытянутыми вверх окнами; упрятыми за габарит узкими тамбурами и крутыми, выступающими лестницами. С деревянными ступенями. Теперь их можно, иногда, увидеть в некоторых ПМС, или же в старых фильмах.

Дежурная с жезлом тоже вышла встречать состав.

С левой стороны от нас располагалась база запаса: паровозы «Э» различных индексов и «Лебедянки», длинными рядами выстроились на нескольких путях.

В качестве служебных и хозяйственных помещений там можно увидеть старые 14-метровые двухосные пригородные вагоны (даже один из них — на осях), го-

Паровозы на ст. Рославль, фото С.Толоконникова



ловной вагон электропоезда ЭР10 на «родных» тележках и кузова ЭР22М без них.

За горловиной станции находился стрелочный пост, возле которого и было решено снимать прохождение поезда с паровозом. По особому сигналу, с гудками и серыми облаками дыма, состав проехал мимо, сопровождаемый звуками срабатывающих затворов, камер и, вскоре, остановился. Собрав своих пассажиров, поезд двинулся дальше, к месту нашего очередного фотостопа, на перегоне между станциями Рославль-2 и Аселье. Там, по сюжету, предстояло запечатлеть его идущим по насыпи, на фоне еще не одетых в листву деревьев.

Далее, нас ожидала станция Аселье,

В будке паровоза Л-2344,
фото В.Буракшаева



где снова была долгая стоянка: во-первых, нужно пропустить (а заодно и сфотографировать) догонявший сзади пригородный дизель-поезд АЧ2, а во-вторых, здесь было запланировано изобразить и заснять скрещение паровоза и поезда на паровой тяге.

После прохода дизель-поезда, с хвоста состава отцепился паровоз ЭР и, перестроившись на соседний путь, удалился в сторону горловины. Спустя еще некоторое время, он эффектно пробежал обратно, навстречу двум, стоявшим с поездом «Лебедянкам», слегка окутанный белым облаком пара. Сюжет был настолько впечатляющим, что понадобилось даже сделать дубль, позволивший представить его на нескольких ракурсах.

(Окончание на стр. 37)



Депо Рославль. Заправка водой паровоза из гидроколонки. Фото В.Буракшаева

Скращение по станции Аселье. Возвращение в Рославль. На мосту. Фото С.Толоконникова





Паровоз памятник 9П-679 занял свое место около административного корпуса Самарского ГАПСа. Фото С.Лизунова, 2003 г.



Бронетепловоз в локомотивном депо Белогорье. В 80-е годы находился в составе бронепоезда на станции Усть-Пёра. Фото В.Харькова

Для любителей статистики и "круглых" номеров - первый тепловоз ТГМ4Б-0001 Людиновского завода в настоящее время в эксплуатации на Подольском ППЖТ. Фото П.Кабаева



ТУ2-274 в работе с пассажирским составом из старотипных вагонов на узкоколейной дороге. Гайварон, Одесская ж.д., Украина. Фото С.Палиенко





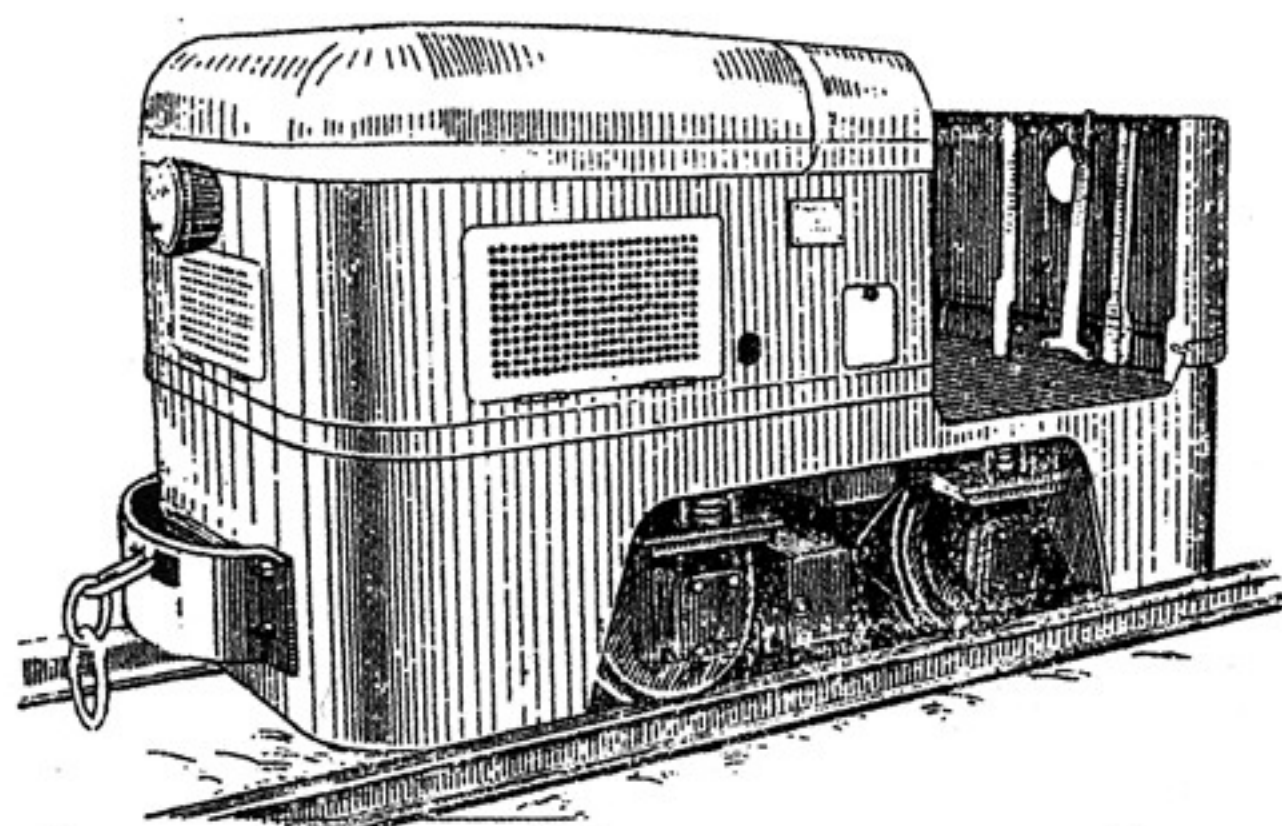
Известный железнодорожный моделист и коллекционер Евгений Шкляренко (Москва) предложил для рубрики «Из личных архивов...» несколько интересных фотографий.

Одна из них - памятный тепловоз ТЭЗ-1035 построенный на Коломенском заводе в 1957 г. Тепловоз имеет буфера, на кузове надпись: «В честь VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов от коломенских тепловозостроителей». Лобовая часть кабины украшена символикой фестиваля (пятилепестковая ромашка с земным шаром в центре и парящий над ней голубь).

Было бы интересно узнать судьбу этой машины, в каких депо она работала, где завершился ее послужной список.

Фото внизу относится к середине 80-х годов XX века. Работа паровоза Л с грузовым поездом на типичной «деревянной» ветке. Прекрасная иллюстрация классической укладки пути. Отлично видна насыпь, берма, пикетный знак.





Мотовоз Т-60 колеи 750 мм

Техническая характеристика мотовоза:

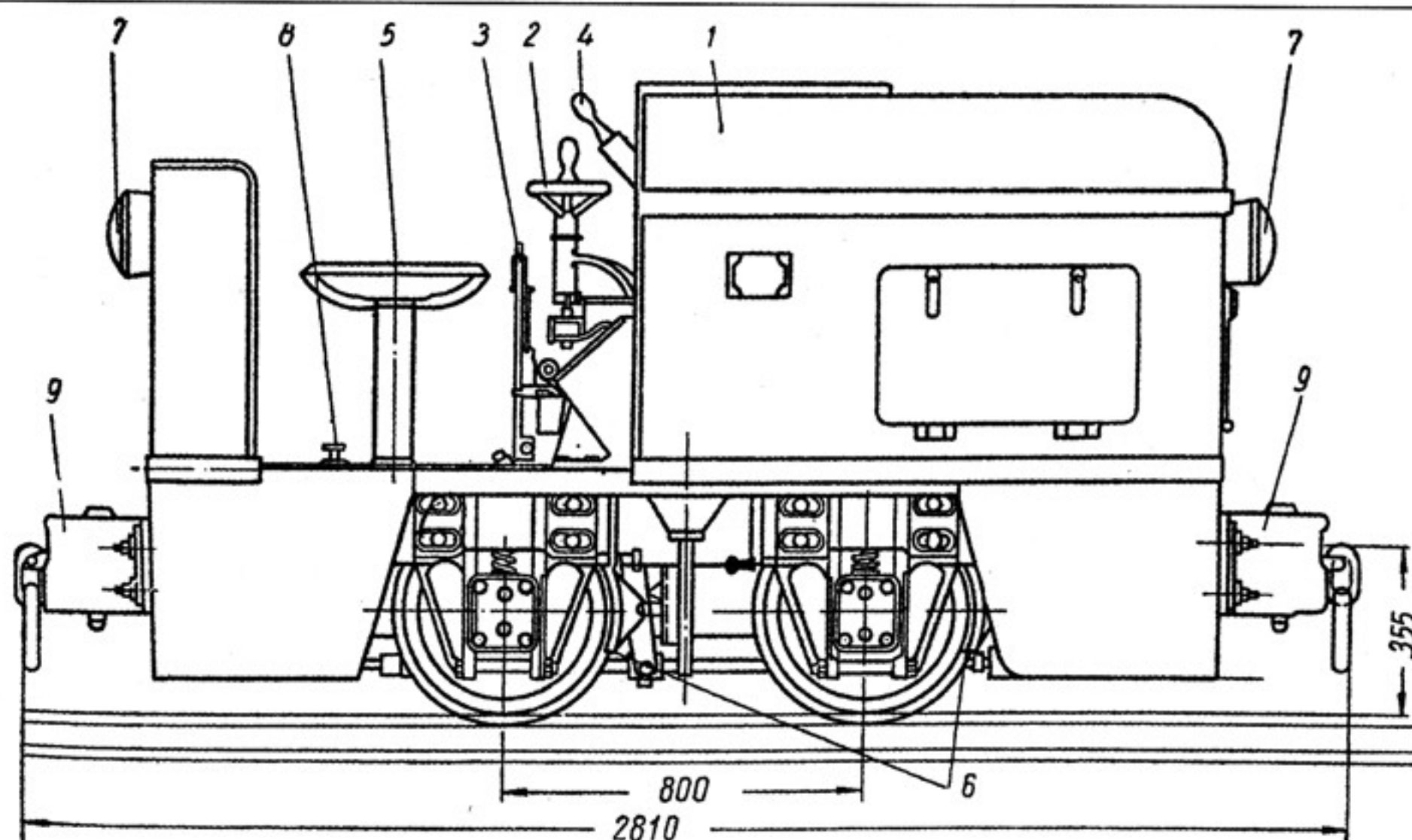
Ширина колеи, мм	750
Диаметр ходовых колес, мм	450
База, мм	800
Минимальный радиус кривой пути, м 6	
Двигатель тип	Т-62
Мощность, л. с.	13
Число оборотов в минуту	1/1200
Сила тяги на крюке, кг	
- при I скорости	640
- при II скорости	270
Вес мотовоза, кг	3 200
Габаритные размеры, мм	
Длина	2 810
Ширина	1306
Высота	1540
Высота сцепного устройства над головкой рельса, мм	355
Скорость движения (вперед и назад), км/час	4,5 / 10,1

Мотовоз Т-60 колеи 750 мм выпускался серийно и поставлялся в организации, занимающиеся транспортировкой строительных и дорожных материалов в вагонетках узкой колеи. Двигатель дизельный Т-62 производства Андиганского завода располагался в передней части машины. Сзади двигателя находилась двуступенчатая коробка передач, которая соединялась через промежуточную передачу, укрепленную на раме с правой стороны мотовоза. С левой стороны под капотом мотовоза помещался бак с водой для охлаждения двигателя. На нижнем валу коробки скоростей укреплены цепные звездочки. Левая звездочка соединена с передним скатом, правая – с задним. Все колеса оборудованы колодочными тормозами.

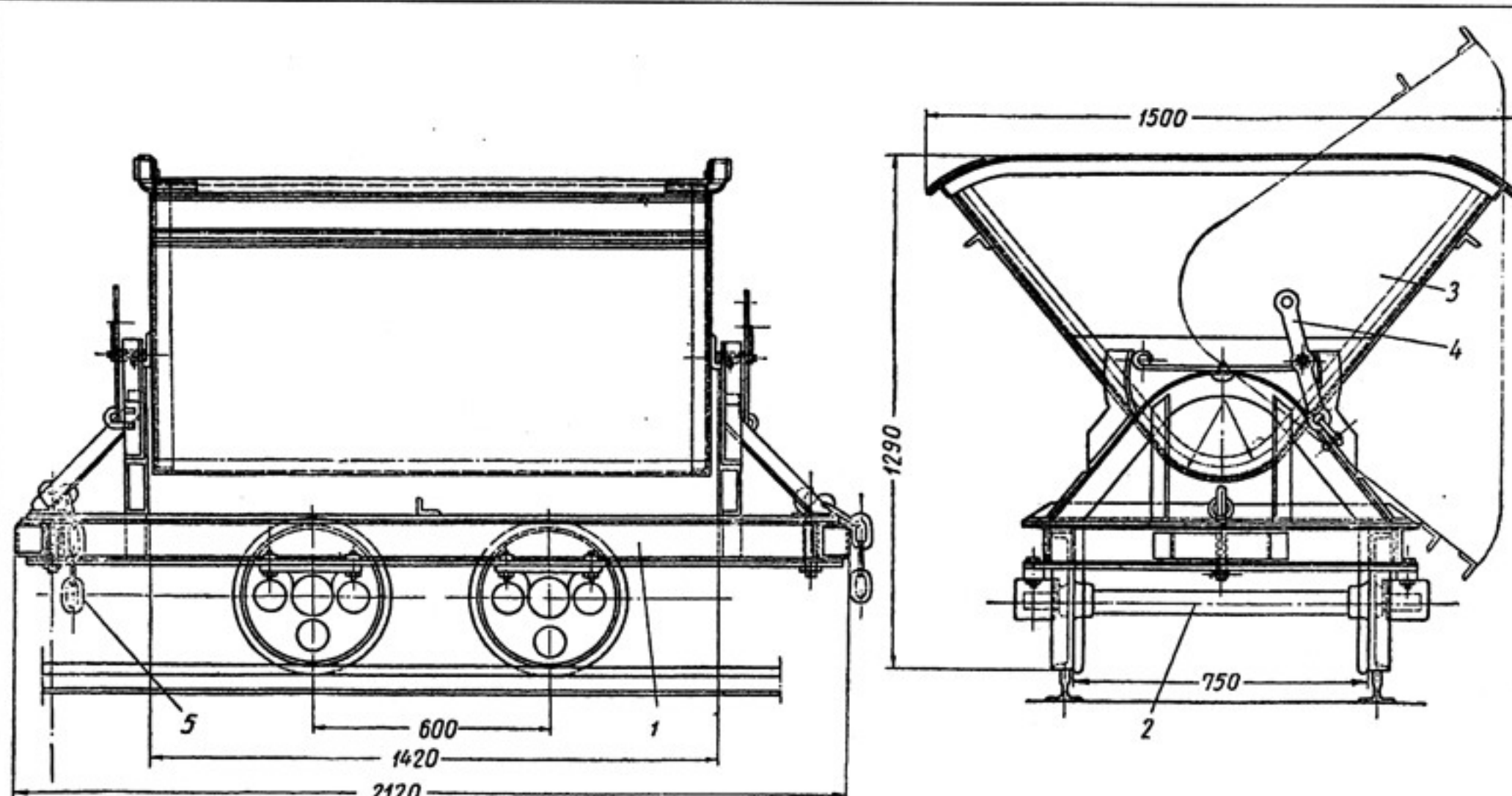
На площадке перед сиденьем моториста расположены: горизонтальный штурвал реверса, рычаг скоростей, рычаг тормоза и поводок декомпрессора двигателя.

Мотовоз оборудован песочницами, электроосвещением и звуковым сигналом. Управляется одним мотористом. Может перевозить на горизонтальном участке до 20 вагонеток емкостью 1 м. куб. Промышленностью выпускались опрокидные вагонетки типов Т-14 (0,75 м.куб), Т-89, Т-54, (1 м.куб) и Т-122 и Т-123 (емкостью кузова по 3 м. куб). Вагонетки выполнялись тормозными и не тормозными. На каждые 10 единиц необходимо включать одну тормозную вагонетку. Тормозные вагонетки снабжались колодочным тормозом на все четыре колеса вагонетки. Затягивание и освобождение колодок происходило путем вращения рукоятки, расположенной на тормозной площадке.

Материал подготовил А.Крылов по книге "Дорожностроительные машины", Справочник под общ.ред. Васильева А.А., М., Машгиз, 1951 г.



1 -двигатель, 2- штурвал реверса, 3-рычаг скоростей, 4- рычаг управления газом, 5- сиденье моториста, 6- колодки тормозные, 7 - электроосвещение, 8- сигнал, 9 - буфер со сцепкой



Вагонетка опрокидная емкостью 0,75 м.куб. Т-14:

1-рама, 2-колесный скат, 3-кузов, 4 - защелка, 5- буфер со сцепкой



...В депо Вологда с 2001 г. стоят списанные краны ДК15-256 (1952 г.п.) и ДК6-1884 (1950 г.п.) оба - постройки Кировского машиностроительного завода им. 1-го Мая. Обе машины с момента постройки эксплуатировались в депо Вологда на топливном складе. Оба крана неплохо сохранились у ДК15 нет двигателя и тросов, у ДК6 нет двигателя и задней части деревянной обшивки (выломана при съеме двигателя) тросы, грейфер на месте кран оборудован буферами, на обоих сохранилось остекление, оборудование кабин, фары. Этой весной ДК6, возможно и ДК15 будут разрезаны т.к. идет расчистка топливного склада от металлолома, сейчас собираются резать секцию ТЭЗ. Возможно, что эти экспонаты могут быть востребованы в экспозициях каких-либо музеев железнодорожной техники.

Михаил Кузнецов (Вологда)

... Последним напоминанием о работе паровозов на узкоколейке торфопредприятия «Васильевский Мох» является нижняя часть паровозной гидроколонки. Этот раритет сохранился на разъезде Оршино в поселке Восток в Тверской области. По словам старых работников торфопредприятия последние паровозы здесь были исключены из инвентаря еще в

60-е годы прошлого столетия.
В. Филиппов, фото автора



... На учебный полигон Самарского ГАПСa поступили два локомотива: половинка тепловоза 2ТЭ116-031 (работал в ТЧ Тюмень Свердловской ж.д.) и электровоз ВЛ60К-2518 (надпись о дороге приписки КБШ). Планируется открытие учебного полигона в Пензенском техникуме железнодорожного транспорта. Для этих целей в одном из тупиковых путей Пензенского элеватора сохраняется тепловоз 2ТЭ10Л-0000 (настоящий номер 359А), который поступил из ТЧ Моршанск.

Сергей Лизунов

... В марте 2004 года из ворот Тверского вагоностроительного завода вышел состав пассажирских вагонов для поезда «Полярная стрела» сообщением Москва-Нарьян-Мар. Вагоны имеют синюю окраску кузова и тонированные стекла.

В. Филиппов (Тверь)

...В республике Хакасия в поселке Туим в 30-е годы был основан рудник, который был закрыт в 1977-78 гг. Остался работающий завод, но сохранились документы обслуживающего железнодорожного предприятия. Мне удалось найти упоминания о технике, которая работала на подъездных путях:

ЕЛ-818, завод Балдвин, 1917 г.п. (запись 1960 г.)

ЕЛ-1007, завод Алко, 1917 г.п. (запись 1964 г. и 1968 г.)

ЭЛ-7098, 1916 г.п. (запись 1965, 1968 г.)

15-т ж.д. кран «Щербаковец» №41, 1952 г.п. мех.завода №1

Ж.д. кран КДВ15П-1089, 1963 г.п., г.Киров

ЕА-3559 (1944 г.п.) (запись 1976 и 1977 г.)

ЕА-3320 (1944 г.п.) (запись 1976 г.)

ТГМ6А-549 (запись 1975 г.)

ТГМ6А-1040 (запись 1977 г.)

Паровозы ЕА простояли до 1985 г., а затем были обращены в лом. О паровозах ЕЛ и ЭЛ ничего не известно, но к 1975 г. их уже не было.

Олег Бабенко (Пенза)



Л-3423, временная котельная в ТЧ-Калинин (Тверь), 80-е годы. Фото из коллекции В.Филиппова

Музею МЖД – быть!

Из ответа на статью «Московский МЖТ- низкий старт взят. . .» в ЛТ №1/04”.

“... В начале хотелось бы отметить, что создается музей не только паровозов, а всего подвижного состава, ранее работавшего на Московской железной дороге. Музей будет расположен на путях Рижского вокзала (проекты уже подписаны). По некоторым данным, здание вокзала перейдет в ведение музея, где будут производиться железнодорожно-модельные выставки.

А что касается депо Подмосковная, то там реставрируется только маленькая часть натурной техники, - это паровозы ОВ841 и ФД21-3125. Остальные экспонаты проходят восстановление на базе ближайших депо, где были найдены.

По данным из некоторых достоверных источников депо Подмосковная, в скором будущем, будет передано в ведение музея. На базе этого депо будет проводиться ремонт музейной техники, а также техники пред-

назначаемой для ретро-поездов. А что касается регулярного ретро-поезда, то проект был рассмотрен и находится в стадии разработки.

Член совета ВОЛЖД, Машков И.К.

П.С. Рижский вокзал. Фото из архива ВОЛЖД. В 1901 году

Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога возвела у Крестовской заставы вокзал, названный Виндавским.

Здание построено в русском стиле, популярном в конце XIX - начале XX века. В годы Великой Отечественной войны вокзал был переименован в Ржевский, а с 1946 года стал называться

Рижским.

После реконструкции девятидесятых годов, за счет внутренних перепланировок, улучшения оборудования и оформления залов, пропускная способность вокзала увеличилась, но внешний архитектурный облик его не изменился.



Встречаем “СПУТНИК”, что задуман был... в 30-х!

Когда эта статья увидит свет, пассажиры старейшего на всей нынешней сети Российских железных дорог электрифицированного перегона Москва - Мытищи уже воочию оценили пригородный электропоезд нового типа ЭМ4 “СПУТНИК”. Без малого 18 его секций были выпущены до конца 2003г. Московским локомотиворемонтным заводом в Перово при активном участии еще целого ряда предприятий и научно-исследовательских центров столицы. В каждый из вагонов ведут по три широкие двери, причем - “по- автобусному”, без... тамбуров, не оставляя места злобным курильщикам и помогая пассажиру войти-выйти без привычной, увы, сегодня толчеи. Такая конструкция призвана свести к минимуму задержки даже на самых оживленных промежуточных остановочных пунктах, вроде станции Лосиноостровской, обеспечив, в сочетании с новейшим электрооборудованием, проследование 18-километрового перегона за какие-то 20 минут против нынешних - 30-40? Удобство немаловажное, если учесть, что Мытищи активно застраиваются комфортабельными многоэтажками, жилье в которых дешевле столичного, подвести к городу метро пока не представляется возможным (существующая “подземка” и одними-то москвичами перегружена, а на новые радиусы средств даже не предвидится), а движение по Ярославскому шоссе то и дело парализуют многокилометровые заторы.

Ничто, как известно, не возникает на пустом месте. Вот и техническое задание на проектирование вагонов типа нынешнего “СПУТНИКА” было, оказывается, разработано Центральным отделом электрификации тогдашнего Народного Комиссариата Путей Сообщения СССР еще... в 1935 г.! Пристально изучив опыт первого пятилетия эксплуатации отечественных “электричек”, о которых можно узнать, к примеру, в знаменитой монографии В.А.Ракова, ЦОЭ НКПС посчитал желательным создание двух разновидностей электроподвижного состава. Трехдверные “вагоны уширенного габарита 2-В по ОСТ 6435” должны были принять пассажиров столичного, питерского и других оживленнейших узлов, а “узкие”, в основном - двухдверные, - выйти на прочие направления, включая электрифицировавшуюся как раз тогда “курортную ветку” Минеральные Воды - Кисловодск на Ставрополье, намечавшийся под электрификацию перегон Дебальцево - Сталине (ныне Донецк) - Ясиноватая в Донбассе и т.п.

Первым, считанные месяцы спустя, был детально разработан проект актуальных уже и тогда “широких вагонов”: длина кузова 19 360 мм, максимальная ширина 3 550 мм, высота от головки рельса до верха крыши 3 970 мм, внутренняя высота салона 2 535 мм, база 13300 мм, тележки “типа Герлица” с продольным люлечным рессорным подвешиванием. Вагоны предусматривались трех типов: моторный с кабиной управления лишь на одном конце, прицепной с одной кабиной управления («пилот-вагон», по терминологии некоторых зарубежных вагоностроителей), прицепной промежуточный вовсе без кабин. Соответственно, могли формироваться секции моторный + прицепной с кабиной, моторный + промежуточный + прицепной с кабиной и, наконец, моторный + 4 промежуточных + моторный, причем максимальная скорость первого варианта устанавливалась до 130 км/ч, а второго и третьего - до 105 км/ч.

Посадка-высадка предусматривались исключительно с высоких платформ, хотя, “на всякий пожарный”, не исключалось оснащение средних дверей части вагонов также и закрытыми обычно сверху фартуком низкими подножками. Широкие бортовые двери должны были вести, без тамбуров, прямо в салон, ну а защищать пассажиров от зимней стужи предстояло не только усиленным отопительным системам, но и... особым эластичным рукавам по периметру дверных про-

емов, что, надуваясь при отправлении сжатым воздухом, надежно уплотняли бы створки, “сравливаясь” затем перед открыванием дверей!

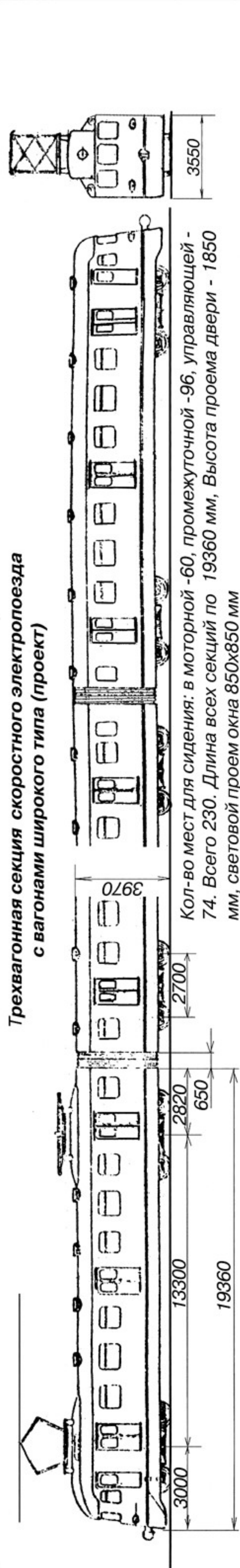
“Узкие электровагоны” проектировались с традиционными тамбурами, узкими же, одностворчатыми дверями и подножками, допускавшими посадку- высадку, как с низких, так и с высоких платформ: именно такие можно видеть сегодня во всех отечественных электропоездах. “Узкий” подвижной состав мыслилось эксплуатировать с более высокими скоростями порядка 125 км/ч., так что, для повышения комфортности и безопасности поездок, впервые в СССР там была предусмотрена интенсивная принудительная вентиляция через продольные каналы под потолками при почти полностью “глухих” окнах: “лишь некоторые будут иметь подъемный верх, открываемый поездным персоналом в случае порчи искусственной вентиляции”.

Обе разновидности электропоездов были запроектированы “в соответствии с современными заграничными вагонами этого типа... с применением легких сплавов, удобообтекаемым очертанием кузова по типу сверхскоростных /! - Н.С./ вагонов, комфортабельной внутренней отделкой, мягкими диванами, зеркальным остеклением, с автоматическим централизованным управлением входными дверями, причем централизация предусматривалась лишь при закрывании дверей перед отправлением: открывать створки пассажиры должны были самостоятельно после “сравливания” блокирующего сжатого воздуха при остановке. Вагоны одной секции мыслилось соединять между собой автосцепками “типа Московского метрополитена”, что “стыковали” бы одновременно также электрические и пневматические цепи, тогда как по концам секций проектировались автосцепки железнодорожного образца САЗ. Учитывая реалии отечественной электрификации тех лет, предусматривалась работа при напряжениях как 1500 В, так и 3000 В постоянного тока в контактном проводе. На каждый моторный вагон монтировали по два пантографа.

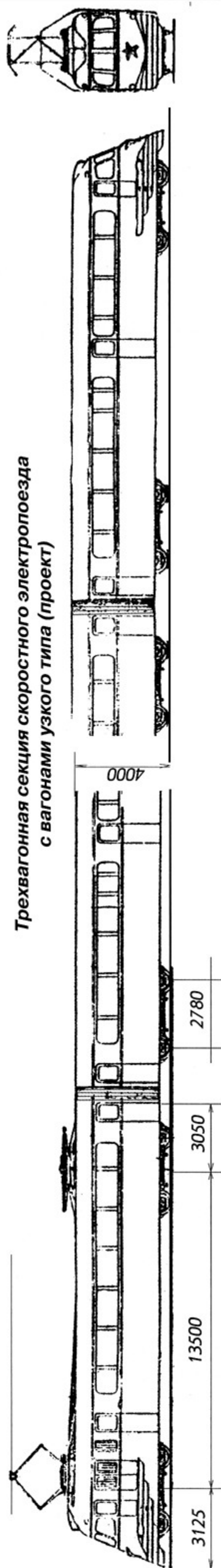
Столь передовые для своей эпохи разработки Центрального вагонопроектного бюро ГЛАВТРАНСМАШа предстояло воплотить в жизнь единственному тогда в СССР изготовителю аналогичной продукции: вагоностроительному заводу все в тех же подмосковных Мытищах (ныне ЗАО “МЕТРОВАГОН-МАШ”). Однако, это сравнительно небольшое, вплоть до Великой Отечественной войны, предприятие было крайне загружено также выпуском трамваев и поездов для активно строившегося как раз в 1930-е гг. Московского метрополитена, чтобы создать еще и “чудо-электричку”! А “от границ все чаще пахло порохом”, - и необходимая для новых вагонных кузовов низколегированная хромо-марганцево-медистая сталь СДС заводу практически не доставалась, уходя всецело на нужды оборонной индустрии... Разработанные и изготовленные так перед войной столичным заводом “Динамо” пробные комплекты электрооборудования нового типа пришлось испытывать на традиционных поездах Сд, о чем также повествует В. А. Раков.

И вот - встречаем “СПУТНИК” лишь сегодня! (“Промелькнувшие”, можно сказать, в свое время, также трехдверные электропоезда ЭР22 - пожалуй, все же другая история, подробно “ЛОКОТРАНСом” освещенная. Да и были те вагоны много длиннее традиционных, для эксплуатации которых приспособлено большинство моторвагонных депо и ремонтных заводов...) Пуску новинки предшествовала масштабная реконструкция всего перегона Москва-Ярославская - Мытищи не обошедшаяся, увы, без досадных “ляпов”. Если прежде, без малого четверть века, на ВСЕХ платформах там были хоть куцы, но - навесы от дождя и снега, то за лето 2003 г.

Трехвагонная секция скоростного электропоезда с вагонами широкого типа (проект)



Трехвагонная секция скоростного электропоезда с вагонами узкого типа (проект)



их беспощадно снесли, соорудив хлипкие на вид, уже порядком, исцарапанные пластиково-металлические купола лишь на конечных пунктах, Лосиноостровской и на платформе Лось. Устроить те "крыши", впрочем, оказалось много легче, чем... провести под них освещение: как раз в самые темные ноябрьско-декабрьские дни 2003 г. поездным бригадам и пассажирам удалось немало обогатиться адреналином, совершая посадку-высадку среди крошечной темноты: хоть какие-то временные прожектора показались руководству немыслимой роскошью! Зато теперь на платформе Лось установили исключительно люминесцентные светильники, о которых, помнится, еще ПТУшный учебник 1970х гг. сообщал: "в наружном освещении себя не оправдали, поскольку при минусовых температурах воздуха светоотдача резко уменьшается". То ли автор проекта "академиев не кончал", то ли - банально срисовал решение на отдыхе в знойном Египте... А остальные платформы!? Место прежних 5-6 фактически "вечных" железобетонных столбов с фонарями в металлических кожухах на каждой заняли частоколы тоненьких да низеньких светильников молочного стекла: идеальная цель для окрестных стрелков из рогатки и крушителей всего на пути, тем более что милиция на те же Маленковскую или Язузу никогда почти не захаживает.

Обезопасить друг от друга "Спутники" и любителей прогулок в полосе отвода призван возведенный почти по всей трассе забор из... свинченных болтами-гайками узеньких металлических пластин. Десятки рабочих монтировали его все лето, осень и начало зимы, но - не исключено, что уже в скором времени пластина за пластиной начнут переключиваться темными ночами на подворья окрестных умельцев. То ли дело - старые, добрые "крупноформатные" железобетонные плиты: расставил всего одним краном за неделю - и "прихватизировать" без такого же крана не выйдет, и согнуть-деформировать не каждому каратисту по руке... А чего стоит возведение дорожничьего цельнометаллического забора там, где вдоль пути и так тянется сплошная цепь вполне аккуратных кирпичных гаражей, или - между главным ходом и малопривлекательными, прямо скажем, для гуляния сортировочными парками Лосиноостровской?! Да-с, МПС - страна чудес, и лучше тут не скажешь. Остается лишь прикидывать, сколько дополнительных электропоездов можно было бы купить заново или, хотя бы, подвергнуть модернизации, как возросли бы доходы машинистов и ремонтников, насколько задержалось бы очередное подорожание билетов, проходи реконструкция с чуть менее купеческим размахом. Все-таки немедленное отправление в не под самый потолок еще забитом вагоне лучше, чем любования теми же "шариками-фонариками" под лихо загнутым пластиковым козырьком.

Но - хватит, все же, о печальном! Реконструированные пути, контактные и кабельные сети, устройства СЦБ обещают ускоренный бег не только "СПУТНИКАМ" до Мытищ, но и всем вообще дальним-пригородным поездом Ярославского направления. Мытищинцев теперь выводит к электричкам вновь возведенный, широкий и полностью закрытый от непогоды пешеходный мост. Кассы промежуточных остановочных пунктов, размещавшиеся прежде посередине платформ "на Москву" перенесены в более удобные для пассажиров всех направлений места: к пешеходным мостам или тоннелям. В самих Мытищах, Лосиноостровской и на платформе Лось внедрена АСКУОП - Автоматическая Система Контроля, Учета и Обследования Пассажиропотоков, турникеты коей должны существенно "повысить собираемость выручки за проезд", оградить платформы от нежелательных визитеров, помочь, в идеале, составлению удобных как пассажирам, так и самой дороге графиков движения... Кстати, уже графиком 2003/4 гг. предусматривались 7 ежедневных пар "СПУТНИКА": утром в столицу со всеми остановками, - и быстрый возврат в Мытищи, при тормозив лишь на Лосиноостровской, вечером - наоборот: "со всеми" за город, экспрессом - к Москве...



Таким был Б-2062, Енакиево, 1996 г., Фото В.Власенко

“МЯГКИЙ ЗНАК” в истории

Уже стало «доброй традицией» то, что вести о сохранении исторической железнодорожной техники напоминают фронтовые сводки. Вот и 2004 год начался с потерь...

В конце февраля российское радио сообщило о том, что в Донецке украли с постаменты и сдали в лом маленький паровозик. По стилю это напоминало журналистскую «утку». Но даже самые невероятные плохие вести имеют свойство подтверждаться. 3 марта в новостях ОРТ и РТР прошел репортаж о снятом с постаменты и порезанном паровозе-памятнике «малютке» Б-2062. На экране промелькнуло щемящая сердце картинка — остатки котла, маленькие колесики — груда лома.

По сути, это был ПОСЛЕДНИЙ двухосный паровоз (тип 0-2-0) ОТЕЧЕСТВЕННОЙ постройки, сохраняющийся на территории Украины. Долгое время паровоз простоял в качестве памятника на Енакиевском металлургическом заводе, потом попал в Донецк. И вот...

У какого же морального уroda поднялась рука на 15-тонную кроху!

Вот что поведал об этом директор Музея истории и развития Донецкой ж.д. Донченко Владимир Николаевич.

Паровоз был передан городу Донецку Енакиевским мет. Заводом для экспозиции музея истории промышленности.

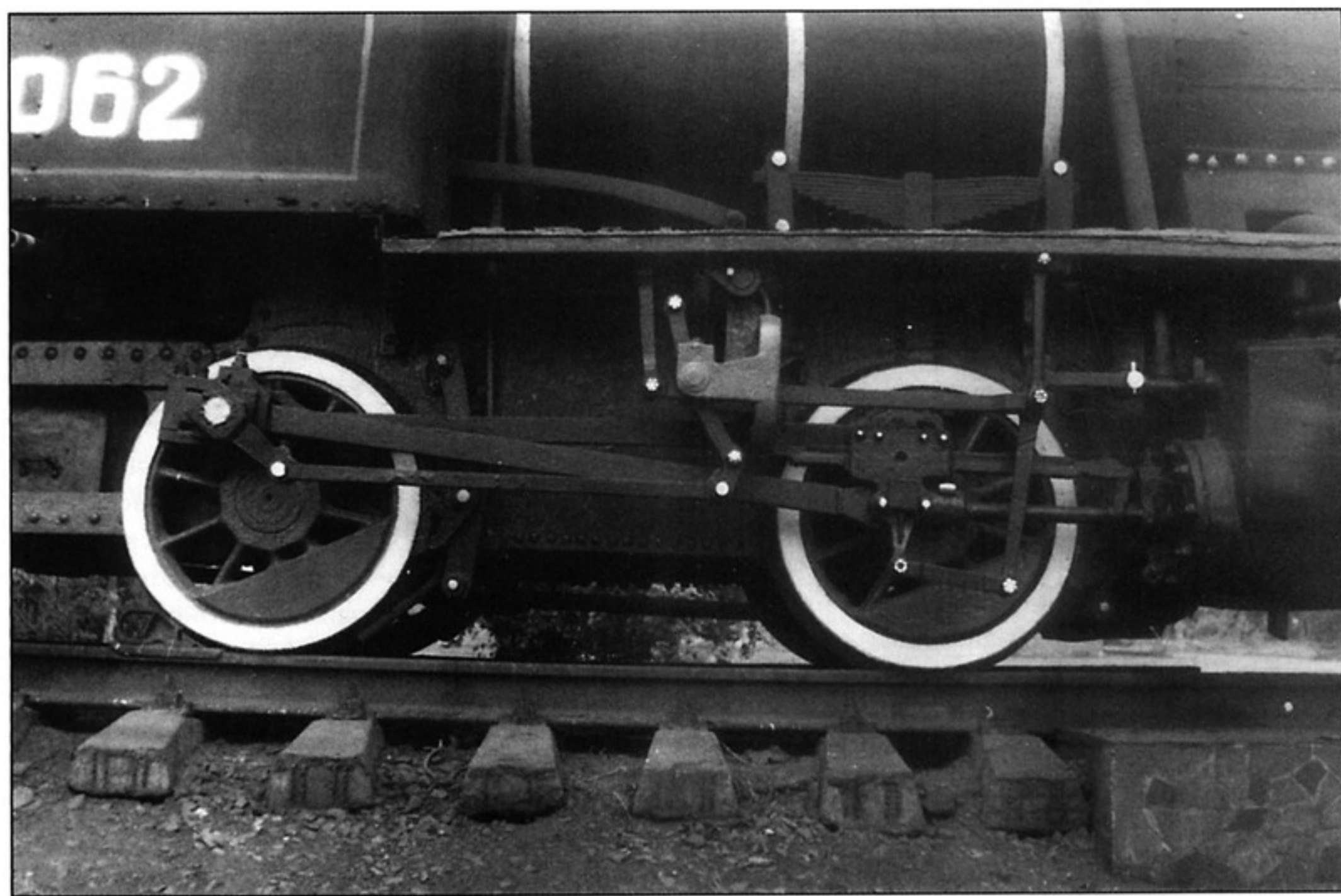
Поскольку таковой музей еще не был создан, уникальный паровоз отдали на сохранение частному предприятию

«Кардинал» (!!) Железная дорога неоднократно обращалась к городу с просьбой передать паровозик музею Дон.ж.д. Последнее письмо было передано городу 27 января 2004 года. В это время Б-2062 исчез, и 2 февраля его порезали в лом.

Благодаря деятельности музея Дон ж.д. и лично Донченко В.Н., факт вандализма получил широкую огласку,

вплоть до Правительства Украины. Открыто уголовное дело по определению «Хищение в особо крупных размерах». К расследованию подключилось украинское ФСБ и, судя по всему, речь пойдет не о хищении, а об уничтожении национального достояния.

Какая же сумма помutila разум дельцам четырех фирм, укравших с молчаливого согласия «Кардинала» па-



ровоз? Трудно сказать, что стоило работа крана и транспортера, но за сданный металлолом они «наварили» 8400 гривен (прим. 1560 долл. США). Совсем на Украине дела плохи, если такие деньги лишают здравого смысла, без опасения потерять свободу.

Остатки «малыша» доставлены на Донецкий завод нестандартного оборудования, где из 6 кусков паровоз попытаются восстановить. За все платит Донецкая железная дорога. Но даже если паровозик будет восстановлен музеем Дон.ж.д. придется доказывать на него свои права перед городом.

На фоне происшествия в Донецке на СК ж.д. разворачивается очередной «бой» за историческую технику. Дорожные предприятия располагают богатейшей коллекцией трехосных «мягких знаков» (паровозы серии Ь типа 0-3-0) в виде пресловутых паровозов-памятников. Начальник С-К ж.д. Воробьев дал указание о передаче паровоза Ь и 9П в музей на Гниловс-

кую. Но местные советы ветеранов приняли это решение «в штыки». Конечно, честь и хвала старым железнодорожникам за то, что в свое время спасли исторические паровозы от газовой горелки. Но в то время не было музеев техники, и постамент был единственной альтернативой «чермету». Со временем паровозы-памятники ветшают, утрачивают оригинальные запчасти, узлы и детали. Так с «мягкого знака» в Минеральных Водах демонтировали обшивку котла, заодно с заводскими бронзовыми табличками, и он полностью потерял свой естественный вид. Но самое худшее то, что время идет, люди меняются, меняются и ценности. В Сальске паровоз памятник был уничтожен потому, что мешал строительству гаражей, а в Палагаидах на месте порезанного С^у с двумя старыми пассажирскими вагонами возникла доходная бензоколонка. Вовремя же снятый с постамента паровоз-памятник в депо Кавказ-

ская С^у250-64 сейчас украшает музей на Гниловской и по праздникам водит ретро-поезд.

Если же паровоз памятник на пьедестале так необходим для депо, то им может стать менее «уникальный» паровоз серии Л или Э^р. Поэтому в депо Кавказская вместо редкого С^у был установлен паровоз Л-0239.

В Англии, где к истории намного почтительнее относятся, чем у нас, ВСЕ паровозы-памятники давно поместили в музеи. Лучше, чем в музее историческая техника не сохранилась. Ни где! Тем более уникальная!

В.Власенко,
сотрудник МЖТ С-К ж.д.

От редакции. Уважаемые читатели, рассказ об этом неприятном событии был бы не полным, если не уточнить одну деталь, за разъяснением которой мы обратились к члену нашего редакционного совета А.С.Бернштейну.

На фотографии, сделан-

ной в 1996 г. В.Власенко, четко видна надпись на этом паровозе-памятнике - «Ь», да еще с надиндексом «К». Так какой же паровоз стоял в Донецке?

На самом деле в истории железнодорожного транспорта России буквенная серия «твердый знак Ь» присваивалась только пассажирским танк-паровозам, и, конечно, не могла быть у этого образца с осевой формулой 0-2-0. Надиндекс «К» мог иметь много значений, но в данном случае, его могли поставить «из лучших побуждений» по причастности Коломенского завода к изготовлению данного паровоза. То есть правильное обозначение этой серии - все-таки «мягкий знак».

Именно поэтому железнодорожное любительское движение столь тщательно относится к деталям и тонкостям всей истории локомотивостроения, чтобы не упускать за малыми отклонениями исторической верности.



Паровоз П36-094

установлен в качестве памятника в 1987 г. На момент установки был в неплохом состоянии.

Только не были навешены дышла (лежали в тендере) и не было кулисной тяги с правой стороны.

Те, кто готовил паровоз к установке посчитали, что и так сойдет. И хотя паровоз регулярно окрашивается (зеленый с желтой молнией), состояние его ужасное. Разграблена арматура котла и топочные дверцы. Сняты поручни на лестнице будки, нет заводской таблички с левой стороны. И вдобавок ко всему кто-то прошелся резак по передней тележке. Вырезали балансиры и связи. И стоит теперь этот изуродованный «памятник» в локомотивном депо Белогорск Забайкальской ж.д. Фото В.Харькова, 2000г.

От нашего читателя Викулина Михаила (г.Коломна) поступило предложение к редакции и читателям «Локотранс» поддержать интересное направление в журнале - «железнодорожная археология». Очень интересные исследования провела в этом направлении группа энтузиастов вокруг старой трассы Армавир-Туапсинской железной дороги.

А вот еще один замечательный железнодорожный археологический памятник. В 124 км от Москвы по Рязанскому ходу в районе пл.Пирочи (перегон Щурово - Черная) находится остановочный пункт. На этом месте никогда не было разъезда или станции. Но под углом от основной линии отходит насыпь длиной около 1 км. Она круто обрывается у русла небольшого оврага. Насыпь заросла длинностебельным лесом (т.е. можно определить возраст этого события). По другую сторону железнодорожной линии видны остатки землянок. По всей видимости - это сооружения середины XIX века.

Мы приглашаем читателей ЛТ включиться в эти поиски. Ждем ваших сообщений....

Уважаемые коллеги, авторский коллектив информационного альманаха «Локотранс»!

С интересом прочла обзор А.С.Никольского «Снизу и сверху» (Опыт создания отечественных музеев железнодорожной техники глазами очевидца).

Я не могу отнести себя к категории любителей железных дорог, не знаю многих обстоятельств, при которых создавались музеи железнодорожной техники, и отдаю должное незаурядному человеку и любителю Александру Сергеевичу, в том, что ему удалось осмыслить и озвучить многие музейные проблемы, с которыми он знаком не понаслышке.

Признательна я также Никольскому и за те добрые слова, которые нашлись у него для каждого музея в отдельности, а для питерского музея железнодорожной техники не только слова, но и дела - долгие годы сотрудничества. На мой взгляд, сотрудничество такого рода - достойный пример для многих любителей.

Помимо обзора музейной деятельности, А.С.Никольским сделаны и выводы, с которыми никак нельзя не согласиться. Пожалуй, я, как специалист музейной практики, возразила бы мнению заместителя директора ЦМЖТ Виталия Морозова озвученное А.С.Никольским, что «мы (музеи) должны ориентироваться на специалиста, а неподготовленный посетитель свою нишу найдет».

Подробный анализ посещаемости нашего музея был сделан мною за 9 месяцев 2003 года.

Л.Давыдова,

директор Центрального музея
Октябрьской дороги

КАКИМ БЫТЬ МУЗЕЮ

Музей за этот отчетный период посетил 23682 человека, из них экскурсионным обслуживанием охвачено 2555 посетителей, т.е. практически десятая часть. Кто же они, основные потребители экскурсионного обслуживания? 51% экскурсантов составляют учащиеся и студенты профильных образовательных заведений, слушатели сетевых школ, участники отраслевых конференций, семинаров, учебно-производственных центров.

Вывод напрашивается сам собою. В музей приходят в основном не специалисты, а простые наши сограждане и инфраструктура музея должна быть нацелена на прием массового посетителя (читай и специалиста, и дилетанта). Даже начинающий сотрудник музея осознает, что есть различные виды экскурсий - обзорные, тематические, учебные - и в зависимости от аудитории, он сможет блеснуть своими познаниями. Одних покорит байками, а других - точными терминами.

Но спрятаться от дождя и испить горячего чая в непогоду, наверно захочет и тот, и другой. А дети? 15 минут внимания, а потом только держись: то хочу мороженое, то хочу пирожное, а где его взять, если нет буфета в музее?

А элементарное соблюдение правил поведения в техническом музее? Страшно становится, когда родители подсаживают свое чадо на экспонат и любуются снизу на то, как их ребенок хорошо «смотрится». А если оно, это чадо, свалится оттуда, кто ответит? Очевидно, что директор музея, с него спросят и родители, и милиция.

Что же самое главное в музейной практике?

Логика в экспонировании, соблюдение принципа историзма, максимум соблюдения хронологического порядка, правильная и достоверная атрибуция экспоната и его комплектность, достойный прием посетителей - вот основа музейной деятельности, независимо от того, в какой музей Вы пришли - в художественный или технический!

Это априори! Тут не может быть другого

мнения, в противном случае - это дилетанство и профанация музейной деятельности.

В течение десятилетия в период с 1991 года по 2001 год в основном сформировалась коллекция натурной техники, количественный состав которой насчитывает почти 180 единиц! Именно в этот период в музее работали такие энтузиасты как Воронин Вадим, Тимофеев Игорь, Погодин Сергей, Нарциссов Михаил, Ильин Юрий, Морозов Алексей.

Вспоминаются их горячие споры при обсуждении концепции и принципа комплектования коллекции: кто-то ратовал за широкую географию поисков, кто-то пытался ограничиться рамками Октябрьской дороги. Одному подавай паровозы, другому - тепловозы. Третьи же, вообще не хотели видеть в музее никакой другой техники на железнодорожном ходу. Вот уж где в полной мере проявлялись страсти - предметный ряд должен быть представительным - вся серия, все модификации, а если этого не будет, то это вовсе не музей! Сказывался любительский и коллекционерский подход к музейной комплектации.

2001 год стал очередным рубежом становления музея. Практически прекратился сбор экспонатов. Стало очевидным, что площади музея на пл. «Паровозный музей» не резиновые, и не безграничны силы энтузиастов, которые многие годы работали практически за гроши. Теперь коллектив пытается ответить на вопрос: «Сколько же лет понадобится, чтобы привести все собранное в достойный музейный вид, и какие материальные затраты и людские ресурсы необходимы? И где же, на каких площадях все это отремонтировать и экспонировать?»

Обстоятельства сложились так, что именно в 2001 году наиболее представительная часть экспозиции натурной техники «переехала» с платформы «Паровозный музей» ст. Шушары на пристанционные пути Варшавского вокзала, равная и не менее содержательная часть экспонатов осталась на прежней площадке, в Шушарах.

Прав А.С. Никольский со своей теорией «АКХ». Музейщики и любители заявляли (теперь понятно, что не очень громко и не в те уши) о претензиях на Варшавский вокзал, хотели как лучше, а получилось как всегда. Остается только гадать на кофейной гуще, какими соображениями и мотивами руководствовались управление дороги, принявшее решение о переводе музея из Шушар, поближе к центру, когда вопрос о закрытии вокзала был практически предрешен? Здание Варшавского вокзала для музея оказалось безвозвратно утраченным, можно сколько угодно сетовать по этому поводу и искать виновных, но, теперь уж необходимо смириться с данной потерей - музей остался без исторической крыши.

Стоит ли говорить о том, что при строительстве площадки обошлись без создания элементарных санитарно-гигиенических удобств. Для сотрудников нет душа, для посетителей - туалетов, которые бы не выходили из строя при минусовых температурах, (то, что Петербург не Сочи - аксиома, хотя надо признать - и в русских тропиках бывает морозец). Площадке же и павильону, стоящему на этой территории был придан временный статус!

Экспозиция натурной техники (как и в Шушарах раньше) по-прежнему находится на открытом воздухе, что создает колоссальные трудности для поддержания техники в нормальном экспозиционном состоянии, требует значительных материальных расходов на проведение ежегодных косметических ремонтов с привлечения дополнительного штата сотрудников многих подразделений дороги.

Несмотря на то, что посещаемость экспозиции достигла за 2003 год около тридцати тысяч (!) экскурсантов в год (для сравнения в Шушарах посещаемость составляла три тысячи), поток посетителей мог бы быть еще более значительным, если бы удалось построить павильон для укрытия и ценных экспонатов и избежать сезонности в работе музея. К сожалению, Комитет по строительству и архитектуре Санкт-Петербурга не выдает разрешительные докумен-

ты на строительство нового павильона.

Поэтому сотрудники музея связывают перспективы развития музея, прежде всего, с освоением примыкающих к площадке натурной техники зданий и сооружений.

Пионерам всегда тяжелее, они идут первыми и набивают шишек больше, чем их последователи. На них пытаются равняться, но не всем это удается, и, как всегда, все учатся на своих собственных ошибках.

Постараюсь максимально означить если не перспективы, то часть планов, созревших в музее по поводу дальнейшего его развития.

Руководители фирмы «Адамант» (теперешние владельцы Варшавского вокзала) не скрывают своих претензий на территорию, на которой расположены многие железнодорожные предприятия, в частности, экспозиция натурной техники Центрального музея Октябрьской ж.д.

Площадка натурной техники на Варшавском вокзале граничит с несколькими предприятиями Октябрьской железной дороги, среди которых наиболее значимыми являются локомотивное депо Санкт-Петербург - Варшавский (ТЧ-14) и вагонное депо Санкт-Петербург - Варшавский (ВЧД-Ю). На территории этих предприятий имеется целый ряд зданий и сооружений, представляющие собой памятники архитектуры или памятники науки и техники.

В локомотивном депо Санкт-Петербург - Варшавский следующие ценные здания и сооружения:

- два прямоугольных депоовских здания, представляющие в своей основе постройки дореволюционного периода, подвергшиеся затем реконструкции,
- поворотный круг для разворота паровозов (сооружение начала XX века),
- водонапорная башня одна из самых

высоких в Санкт-Петербурге, построена в XIX веке. В вагонном депо Санкт-Петербург - Варшавский сохранились постройки:

- здание малярного цеха (построено в 1858-1861 гг.) является старейшим вагонным депо в России,
- здание цеха подъемочного ремонта вагонов (построено в 1897-1898 гг.) – бывший «сарай Императорских поездов».

В качестве программы максимум было бы целесообразно создать уникальный архитектурно-технический заповедник с включением в него зданий и сооружений как локомотивного, так и вагонного депо. Такое решение позволило бы свести к минимуму многочисленные проблемы, с которыми сталкивается музей. Одновременно были бы созданы идеальные условия для обеспечения сохранности ценных архитектурных памятников.

Как известно, сейчас обсуждается вопрос о закрытии локомотивного депо Санкт - Петербург - Варшавский с передачей его функций другим депо дороги. В этом случае, если этот план будет осуществлен, освобождающиеся помещения и территорию было бы весьма желательно передать для расширения Музея железнодорожной техники. Естественно, вопрос о музейном использовании построек локомотивного и вагонного депо может быть решен только после закрытия или перевода этих предприятий на другие территории.

Амбициозно? Возможно, но во всем цивилизованном мире принято щадить исторические архитектурные постройки, не сносить их бездумно, а максимально использовать во благо общества. В других странах, таких как Германия, Финляндия, Швеция, именно исторические депоовские здания использовались для размещения железнодорожных музеев. Такие музеи

наиболее ценны, так как экспонаты в них выставлены в исторически достоверной обстановке.

И развитие нашего музея будет идти поступательно, прежде всего, планируем музеефицировать экспонаты, размещать в них коллекции и выставки, тем самым, обеспечивать доступ посетителям в некоторые из них, готовить новые интересные публикации, естественно, восстанавливать и реконструировать, то, что собрано за многие годы. Ну, а если найдем интересный экспонат, конечно же, не откажемся от него, заберем.

Другой вопрос - захочет ли услышать ли наш голос руководство дороги и руководство ОАО «РЖД», сможем ли мы донести наши планы до общественности города? Поддержат ли они нас в наших начинаниях?

И где же, наконец, тот «локомотив», который, наконец-то, в российских масштабах начнет решать вопрос со статусом всех Дорожных музеев, поможет им получить лицензии на музейную деятельность, юридически защитит коллекции от различных посягательств и чиновничьего произвола, и, наконец-то, решит вопрос о достойной зарплате не только для отдельно взятого музея?

Тем не менее, несмотря на существующие проблемы, музей, являясь «визитной карточкой» Октябрьской дороги, выполняет важную социальную задачу, привлекая в экспозицию не только железнодорожников. Нет, конечно же, музей не получает прибыль за счет экскурсантов, мы организуем лишь их досуг, и, надеюсь, «сеем доброе, разумное, вечное», тем самым стараемся выполнить гуманистическое предназначение музея.

Фото Е.Полянского



Электрификация участков в границах современной СКЖД

1.	6 ноября 1936 года Минводы-Кисловодск	по участку Минводы-Кисловодск прошёл пробный поезд с эл.тягой. У контактной сети 1,5 кВ пост. тока. впоследствии переведён на 3 кВ	
2.	Сочи—Весёлое	1956 год	постоянный ток, 3 кВ
3.	Белореченская—Куринский	1957 год	постоянный ток, 3 кВ
4.	Куринский—Туапсе—Сочи	1958 год	постоянный ток, 3 кВ
5.	Ростов-Марцево	1960 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
6.	Марцево-Успенская	1962 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
7.	Ростов-Кавказская	1961 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
8.	Ростов-Лихая	1962 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
9.	Кавказская-Невинномысская	1962 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
10.	Армавир-Белореченская	1962 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
11.	Невинномысская-Мин.Воды	1963 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
12.	Лихая — Чертково	1965 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
13.	Батайск-Азов	1966 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
14.	Горная-Новошахтинск	1967 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
15.	Лесостепь-Усть-Донецкая	1968 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц

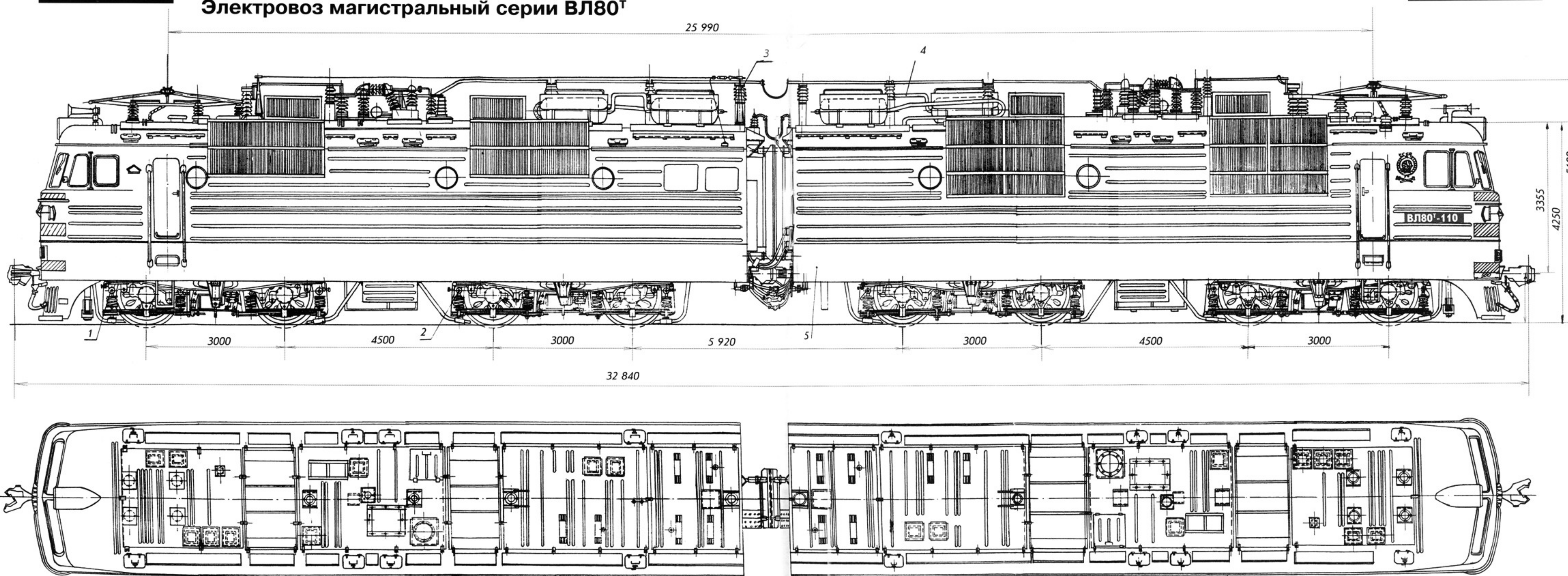
16.	Майкоп-Хаджох	1970 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
17.	Беслан-Орджоникидзе	1972 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
18.	Батайск- (через Тимашевскую)-Краснодар	1972 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
19.	Дербент-Ялама	1973 год	постоянный ток, 3 кВ
20.	Мин.Воды-Прохладная	1975 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
21.	Краснодар-Шенджий	1975 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
22.	Прохладная -(через Моздок)- Дербент	1978 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
23.	Шенджий-Горячий-Ключ	1978 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
24.	Горячий Ключ-Кривенковская	1978 год	постоянный ток, 3 кВ
25.	Прохладная-Беслан	1984 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
26.	Беслан—Грозный	1986 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
27.	Тимашевская-(через Протоку) - Крымская	1988 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
28.	Крымская-Новороссийск	1993 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
29.	Краснодар-Кавказская	1997 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц
30.	Тихорецк—Котельниково	2001 год	переменный ток, 25 кВ/50Гц

Подготовил С.Волков

Панорама депо Кавказская, середина 60-х годов.
Фото из архива ВОЛЖД.



Электровоз магистральный серии ВЛ80Т



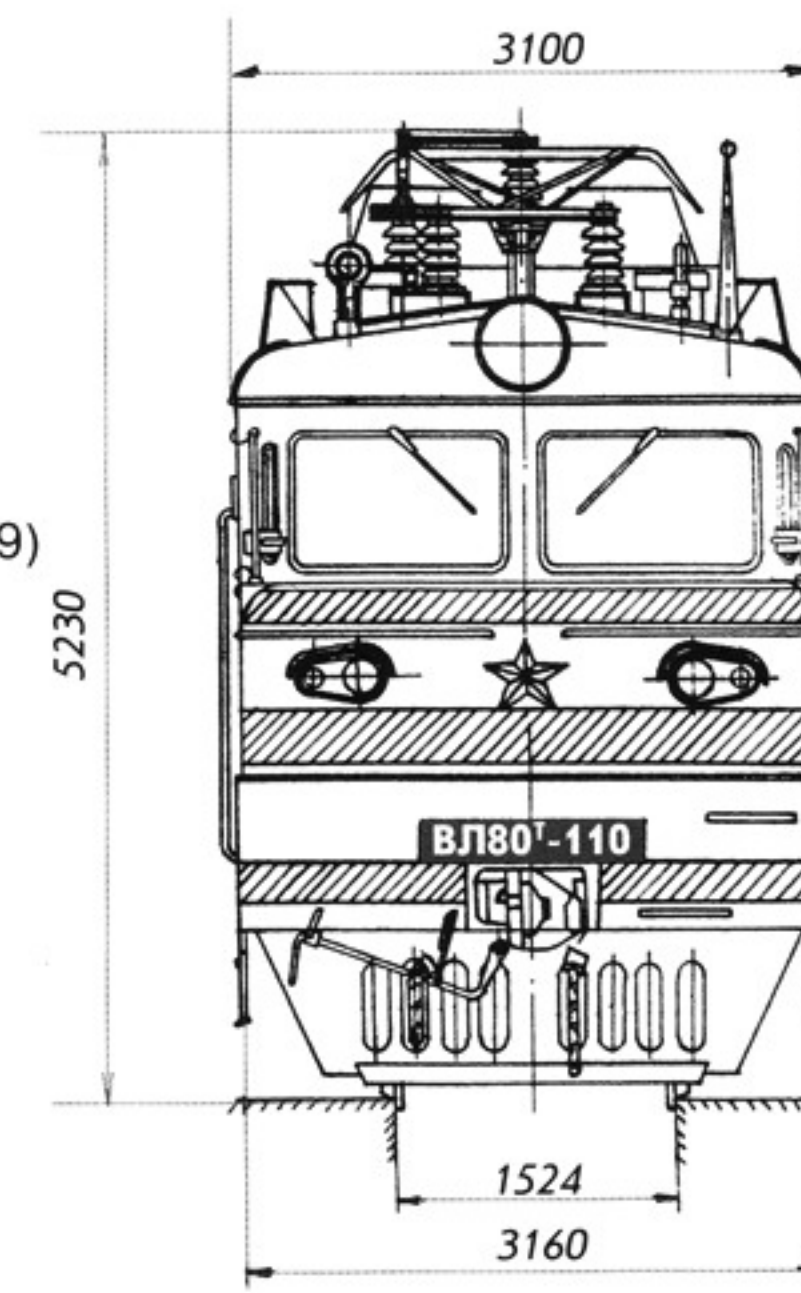
Окраска электровоза:

Крыша, крышки люков, детали пневмопроводки на крыше - серый цвет
 Токоведущие шины - цвет красный
 Поверхность кузова от крыши до рамы - цвет светло-зеленый
 Ходовая часть, детали пневматической проводки и подсыпные трубы песочницы на тележках - цвет черный
 Бандаж колесных пар с наружной стороны - цвет белый



Основные характеристики

Завод-изготовитель	НЭВЗ
Год постройки прототипа	1967-1969 (№№ 110, 158 и 159)
Год постройки серии	1970-1980
Количество построенных электровозов	1073
Номеровались в пределах 110 - 2101 так как электровозы строились в едином номерном ряду серий ВЛ80 ^к , ВЛ80 ^т и ВЛ80 ^р	
Осевая формула	2(2о-2о)
Род тока	25 000 В/50Гц
Род службы	грузовой
Мощность, часовая, кВт	6520
продолжительная, кВт	5920
Сила тяги часовая, Тс	45,1
Сила тяги продолжит., Тс	40,9
Вес, т	184 т
Скорость часового режима, км/ч	51,6
Максимальная скорость, км/ч	11 0
Нагрузка от оси на рельсы, т	23
Диаметр колес, мм	1250
Тип тормоза	реостатный
Тяговый двигатель	НБ-418К6



- 1, 2- Тележка
- 4 - Монтаж пневматический
- 3 - Монтаж электрический
- 5 - Кузов



Уважаемые друзья, любители истории! Мы полагаем, что эта публикация позволит уточнить многие неизвестные факты бронепоездной истории действующей Советской Армии в период Великой Отечественной войны. Мы надеемся на ваши отклики, а возможно, что и сможем опубликовать воспоминания и редкие фотографии из личных альбомов ветеранов Великой Отечественной войны, и все это послужит делу сохранения памяти о незабываемых страницах истории нашей страны

Перечень частей и подразделений (отдельных батальонов, дивизионов, рот и бронепоездов) со сроками вхождения их в состав Действующей армии в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

Окончание. Начало в ЛТ 3/2004.

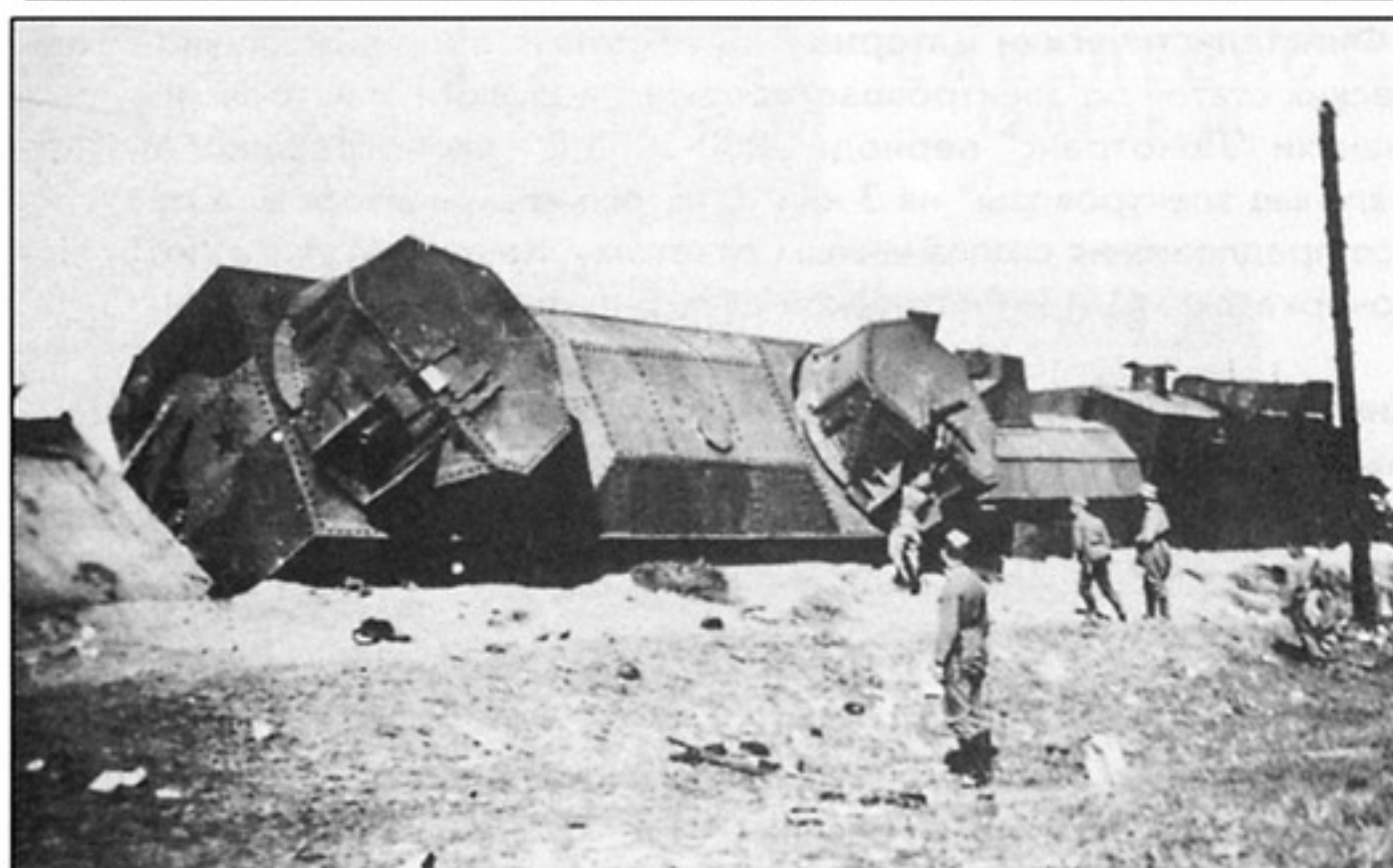
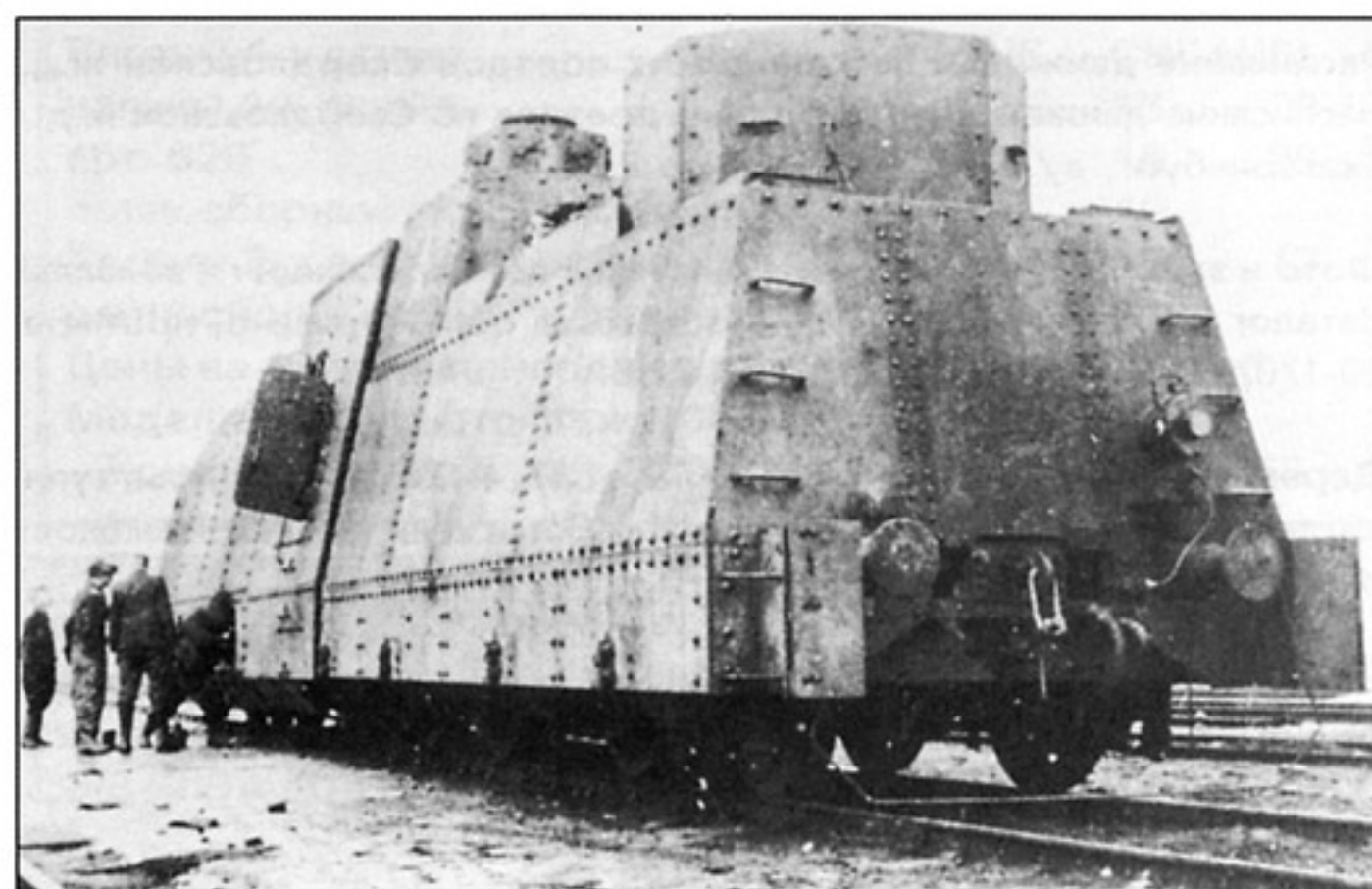
Наименование	Период вхождения в Действующую армию	Последующие переформирования и преобразования
16 Отдельный бронепоезд 43, 50 армий, Западного фронта	25.8.41-10.3.42	Обращен на укомплектование 37 одбп 26.3.42г.
16 Отдельный тяжёлый бронепоезд 58 отдельного дивизиона бронепоездов	28.2.42-11.3.42	Переименован в 1 бепо 58 одбп 11.3.42г.
17 Отдельный тяжёлый бронепоезд «Комсомолец Дагестана»	15.5.42-23.9.42	
17 Отдельный бронепоезд	27.2.42-4.2.43	Переименован в 645 обепо 4.2.43г.
18 Отдельный тяжёлый бронепоезд Закавказского фронта		
Переименован из 55 обепо ЗакФ 30.6.42г.	30.6.42-2.10.42	Переименован в 1 бепо 19 одбп 2.10.42г.
20 Отдельный тяжёлый бронепоезд Закавказского фронта	14.3.43-30.3.43	
20 Отдельный тяжёлый бронепоезд Закавказского фронта, 20 отдельного дивизиона бронепоездов		
Переименован из 56 обепо 30.6.42г.	30.6.42-15.11.42	Переименован в обепо 65 одбп 15.11.42г.
21 Отдельный бронепоезд 8,7 отдельного дивизиона бронепоездов		
Переименован из 56 обепо 30.6.42г.	8.12.41-27.4.42	Переименован в 1 бепо 7 одбп 27.4.42г.
22 Отдельный бронепоезд 7 отдельного дивизиона бронепоездов	17.10.41-8.12.41	расформирован
22 Отдельный бронепоезд ПВО Волховского фронта	7.1.42-24.10.42	
	10.12.42-16.10.44	
26 Отдельный бронепоезд	25.9.41-25.8.42	
28 Отдельный бронепоезд	22.9.41-10.2.43	Переименован в 691 обепо 10.2.43г.
29 Отдельный бронепоезд	17.10.41-8.12.41	расформирован
30 Отдельный бронепоезд	3.11.41-13.2.43	Переименован в 600 обепо 13.2.43г.
31 Отдельный бронепоезд	27.2.42-4.2.43	Переименован в 671 обепо 4.2.43г.
41 Отдельный зенитный бронепоезд-батарея	5.1.42-27.10.42	Переформирован в 145 обепо ПВО 27.10.42г.
44 Отдельный легкий бронепоезд	22.6.41-6.7.41	
	25.7.41-25.8.41	Обращен на формирование 1 одбп 1 зпбепо 25.8.41г.
45 Отдельный бронепоезд 7,8 тодельного дивизиона бронепоездов		
56 армии Южного фронта	9.10.41-27.4.42	Переименован в 7 бепо 87 одбп 27.4.42г.
46 Отдельный бронепоезд	2.7.41-28.9.41	расформирован
47 Отдельный бронепоезд	30.6.41-5.7.41	расформирован
48 Отдельный бронепоезд	2.7.41-17.8.41	расформирован
49 Отдельный бронепоезд	2.7.41-5.8.41	расформирован
50 Отдельный бронепоезд	2.7.41-28.9.41	расформирован
51 Отдельный бронепоезд	2.7.41-28.9.41	расформирован
52 Отдельный бронепоезд	2.7.41-28.9.41	расформирован
53 Отдельный легкий бронепоезд	15.7.41-17.3.42	Обращен на формирование 16 одбп 17.3.42г.
55 Отдельный бронепоезд 26 армии	14.7.41-5.9.41	
55 Отдельный бронепоезд Закавказского (1 и 11), Кавказского фронтов	23.11.41-28.1.42	
	15.5.42-30.6.42	Переименован в 18 обепо ЗакФ 30.6.42г.
56 Отдельный бронепоезд 26 армии	14.7.41-15.8.41	
56 Отдельный бронепоезд Закавказского (1 и 11), Кавказского фронтов	25.12.41-28.1.42	
	15.5.42-30.6.42	Переименован в 20 обепо 65 одбп 30.6.42г.
57 Отдельный бронепоезд	14.7.41-15.8.41	
60 Отдельный бронепоезд «Ленинградец»	24.6.41-15.11.42	Переименован в 4 обепо ЛенФ 15.11.42г.
63 Отдельный бронепоезд	9.9.42-5.12.42	
67 Отдельный бронепоезд	9.8.45-3.9.45	
68 Отдельный легкий бронепоезд	9.8.45-3.9.45	
69 Отдельный легкий бронепоезд	9.8.45-3.9.45	
70 Отдельный бронепоезд Забайкалец»	9.8.45-3.9.45	
79 Отдельный бронепоезд	9.8.45-3.9.45	
73 Отдельный бронепоезд	11.11.41-22.1.45	
74 Отдельный легкий бронепоезд	11.4.42-1.7.42	расформирован
123 отдельный зенитный бронепоезд ПВО	7.5.42-15.2.44	
	27.3.44-16.10.44	
133 отдельный зенитный бронепоезд ПВО		
Переформирован из 43 зенбатр 3.5.42г.	3.5.42-9.5.45	
134 отдельный зенитный бронепоезд ПВО		
Переформирован из 40 зенбатр 18.5.42г.	18.5.42-9.5.45	
145 отдельный зенитный бронепоезд ПВО		
Переформирован из 41 зенбатр 27.10.42г.	27.10.42-9.5.45	
600 Отдельный бронепоезд (он же «Стойкий»)	13.2.43-9.5.45	
переименован из 30 обепо 13.2.43г.		
601 Отдельный бронепоезд	9.8.45-3.9.45	
Переименован из 645 обепо 29.3.45г		
604 Отдельный бронепоезд 23 отдельного дивизиона бронепоездов		
Переименован из 1 бепо 23 одбп 17.12.42г.	17.12.42-1.5.43	Переименован в 620 обепо 16.10.43г.
608 Отдельный бронепоезд		
переименован из 742 обепо 58 одбп 15.6.44г.	15.6.44-11.5.45	
615 Отдельный бронепоезд		
переименован из 652 обепо 43 одбп 27.8.44г.	22.9.44-23.3.45	
620 Отдельный бронепоезд		
переименован из 604 обепо 23 одбп 16.10.43г.	6.11.44-9.5.45	
624 Отдельный бронепоезд		
переименован из 737 обепо 60 одбп 31.10.43г.	27.2.44-9.5.45	
628 Отдельный бронепоезд		
переименован из 671 обепо 29.3.45г..	9.8.45-3.9.45	

638 Отдельный бронепоезд (он же обепо «Победа»)	1.6.42-14.1.43 17.2.43-15.11.44 9.12.44-22.1.45 5.12.42-22.2.43 15.5.43-15.11.44 24.12.44-23.1.45 7.11.41-9.5.45	
639 Отдельный бронепоезд переименован из 1 бепо 47 одбп 5.12.42г.	24.12.42-16.10.44	
640 Отдельный бронепоезд (он же обепо «Народный мститель»)		
641 Отдельный бронепоезд 35 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 35 одбп 24.12.42г.	13.6.42-9.5.45	
642 Отдельный бронепоезд 32 отдельного дивизиона бронепоездов (он же обепо «Сталинец») переименован из 1 бепо 32 одбп 13.6.42г.	14.12.42-16.10.44	
643 Отдельный бронепоезд 29 отдельного дивизиона бронепоездов (он же обепо «Красноармеец») переименован из 1 бепо 29 одбп 23.3.42г.	4.2.43-11.3.45	Переименован в 601 обепо 29.3.45г.
645 Отдельный бронепоезд переименован из 17 обепо 4.2.43г.	26.12.42-9.5.45	
646 Отдельный бронепоезд 6 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 6 одбп 26.12.42г.	20.2.43-22.11.44	Переименован в 787 обепо «Владикавказец» 22.11.44г..
648 Отдельный бронепоезд «Мичуринец» 52 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 52 одбп 20.2.43г.	23.12.42-23.3.45	
649 Отдельный бронепоезд 37 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 37 одбп 23.12.42г.	18.3.43-30.3.43 1.6.42-4.2.43 5.3.43-15.11.44 9.12.44-22.1.45	
650 Отдельный бронепоезд 19 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 19 одбп 18.3.43г.	23.3.42-23.3.44 18.4.44-3.7.44	Переименован в 615 обепо 27.8.44г.
651 Отдельный бронепоезд (он же обепо «За Родину»)	25.12.42-9.5.45	
652 Отдельный бронепоезд 43 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 43 одбп 23.2.43г.	23.12.42-23.3.45	
653 Отдельный бронепоезд 43 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 62 одбп 25.12.42г.	28.12.42-11.5.45	
654 Отдельный бронепоезд 37 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 37 одбп 23.12.42г.	5.12.42-22.2.42 16.5.43-15.11.44 24.12.44-23.1.45	
656 Отдельный бронепоезд переименован из 10 обепо 10 одбп 28.12.42г.	5.12.42-26.3.44 22.4.44-11.5.45 1.5.42-9.5.45	
657 Отдельный бронепоезд 47 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 47 одбп 5.12.42г.	24.12.42-16.10.44	
658 Отдельный бронепоезд 21 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 21 одбп 5.12.42г.	26.12.42-9.5.45	
659 Отдельный бронепоезд (он же обепо «Илья Муромец»)	5.12.42-11.5.45 5.12.42-13.7.44 5.9.44-9.5.45 5.12.42-20.5.44 8.7.44-19.3.45	
661 Отдельный бронепоезд 35 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 35 одбп 24.12.42г.	17.12.42-1.5.43	Переименован в 776 обепо 16.10.43г.
662 Отдельный бронепоезд 6 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 6 одбп 26.12.42г.	10.2.43-11.5.45	
663 Отдельный бронепоезд 49 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 49 одбп 5.12.42г.	22.12.42-11.5.45	
664 Отдельный бронепоезд 55 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 55 одбп 5.12.42г.	22.9.43-9.5.45	
665 Отдельный бронепоезд 33 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 33 одбп 5.12.42г.	22.3.43-2.5.43 20.11.43-9.5.45	
665 Отдельный бронепоезд 23 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 23 одбп 17.12.42г.	22.9.44-23.3.45	
666 Отдельный бронепоезд 45 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 45 одбп 10.2.43г..	4.2.43-11.3.45	Переименован в 628 обепо 29.3.45г.
667 Отдельный бронепоезд 34 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 34 одбп 22.12.42г..	10.2.43-11.5.45 18.12.42-20.4.43 22.2.44-9.5.45 25.12.42-7.6.43 6.1.44-14.10.44 22.11.44-9.5.45 5.12.42-26.4.43 22.9.43-9.5.45 26.8.42-29.4.43 13.7.43-30.7.44 8.10.44-8.3.45 9.8.45-3.9.45	
668 Отдельный бронепоезд переименован из 685 обепо 59 одбп 20.7.43г.	28.12.42-5.3.45	
669 Отдельный бронепоезд 39 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 39 одбп 22.3.43г..	25.12.42-30.3.43	
670 Отдельный бронепоезд переименован из 711 обепо 43 одбп 27.8.44г.	12.2.43-30.3.43 29.9.43-6.11.43 10.7.44-20.3.45	
671 Отдельный бронепоезд переименован из 31 обепо 4.2.43г.	5.12.42-25.8.44 10.9.44-9.5.45	
672 Отдельный бронепоезд 45 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 45 одбп 10.2.43г..	5.12.42-28.4.43 11.1.44-17.10.44 2.1144-7.3.45 9.8.45-3.9.45	
673 Отдельный бронепоезд 44 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 44 одбп 18.12.42г.		
674 Отдельный бронепоезд 22 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 22 одбп 25.12.42г.		
675 Отдельный бронепоезд 59 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 59 одбп 5.12.42г.		
676 Отдельный бронепоезд		
677 Отдельный бронепоезд 28 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 28 одбп 28.12.42г. 9.8.45-3.9.45		
678 Отдельный бронепоезд 11 отдельного дивизиона бронепоездов (он же обепо «Михаил Кутузов») переименован из 1 бепо 11 одбп 25.12.42г.		
679 Отдельный бронепоезд 42 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 42 одбп 11.2.43г.		
680 Отдельный бронепоезд. переименован из 689 обепо 8 одбп 29.9.43г		
681 Отдельный бронепоезд 48 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 48 одбп 5.12.42г.		
683 Отдельный бронепоезд 26 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 26 одбп 5.12.42г.		

684 Отдельный бронепоезд (он же обепо «Стремительный») переименован из мбв 71 одбп 24.3.43г..	24.1.43-9.5.45	
685 Отдельный бронепоезд 40 отдельного дивизиона бронепоездов	26.8.42-30.7.44 8.10.44-8.3.45 9.8.45-3.9.45	
685 Отдельный бронепоезд 59 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 59 одбп 5.12.42г.	5.12.42-26.4.43	Переименован в 668 обепо 20.7.43г.
686 Отдельный бронепоезд 57 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 57 одбп 5.12.42г.	5.12.42-9.5.45	
687 Отдельный бронепоезд 25 отдельного дивизиона бронепоездов (он же обепо «Полководец Суворов» переименован из 1 бепо 25 одбп 17.8.42г.	17.8.42-1.9.42 28.8.43-11.5.45	
688 Отдельный бронепоезд 41 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 41 одбп 2.1.43г.	2.1.43-30.3.43	
689 Отдельный бронепоезд 8 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 8 одбп 6.1.43г.	6.1.43-29.9.43	Переименован в 680 обепо 29.9.43г.
689 Отдельный бронепоезд 66 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 66 одбп 26.1.43г.	26.1.43-13.11.43 20.9.44-8.3.45 9.8.45-3.9.45	
690 Отдельный бронепоезд 46 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 46 одбп 31.10.43г.	31.10.43-31.5.44 20.6.44-23.3.45	
691 Отдельный бронепоезд переименован из 28 обепо «Сталинец» 10.2.43г.	10.2.43-9.5.45	
692 Отдельный бронепоезд 29 отдельного дивизиона бронепоездов (он же обепо «Енисей») переименован из 2 бепо 29 одбп 23.3.43г.	4.6.42-16.10.44	
693 Отдельный бронепоезд 57 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 57 одбп 5.12.42г.	5.12.42-9.5.45г.	
695 Отдельный бронепоезд 21 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 21 одбп 5.12.42г.	5.12.42-26.3.44 22.4.44-11.5.45	
696 Отдельный бронепоезд 22 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 22 одбп 25.12.42 г.	25.12.42-7.6.43 6.1.44-14.10.44 22.11.44-9.5.45 13.6.42-28.12.42	
697 Отдельный бронепоезд 32 отдельного дивизиона бронепоездов (он же обепо «Москвич») переименован из 2 бепо 32 одбп 13.6.42г.	12.3.43-9.5.45	
698 Отдельный бронепоезд 55 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 55 одбп 5.12.42г.	5.12.42-9.5.45	
699 Отдельный бронепоезд 48 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 48 одбп 5.12.42г.	5.12.42-25.8.44 10.9.44-9.5.45 9.8.45-3.9.45	
700 Отдельный бронепоезд		
701 Отдельный бронепоезд 62 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 62 одбп 25.12.42г.	25.12.42-11.5.45	
702 Отдельный бронепоезд (он же обепо «Козьма Минин»)	1.5.42-9.5.45	
704 Отдельный бронепоезд 49 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 49 одбп 5.12.42г.	5.12.42-11.5.45	
705 Отдельный бронепоезд (он же обепо «Народный Мститель»)	1.5.42-11.5.45	
707 Отдельный бронепоезд 26 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 26 одбп 5.12.42г.	5.12.42-28.4.43 11.1.44-17.10.44 2.11.44-7.3.45 9.8.45-3.9.45	
708 Отдельный бронепоезд 28 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 28 одбп 5.12.42г.	28.12.42-5.3.45 9.8.45-3.9.45	
709 Отдельный бронепоезд 8 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 8 одбп 6.1.43г.	6.1.43-29.9.43	Переименован в 724 обепо 29.9.43г.
709 Отдельный бронепоезд 66 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 66 одбп 26.1.43г.	26.1.43-13.11.43 20.9.44-8.3.45 9.8.45-3.9.45	
711 Отдельный бронепоезд 43 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 43 одбп 23.2.43г.	23.2.43-23.3.44 18.4.44-3.7.44	Переименован в 670 обепо 27.8.44
712 Отдельный бронепоезд 34 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 34 одбп 22.12.42г.	22.12.42-11.5.45	
713 Отдельный бронепоезд 11 отдельного дивизиона бронепоездов (он же обепо «Александр Суворов») переименован из 2 бепо 11 одбп 25.12.42г.	25.12.42-30.3.43	
714 Отдельный бронепоезд «Тамбовский рабочий» 52 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 52 одбп 20.2.43г.	202.43-3.12.43 11.1.44-2.11.44 6.3.45-9.5.45	
715 Отдельный бронепоезд 39 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 39 одбп 22.3.43г.	22.3.43-2.5.43 20.11.43-9.5.45	
716 Отдельный бронепоезд 41 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 41 одбп 2.1.43г.	2.1.43-30.3.43	
717 Отдельный бронепоезд 36 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 36 одбп 20.11.42г.	20.11.42-30.3.43	
718 Отдельный бронепоезд 25 отдельного дивизиона бронепоездов (он же обепо «Александр Невский») переименован из 2 бепо 25 одбп 17.8.42г.	17.8.42-1.9.42 28.8.43-9.5.45	
719 Отдельный бронепоезд 19 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 19 одбп 18.3.43г.	18.3.43-30.3.43	
721 Отдельный бронепоезд 42 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 42 одбп 12.2.43г.	12.2.43-30.3.43	
723 Отдельный бронепоезд 46 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 46 одбп 31.10.43г.	29.12.43-31.5.44 20.6.44-23.3.45	
724 Отдельный бронепоезд переименован из 709 обепо 8 одбп 29.9.43г.	29.9.43-6.11.43 10.7.44-20.3.45	
725 Отдельный бронепоезд переименован из 65 одбп 21.12.42г.	21.12.42-24.3.43	

726 Отдельный бронепоезд	9.8.45-3.9.45	
727 Отдельный бронепоезд 13 отдельного дивизиона бронепоездов	9.8.45-3.9.45	
729 Отдельный бронепоезд 33 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 33 одбп 5.12.42г.	5.12.42-20.5.44 8.7.44-19.3.45 14.5.43-11.5.45	
730 Отдельный бронепоезд (он же бепо им газеты «Красная Звезда»)		
731 Отдельный бронепоезд 36 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 36 одбп 20.11.42 г.	20.11.42-30.3.43	
733 Отдельный бронепоезд (он же бепо им. «Сергея Кирова»)	15.11.42-24.3.43	
734 Отдельный бронедивизион	9.8.45-3.9.45	
736 Отдельный бронепоезд 58 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 58 одбп 5.12.42г.	25.5.43-16.6.44 15.9.44-11.5.45	
737 Отдельный бронепоезд 60 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 60 одбп 9.12.42г.	10.5.43-28.8.43	Переименован в 624 обепо 31.10.43г.
739 Отдельный бронепоезд 13 отдельного дивизиона бронепоездов	9.8.45-3.9.45	
740 Отдельный бронепоезд «Александр Невский» 7 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 7 одбп 4.12.42г.	8.1.44-28.1.45	
741 Отдельный бронепоезд	9.8.45-3.9.45	
742 Отдельный бронепоезд 58 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 58 одбп 5.12.42г.	25.5.43-15.6.44	Переименован в 608 обепо 15.6.44г.
744 Отдельный бронепоезд 61 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 61 одбп 18.12.42г.	3.10.43-11.5.45	
745 Отдельный бронепоезд	9.8.45-3.9.45	
746 Отдельный бронепоезд 60 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 60 одбп 9.12.42г.	10.5.43-28.8.43	Переименован в 780 обепо 31.10.43г.
748 Отдельный бронепоезд «Москва» 7 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 7 одбп 4.12.42г.	8.1.44-28.1.45	
749 Отдельный бронепоезд	9.8.45-3.9.45	
750 Отдельный бронепоезд 56 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 56 одбп 18.12.42г.		
754 Отдельный бронепоезд (он же обепо им. газеты «Правда»)	12.9.43-9.5.45 14.5.43-25.5.43 25.9.43-11.5.45	
755 Отдельный бронепоезд 12 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 12 одбп 31.12.42г.	31.12.42-20.4.43 22.2.44-9.5.45	
758 Отдельный бронепоезд 44 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 44 одбп 18.12.42г.	18.12.42-20.4.43 22.2.44-9.5.45	
759 Отдельный бронепоезд 56 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 56 одбп 18.12.42г.	12.9.43-9.5.45	
760 Отдельный бронепоезд 61 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 1 бепо 61 одбп 18.12.42г.	3.10.43-11.5.45	
762 Отдельный бронепоезд 12 отдельного дивизиона бронепоездов переименован из 2 бепо 12 одбп 31.12.42г.	31.12.42-8.11.43 23.6.44-9.5.45	
776 Отдельный бронепоезд переименован из 665 обепо 23 одбп 16.10.43г.	6.1.44-9.5.45	
780 Отдельный бронепоезд переименован из 746 обепо 60 одбп 31.10.43г.	27.2.44-9.5.45	
787 Отдельный бронепоезд «Владикавказец» переименован из 648 обепо 52 одбп 22.11.44г.	22.11.44-9.5.45	

А	Принятые сокращения:
Бепо	-армия
БрянФ	-бронепоезд
БФ	-Брянский фронт
ВорФ	-Белорусский фронт
ЗапФ	-Воронежский фронт
ЗакФ	-Западный фронт
зенап	-Закавказский фронт
зенбатр	-зенитно-артиллерийский полк
зпбепо	-зенитно-артиллерийская батарея
КарФ	-запасной полк бронепоездов
ЛенФ	-Карельский фронт
Мбв	-Ленинградский фронт
озад	-моторизованный бронев вагон
Оминбепо	-отдельный зенитно-артиллерийский дивизион
Обепо	-отдельный минометный бронепоезд
Одбп	-отдельный бронепоезд
ПОГ	-отдельный дивизион бронепоездов
ПрибФ	-Приморская оперативная группа
СЗФ	-Прибалтийский фронт
СталФ	-Северо-Западный фронт
УФ	-Сталинградский фронт
ЮЗН	-Украинский фронт
ЮЗФ	-Юго-Западное направление
ЮФ	-Юго-Западный фронт
	-Южный фронт



Фрагменты погибшего бронепоезда после удара авиации.

Фото из книги "Lokomotiven ziehen in der Krieg"

Один из советских бронепаровозов, оказавшихся в захваченном Лемберге (Львове) в 1941 г.

Фото из коллекции W.K.Tawer

КУПЛЮ

Книгу "Глобальный трек" В.А.Ламин, В.Ю.Пленкин, В.А.Ткаченко, Екатеринбург./Psenak Martin, Podhajska 1032/88 91401 Trencianska Tepla. Slovenska Republika/ Словакия

BR80 (ROCO), BN150 (синий), платформы с турникетом, вагоны 452/5, 452/13, 452/14, 426/104, 426/103 (PIKO)/ Московская обл., Мытищи, а/я 328, 141007, Епифанцеву И.Д.

Радиусный мост (ВТТВ)/ 121096, Москва, ул.Василисы Кожинной, 14-6-165, Привезенцеву Игорю (т.095-145-39-75)

Старую техническую ж.д. литературу, знаки различия, фотографии, документы и т.д., журналы "Локотранс" 2/94, "Железнодорожное дело" 3(5)/93, 7(25), 8(26)-98, 9(33)-99, 1(37) 2(38)-2000, модели СЖД (НО) или обменяю на модели НО/ 432063, Ульяновск, а/я 4505. Уколову В.В.

Автоматические стрелочные переводы (ВТТВ) в хорошем состоянии/ 121096, Москва, ул.Василисы Кожинной, 14-6-165, Привезенцеву Игорю (т.095-145-39-75)

Модели автомобилей 1:87 советских прототипов / 663317 Норильск, Красноярского края, ул.Ленина 27-125, Серякову Ю.Н.

ПРОДАЮ

Модели НО. Подробности в самоадресованном конверте/ 432063, Ульяновск, а/я 4505. Уколову В.В.

Фото локомотивов Свердлов. ж.д.: ВЛ22М, ПБ21, ВЛ19, СКм, Ссм, ЭР1, ТЭМ2(ум), ТЭМ7А, ТЭМ18, ТГМЗБ и др./ 618425 Пермская обл., г.Березники, ул.Юбилейная, 147-2, Вологдин С.Н.

Рельсы (НО) профильные, 6/у, стояли на макете. Недорого./ 121096, Москва, ул.Василисы Кожинной, 14-6-165, Привезенцеву Игорю (т.095-145-39-75)

Столбы, контактная сеть НО, ТТ, Н, а также мосты, переходы, переезды, порталы и др. аксессуары к макетам. / Украина 03151 Киев, ул.Ушинского, 30/1-27, Омельков В.Ю.

Расписание движения пассажирских поездов Свердловской ж.д., расписание движения пригородных поездов по Свердловской ж.д./ Екатеринбург, а/я 101, Здорovenko Е.Г.

Фото и электронные фото: локомотивы, вагоны, станции и вокзалы. Каталог бесплатно./ 141196, Московская обл., Фрязино, пр.Мира, 20-170, Шубин М.Е., (Т. (096)564-22-89

Деревья в масштабах 1:32, 1:48, 1:72, 1:87, 1:120, 1:160, кусты, тупики, траву и т.д. /140008, Москва, 1-я Вольская, 15/2-8, Ивашкову И.И.

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

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/ Кацеры М.А., а/я 10, Новочеркасск 346413, Ростовской обл. E-mail: mkazer@pochta.ru

Книги по устройству локомотивов, учебные компьютерные программы, инструкции, журнал "Локомотив" 1991-2004 гг. Подробности в самоадресованном конверте / 115470 Москва, Нагатинская набер., 48/2-270, Павлов Д.В.

ИЩУ

Фото и любую информацию по Рязано-Уральской ж.д./ 410031, Саратов, а/я 397, Зимин Василий

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ФОТОГРАФИИ, ВИДЕОФИЛЬМЫ, DVD, 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.

"Modelena"

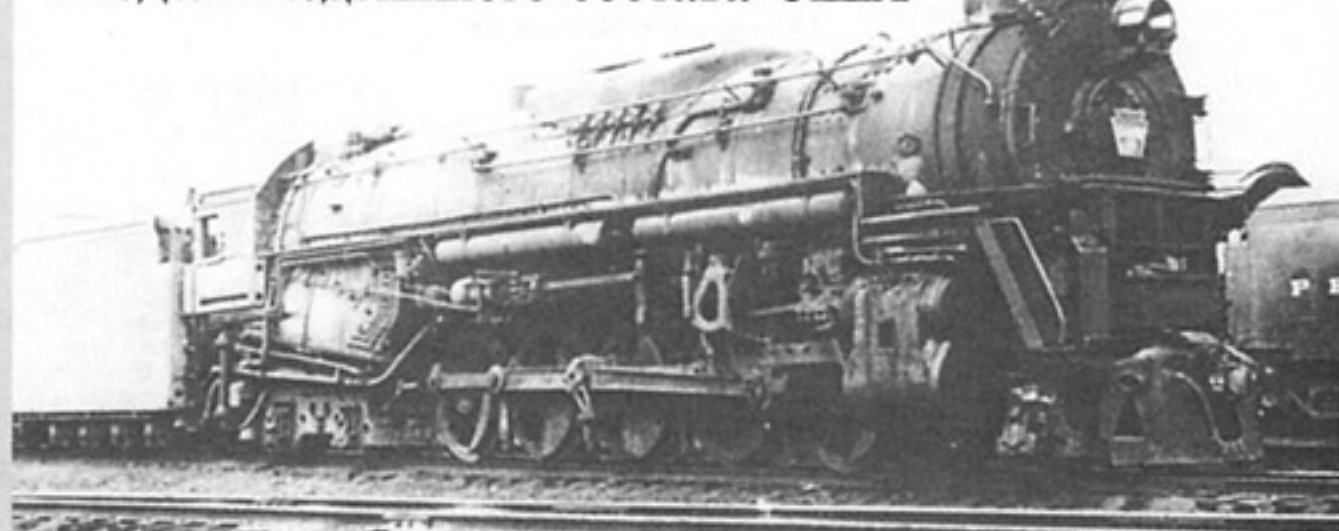


Железнодорожные модели - почтой

Адрес в Интернете: www.modelena.ru

E-mail: staltsev@modelena.ru

Модели подвижного состава США



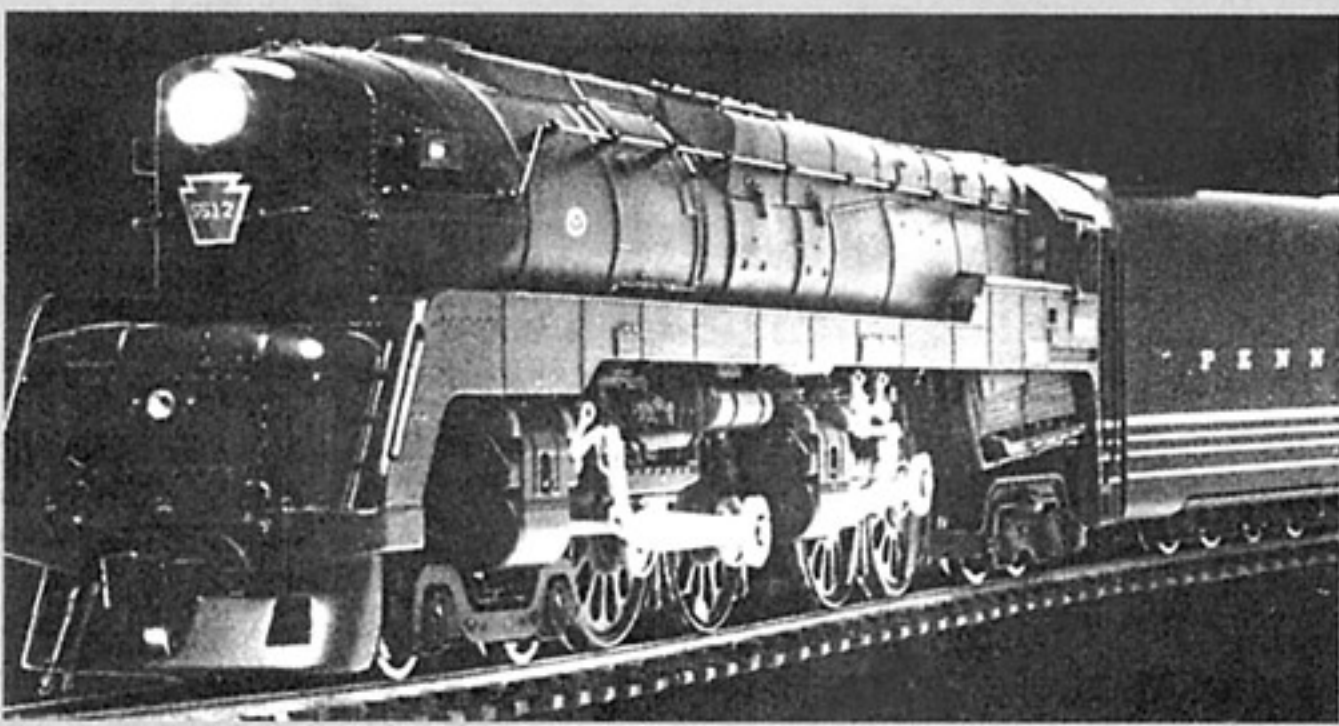
Сочлененные паровозы "Mallet", "Duplex", "Cab Forward" и др.
Многосекционные тепловозы заводов "Alco", "Baldwin", "GE"

Пассажирские и грузовые вагоны,
литература о железных дорогах США

Модели производства фирм "Walthers", "Rivarossi",
"Broadway Ltd.", "Atlas", "Athearn", "KATO", "Life-Like",
"Bachmann"

Телефон в Москве (095) 482-69-41

с 10 до 17 час.



Информацию по э/поездам серии ЭР2 депо Сухуми, Батуми, Тбилиси и Волгограда/ Нестеренко Александр, а/я 31, Новосибирск 630086

Партнеров для обмена фото 10x15 городского транспорта России и СНГ - Германия. Отвечу всем на русском языке./ Frank Nindl, Militscher Weg 31,D-12555 Berlin, Deutschland/Германия

Ищу фотографии э/поездов ЭР1 и ЭР2 трехсотых номеров/ Нестеренко Александр, а/я 31, Новосибирск 630086

Железнодорожные байки и истории для размещения в Интернете/ 410031, Саратов, а/я 397, Зимин Василий

Фото по номерам серии ЭД9Т(М,МК). Отвечу всем / 142600, Московской обл., Орехово-Зуево, ул.Ленина, 47-45, Терехин М.С./ e-mail: terekhin@pochta.ru

МЕНЯЮ

Два тепловоза BR120 (PIKO) на качественную переделку M62)/ 303031 Орловской обл., Мценск, ул.Машиностроителей, 6-8. Ларину А.К.

Модели ТТ (ВТТВ) (паровозы, тепловозы, электровозы, вагоны 2.3.4.осные) на модели HO (Piko)/ Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

Фотографии э/поездов Западно-Сибирской ж.д. на фотографии э.поездов С.Петербурга и Москвы/ Нестеренко Александр, а/я 31, Новосибирск 630086

РАЗНОЕ

Сергей Лизунов сообщает о смене номеров телефонов: домашний - 8-8412-58-02-08, сот. 8-927 286- 63-78/ 442761 Пензенская обл., Бессоновский р-н, с.Чемодановка, ул.Кузнецова, 167

Магазин на "Тульской" 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



Самый большой выбор моделей,
комплектующих и стартовых наборов
по низким ценам

BACHMANN LILIPUT SPECTRUM

Прямая продажа от поставщика в
РОЗНИЦУ по ОПТОВЫМ ЦЕНАМ.

Отправка заказов во все регионы
России,СНГ, мира

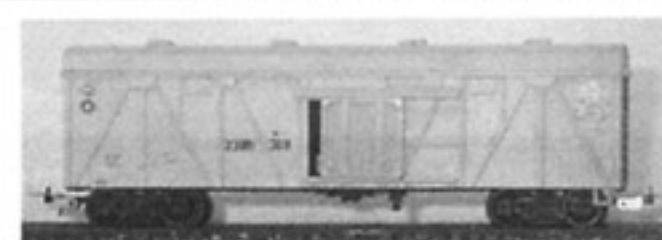
Телефон в Москве (095) 508-65-59



WWW.GOLDENTRAIN.RU



НО 1:87



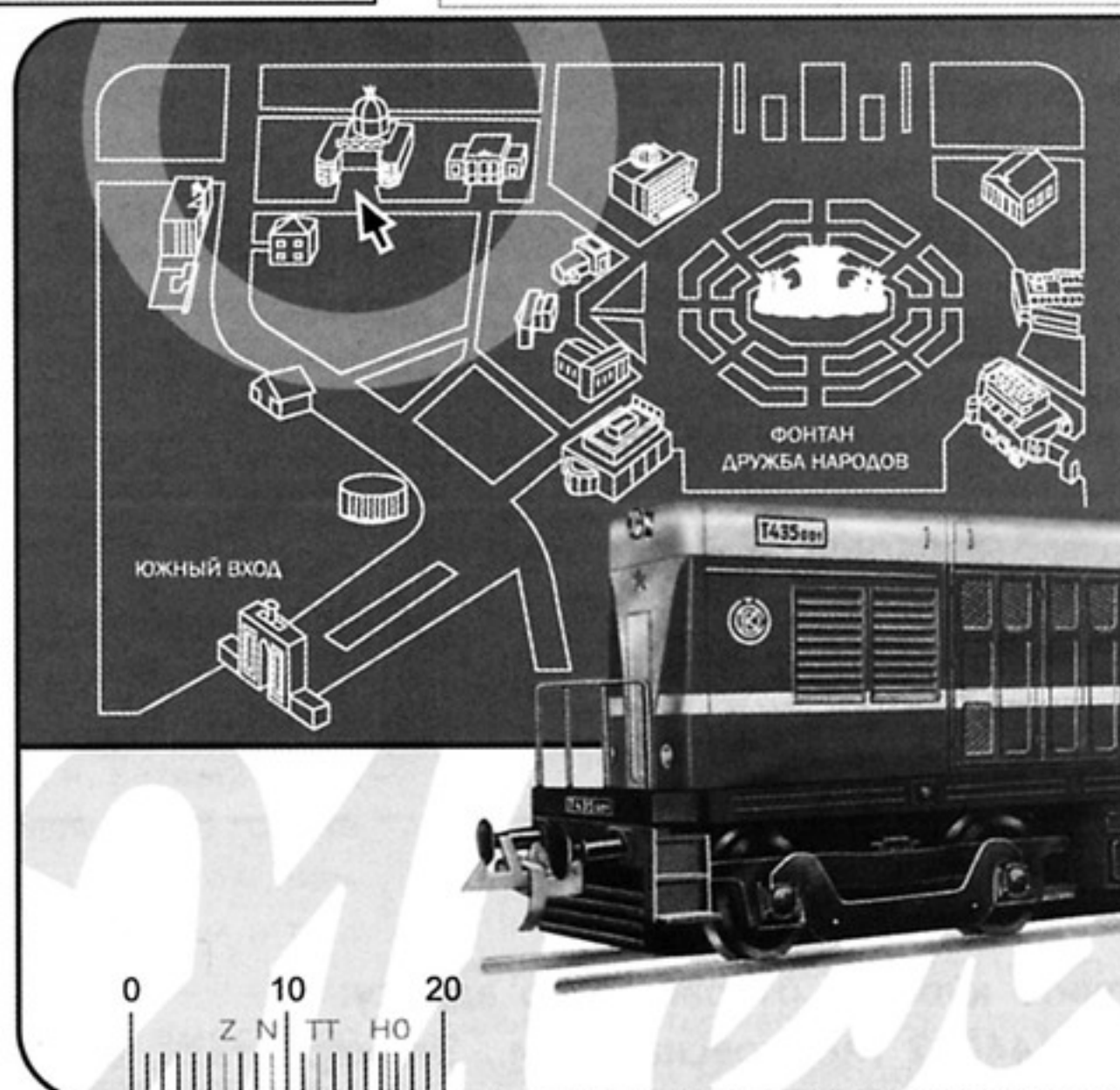
ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

Вагоны 4-х осные	RUS	СНГ	AUSL
вагоны 4-х осные	12,5	15	23
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 = 38 руб
Модели высылаются при 100% предоплате.
Кондратьеву П.Д., а/я 780, Санкт-Петербург 199155

**Клуб любителей
железных дорог и
железнодорожного
моделизма
Санкт-Петербург,
Обводной канал, 114,
ДК Карла Маркса
по средам с 15.00 до 18.00**

Самые низкие цены на "Локотранс":
2002 г. 40 руб.
2003 г. 50 руб.
2004 г. 60 руб.
справки по телефону 356-74-80



ВВЦ, ПАВИЛЬОН №8,
ЮНЫЙ НАТУРАЛИСТ
ЕЖЕДНЕВНО
12.00-18.00

ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА "ЛОКОТРАНС"



Журналы "ЛОКОТРАНС" прошлых выпусков

6-12/01; 1-12/02,03 за 1 экз. 60 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.

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 тяговоподвижного состава. Ю.Н.Ветров и др. учебник, Т., 2000г., 314 с 210 руб.

Электропоезда (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

МОСТЫ И ТОННЕЛИ НА ВЕЛИКОМ СИБИРСКОМ ПУТИ (включая БАМ) А.В.Носарев, / инженерно -
 исторический очерк, 295х210 мм, мяг.перепл., 286 стр, мелов., цв. и чб. илл., схемы,
 чертежи.М.,2002 г. (390 руб+40 почта) 430 руб

"О первой железной дороге России" (факты и размышления) В.Е.Павлов С.Пб, 1997 г. 32 стр с
 илл., 140х210 мм, м.обл. (остатки тиража) (20 руб + 20 руб почт.) 40 руб.

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

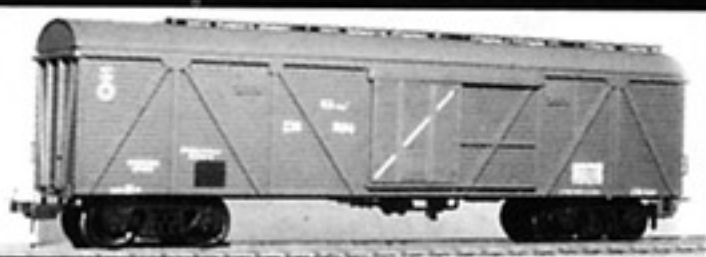
Ивониной И.А. На обратной стороне почтового перевода в разделе

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

Внимание! В стоимость заказа входит почтовая доставка по России

МОДЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Konka
 Н0 (1:87)



МОСКВА "Транспортная книга"
 М"Красные ворота",
 ул. Садовая-Спасская, 21. 10-19.00 (вых. ВС)

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.



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 бесплатную публикацию однократного частного объявления.

2. Для публикации без купона следует оплатить почтовым переводом 20 руб. по адресу: Россия 144012 Московская обл., Электросталь, а/я 104, Ивониной Ирине Александровне.

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

4. Члены информационного клуба "Локотранс" имеют право на бесплатную публикацию своих объявлений.

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

6. Редакция не несет ответственность за достоверность информации в объявлениях

Павлово-Посадский историко-художественный музей

ЛОКОТРАНС

ВЫСТАВКА МОДЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

С 21 ФЕВРАЛЯ ПО
3 АПРЕЛЯ 2004 ГОДА

С 10 до 17 часов
Выходной день: понедельник
г. Павловский Посад, ул. 5-й Полевской, д. 38, тел. 2-13-90

Проект "Локотранс" теперь в Раменском с 16 апреля!

Очередная выставка в течение месяца работала в Музейно-выставочном центре в Павловском Посаде (Подмосковье) с 21 февраля по 3 апреля.

В самом проекте важно то, развивается идея железнодорожного хобби. Наглядная демонстрация доступности и возможностей занятий

хобби играет свою положительную роль. Практически с каждым очередным выставочным шагом экспозиция меняется почти на треть. Экспонентами выступают энтузиасты и моделисты, которые предоставляют свои работы. Например, на выставке в Электростали демонстрировались работы моделистов в НО, в том числе подвижной состав - паровозы и тепловозы российских железных дорог. На выставке в Павлово-Посаде увеличилась экспозиция натуральных образцов и исторических атрибутов - появилась коллекция вагонных табличек различных лет. Самая древняя принадлежит вагону НТВ 1900 года постройки НТВ Путиловского завода.

С 16 апреля до конца мая передвижная макетно-модельная выставка начала свою работу в Раменском краеведческом музее. При демонстрации выставки возникла проблема с тем, что в России для культуры, для краеведческих музеев предоставляются крайне неудобные и ветхие помещения. Создается впечатление, что многие годы "совка" делалось специально так, чтобы в великой стране с прекрасной историей, и показать красоту и историю было негде...

Все моделисты желающие испытать непередаваемое удовольствие, когда, пройдя несколько обычно оформленных музейных залов, вдруг неожиданно оказываешься в удивительном



мире железнодорожного моделизма, могут посетить в один из дней этот музей (Раменское, ул. Первомайская, 1. Т. 3-27-94, работает с 10 до 17 час., выходной - понедельник).

О.Сергеев, председатель клуба "Локотранс"

На фото: работы Юрия Меркутова

ПО СЛЕДАМ ГОРЯЧИХ ПАРОВОЗОВ

(Окончание. Начало на стр. 12)

Затем последовала прицепка и отправление к месту последнего фотостопа - длинному мосту через Десну. Эту часть пути я проделал впереди состава - в будке второго паровоза Л-5231. На нашем пути было несколько поворотов и во время прохождения кривых, пользуясь отсутствием контактной сети и небольшой скоростью движения, мне удалось сделать пару кадров с тендера паровоза. Какой потрясающий вид предстает перед объективом! Плывущая с двух сторон стена леса. Тонкие светлые нити рельсов на черно-коричневой земле, а далеко впереди, все время открывается новая часть пути, постепенно приближаясь, и пропадая на подходе к локомотиву. Из трубы летит навстречу изгарь. Эти крохи угольной пыли, иногда вперемешку с частицами капелек влаги, попадая на лицо и одежду, не позволяют долго находиться на, пока непрогретом воздухе. Я возвращаюсь в будку.

Спустя еще какое-то время, следует остановка, и мы спешим выбрать место на противоположной стороне моста. По сигналу два паровоза медленно тянут через него грузовые вагоны, выпуская высокие столбы пара и дыма. Закончив съемку, переходим к этому же мосту назад, и, затем, снова по сигналу, поезд следует в обратном направлении. В голове состава теперь оказывается паровоз ЭР. Таким образом, нам удастся заснять как-бы два разных поезда на одном и том же посту!

В обратный путь, по окончании фотосъемки, вместе со всеми, я забираюсь в вагон. Несколько неиспользованных

кадров пленки предусмотрительно оставляю, чтобы еще раз обойти депо. В будке ЭР-ки, с локомотивной бригадой, взяв штатив и видеокамеру, размещается теперь Сергей. Ему предстоит эпизодически снимать в движении обратный путь.

Громким, протяжным воем раздается паровозный гудок над лесом, рекой, полями, - напоминая былые годы местным старикам-аборигенам. А может быть они уже и не помнят этот столь привычный в их детстве звук? Знакомый лязг автосцепок и чуть слышная отсечка пара набирающего ход поезда, создают особые впечатления.

На импровизированной самодельной лавочке разместились со своими вещами люди. В приоткрытую дверь видны мелькающие стволы деревьев, спустя мгновение остающиеся далеко позади. Монотонный перестук колес, наполняет все пространство грузового вагона... Мы едем в поезде с паровой тягой, по однопутке, где еще сохранились ручные стрелки, и нет ни высоких платформ, ни железобетонных шпал, там до сих пор все сохранилось почти так же как полвека назад!

Короткая остановка на станции Аселье, потом еще примерно час пути и мы вновь прибываем в Рославль. Прощаемся с локомотивной бригадой, благодарим за поездку и содействие при проведении съемок. Паровозы, отцепившись от вагонов, уходит на территорию депо. Туда же направляемся и мы. По-быстрому снимаем еще несколько других, холодных паровозов - не на все, увы, хватило времени утром, и выезжаем назад, в Москву.

Большую часть обратной дороги пришлось снова преодолевать в темноте, а в столицу вернулись и вовсе за полночь. Результатом поездки стали интересные, а быть может и уникальные материалы, посвященные легендарным труженикам и ветеранам железнодорожной тяги - паровозам.



тендером. Модель относится к I модельной эпохе. Модель может проходить радиусы не менее 358 мм. Материал – пластмасса, рама – металл. Приятно то, что ведущими у модели являются две оси у паровоза и две оси в тендере, соединенные с мотором через карданный вал. Модель может быть оборудована системой дымопуска. Артикул 63302.

TRIX

Американская тоска у **TRIX** проявилась в показе на выставке американского **Микадо** типа **2-8-2** принадлежности New York Central. Модель от **TRIX** снабжена двигателем постоянного тока. Особенно стоит подчеркнуть, что на модели применены колесные пары с крайне небольшим гребнем – 0,64 мм (что колоссально приближает модель к прототипу), но делает проблемной при эксплуатации на рельсах отличных от рельсового материала с профилем Code 75.



Очень серьезный паровоз системы Маллета 4-4-4-4 **класса T1** с котлом обтекаемой формы выпустила американская фирма **Broadway Limited**. Паровоз дороги Pennsylvania RR имеет пластиковый котел с металлическими и пластмассовыми накладными деталями. Кабина паровоза, несущая рама, обтекатели – из металла. Мотор имеет два маховика и привод на обе ведущие тележки паровоза. Паровоз сцеплен с 10-осным тендером.



Модели бронетанковой техники советские танки **T54A** и **T55A** в масштабе 1:87 выпускаются фирмой **SDV**. К слову сказать, это довольно популярная модель танка, и мы уже упоминали о ней и ее производителе – **HRUSKA** Такой танк выпускает и **ROCO**

Витрина сегодня имеет как новые модели, так и ранее не представленные на страницах журнала. Но, по порядку.

FLEISCHMANN

Среди новинок от фирмы **FLEISCHMANN** радует паровоз **BR18** новой модельной конструкцией. Артикул 4118. Модель в НО оборудована DCC, имеет возможность встраиваемого звукового декодера. Длина модели по буферам 246 мм. Привод расположен в 4-х осном тендере и имеет все 4 ведущие оси.

Еще одна новинка от Fleischmann – вагон думпкара арт. 5530 с тормозной площадкой. Длина модели по буферам 134 мм. Кузов **думкара** откидывается на обе стороны и в таком положении может фиксироваться на защелках.

ROCO

ROCO из Зальцбурга кроме BR 120 "Taigatrommel" представляет еще одну новинку – паровоз типа 2-2-0 серии **P4²** Прусских королевских железных дорог с 4-х осным



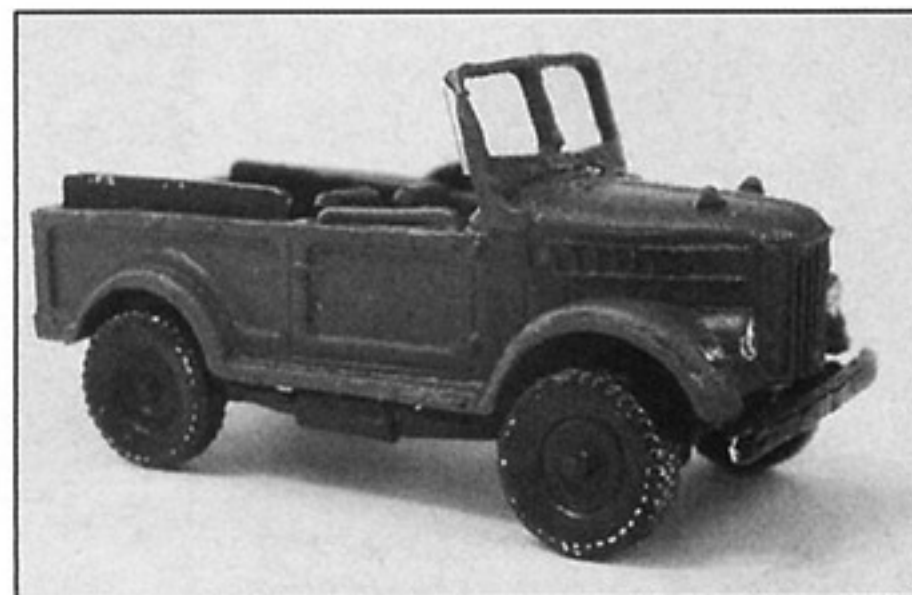


в своем Minitanks. Модель ROCO имеет наибольшее несоответствие по размерным параметрам. Эти модели прекрасно могут подойти в качестве груза для открытых платформ «Конка».

Появилась в железнодорожном масштабе 1:87 автомобильная техника малых габаритов – армейские вездеходы **ГАЗ-69**. Их производство освоила группа **ДиК** (Кострома). В настоящее время известно две разновидности моделей:

Неожиданная новость в период работы выставки «Железнодорожная модель» пришла из Санкт-Петербурга. Кацапов Юрий представил на всеобщее обозрение и в малосерийную продажу эпоксидную модель в НО цельнометаллического **вагона ЦМВ**, прототип постройки заводов Аммендорф, период СЖД.

Модель производит очень хорошее внешнее впечатление, имеет полноценные надписи на боковых поверхностях, за исключением торцевых частей вагона. Динамические сцепки распо-



#8701 ГАЗ-69

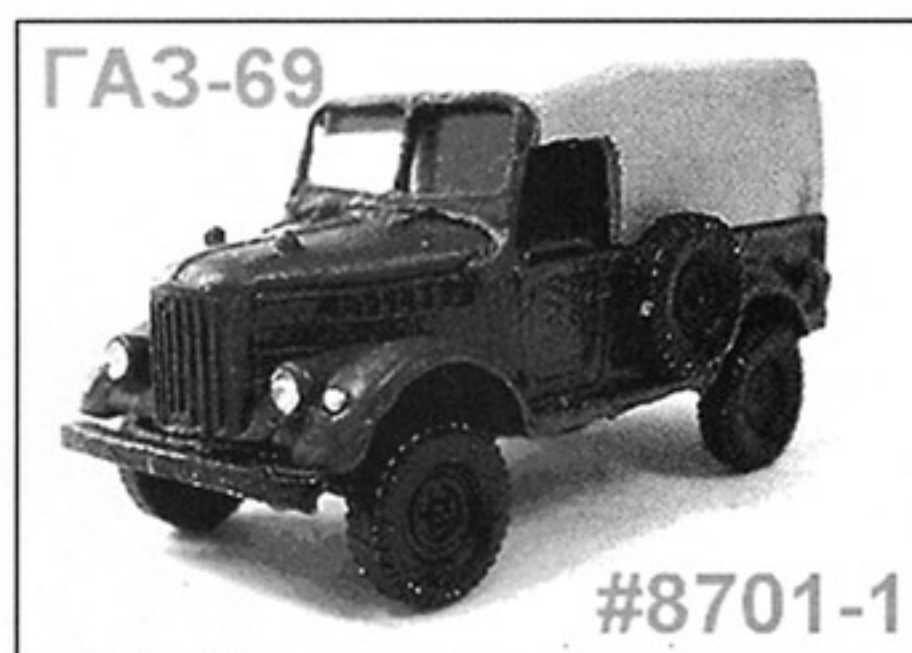
Цвет защитный, песочный.

#8701-1 ГАЗ-69 То же, с тентом.

Цвет защитный, песочный.

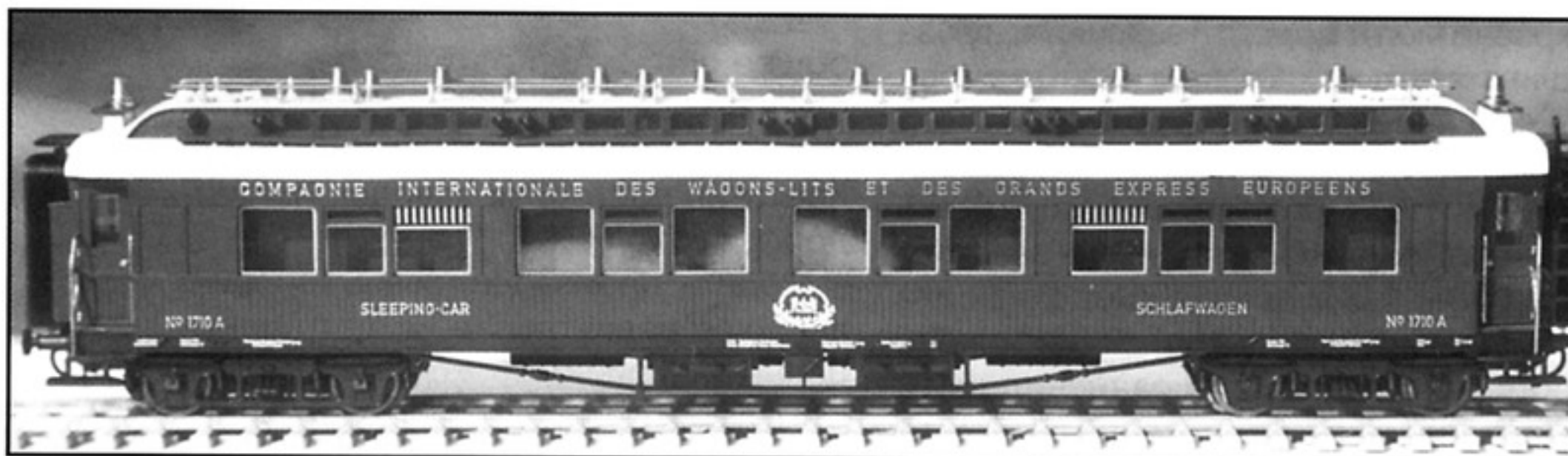
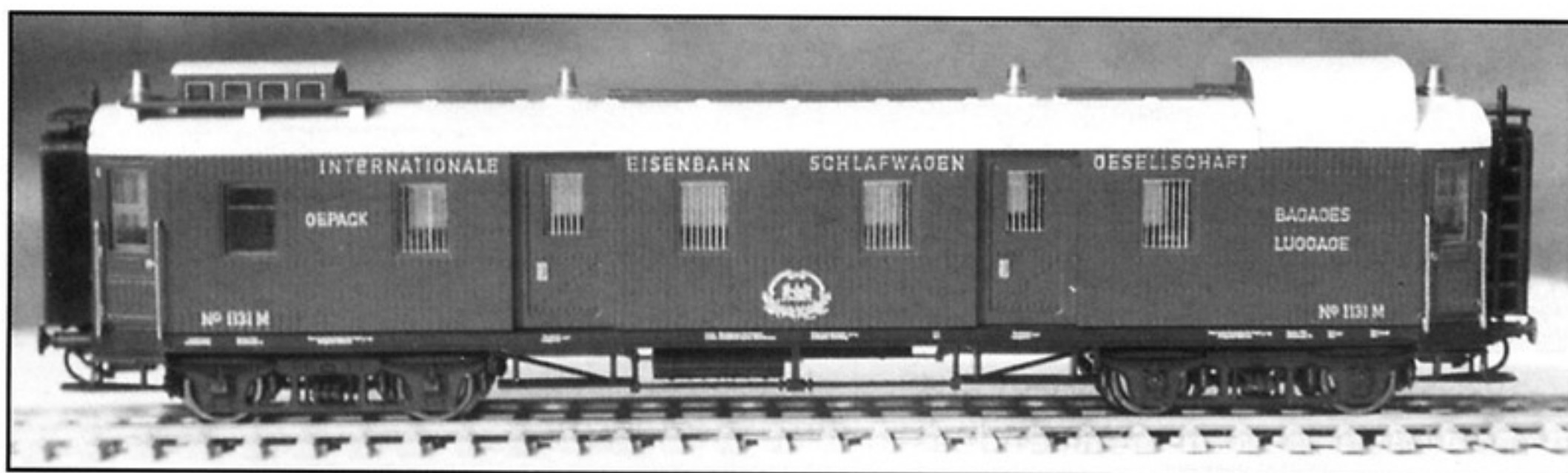
Отливки из металла, ручная сборка. Модели упаковываются в картонные коробки. В планах – выпуск других автомоделей в этом масштабе.

ложены на раме, модель имеет свободно вращающиеся тележки, но упрощенную конструкцию модельной ходовой буксы. Вагон имеет полноценное внутреннее оборудование, в окна видны даже углы верхних диванов-полок. В целом модель имеет хорошо проработанные детали, и может занять свое достойное место среди моделей эпоксидного класса.





В прошлом году исполнилось 120 лет с начала эксплуатации "Короля поездов и поезда королей" - Ориент Экспресса. Любопытно, что вагоны для этих люкс-составов строились международной вагоностроительной компанией C.I.W.L. (Compagnie Internationale des Wagons-Lits), основанной в 1876 году и преобразованной в 1883 г. в компанию Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Europeens. У ее истоков стоял Жорж Нагельмакер. Дирекция находилась в Брюсселе. К этому времени в мире царила "железнодорожная лихорадка", шло бурное развитие железных дорог, в том числе и движения комфортабельных люкс-



поездов. Необходимо напомнить, что Джорж Пульман не имеет никакого отношения к этим вагонам, поскольку его история началась в Британии и бурно развивалась на аме-

риканском континенте, хотя его компания сотрудничала в области поставок пассажирских вагонов, в том числе и в Европу.

Сам "Ориент Экспресс" из единичного маршрута превратился в разветвленную сеть, охватившую Европу и Азию. Что касается вагонов, то этой компании удалось решить вопрос комфорта, удобства и качества постройки за счет оригинальных технических решений, применения качественных материалов и производственного контроля при сборке. Вагоны этой фирмы

поставлялись во все европейские страны. После второй мировой войны и появления новых пассажирских транспортных систем привлекательность шикарных сверхкомфортабельных поездов отнюдь не исчезла. В начале 80-х годов наступила эпоха ренессанса для "Ориент экспресса".

Многие модельные фирмы уделяли внимание строительству моделей этих шикарных вагонов. Вагоны от Rivarossi, Liliput, Trix и Roco составляют гордость коллекций.

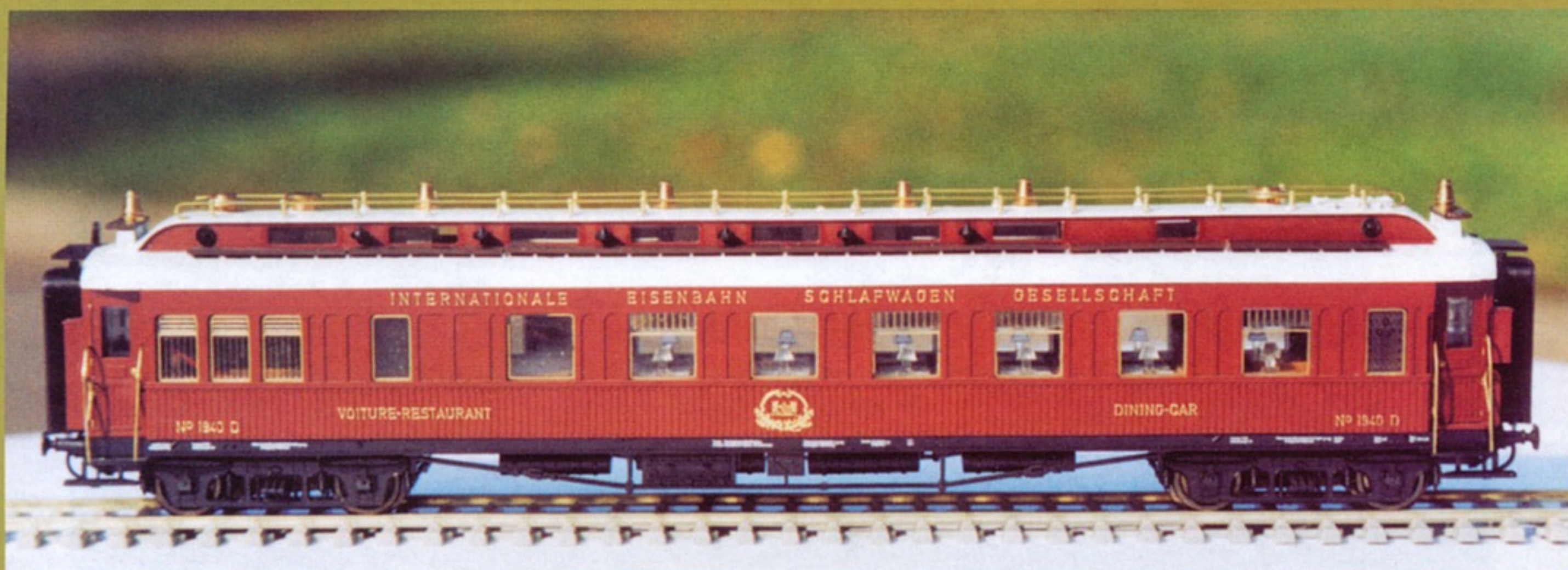
Использованы материалы MRR, EK, ZM, Auhagen, фотографии сайта niko-minirailways.com, благодарим В.Галкина, К. Васильева, С.Белостоцкого за помощь в подготовке обзора.



Auhagen

От AUHAGEN появилось много интересных новинок. Во-первых, стоит упомянуть о городских 4-этажных зданиях (артикулы 11391, 11392, 11393), которые в полной сборке могут образовать прекрасный городской квартал старинной застройки периода конца 19 - начала 20 века. Артикул 11391 является угловым домом. Эти новинки мы ждем в конце года. А вот к уже проходившей информации о многосемейных домах, а по-простому «хрущевках» в ТТ (арт. 13318 и 13316), можно добавить, что с мая появляются в продаже комплекты из домов в N (артикул 1464).





Сегодня в "Витрине" представляем один из вагонов C.I.W.L., постройки 1905-1907 гг. и работавший на легендарных линиях Ориента в 1918-1940 гг. Модель фирмы Liliput из коллекции С.Белостоцкого (Москва)

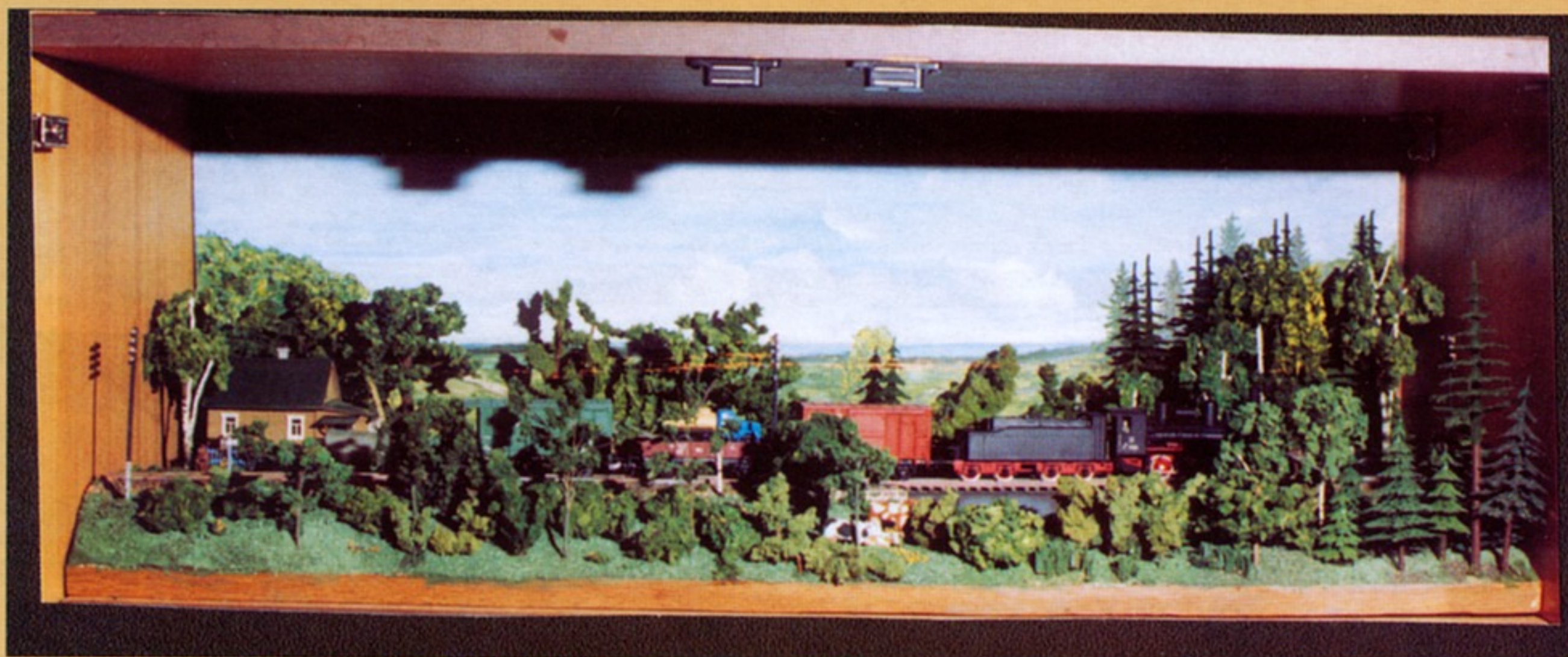


Модель церкви в Пермской области, 1:87, материал - дерево, пластмасса, металл. Автор работы А.Рылков (Тверь)

Модель трехосного вагона Либаво-Роменской ж.д, 1-2 класса, выполнена по чертежам в ЛТ 11/2003 М.Каминским (Москва)

Конверсионная секция 2М62 из BR120: произведена окраска и изготовлено переходное суфле. Автор А.Шувилов





**33-й КМ
или макет на
книжной
полке**



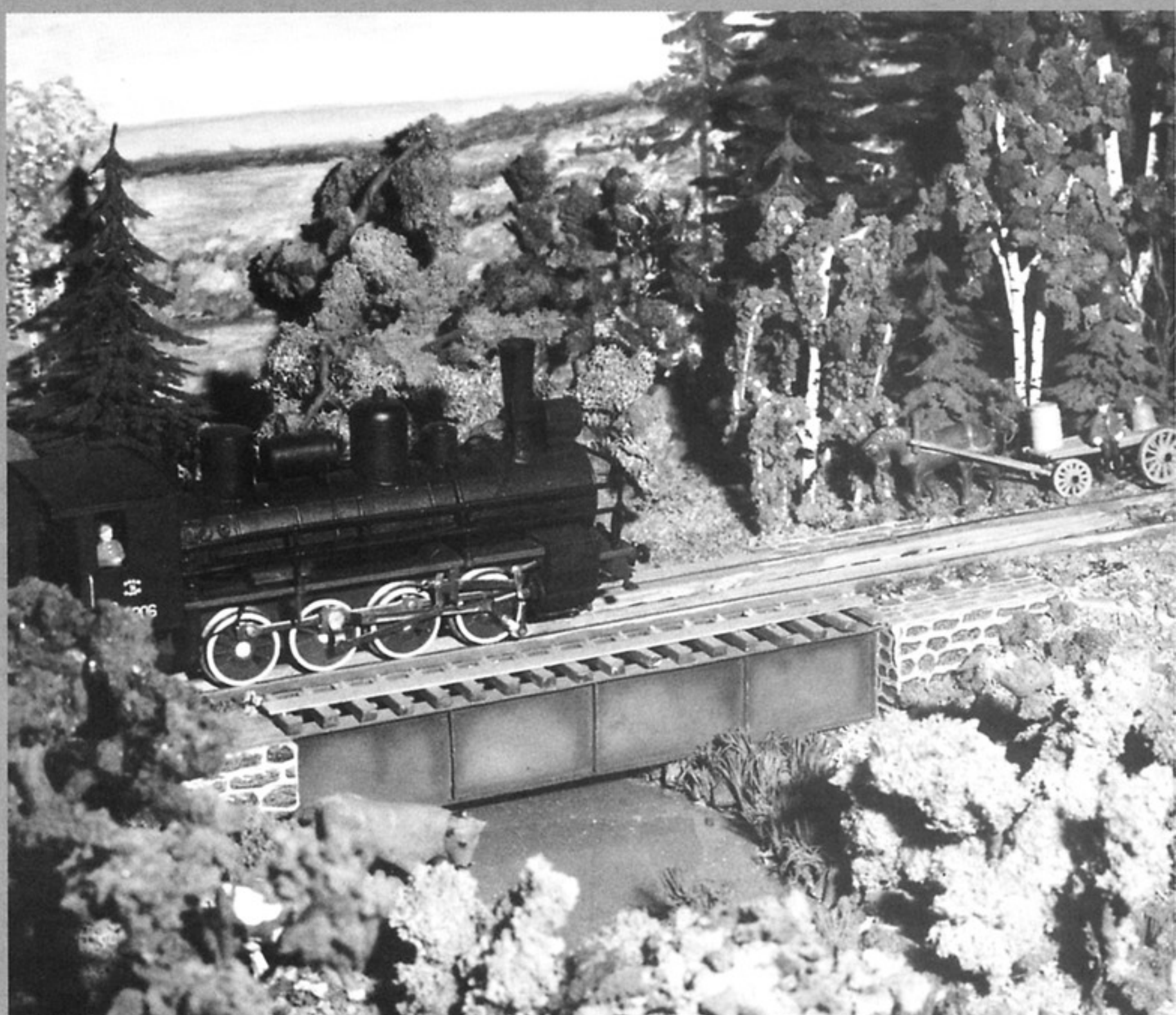
Автор макета А.Седнев
Фото Г.Егоркина

Как и все любители ж.д. моделизма, я мечтал построить макет железной дороги в масштабе Н0. Большим препятствием, мешавшим созданию и постройке макета, являлось отсутствие места для размещения такового, невозможно на 14-ти квадратных метрах разместить макет действующей железной дороги хотя бы размером 1,5 x 2,5 метра. Эта комната является залом и спальней одновременно, а сделать действующий макет меньше вышеуказанных размеров я считаю, вообще бессмысленным занятием. Выход мне подсказали любители диорам, - даже небольшая, она наиболее полно отражает содержание, тему и замысел автора. Диорамы в масштабе 1:35 и 1:72 я видел. Мне хотелось попробовать сделать стендовый макет в масштабе 1:87 и, главное, разместить его на площадке, размерами 80x35 см, т.е. в книжной полке.

Книжная полка установлена в шкафу со стеклянными дверцами, а это защищает макет от пыли и механических повреждений.

Самое главное для меня было продумать тему макета и постараться отразить на нем время (эпоху). Наиболее интересной мне показалось эпоха III – IV, то есть конец 30-х – 50-х годов. Конечно, и железная дорога должна быть отечественной. Ну, а макет на такой маленькой площади может только отразить два – три ж.д. пути с прилегающими к ним строениями или участок некой железнодорожной ветки, проходящей по живописным местам нашей среднерусской полосы. Я думаю, что около многих городов России, и не только России, есть такие места, где проходит один ж.д. путь. Он тянется на многие километры: через луга, небольшие озера, речки и болота, пролегает через леса и поля. Когда-то по этой ж.д. ветке ходили грузовые и пригородные поезда. Ее поддерживали в технически исправном состоянии, а в наше время ж.д. пути заросли травой, рельсы заржавели и давно не слышно вокруг сигнала локомотива и перестук вагонных колес. Размышления об этих событиях и послужили для меня причиной отразить эту тему на макете.

Я решил сделать ж.д. ветку, которая соединяет какую-то станцию и леспромхоз, может быть город и отдаленные поселки, где расположены крупный завод или большая стройка. Железнодорожная ветка, конечно, малодейственная, по ней проходят несколько пар поездов в сутки. Главное на макете – это ж.д. путь и поезд. Для этого у меня есть паровоз О^в с четырехосным тендером, несколько грузовых вагонов и платформа. Паровоз и тен-



дер (стендовый вариант) я доработал – это видно на фотографии. Собственно локомотив и вагоны должны показать эпоху на макете.

Для того чтобы макет отражал природу среднерусской полосы. Необходимо иметь макеты деревьев, именно тех, которые произрастают у нас в центральной России – береза, клен, дуб, вяз и, конечно, всевозможные кустарники. Все это многообразие русской флоры я делал из медной проволоки диаметром 0,3 – 0,5 мм. Проволоку скручивал, придавая форму ствола дерева, верхнюю часть ствола разводил на несколько больших сучков с ветками. Мелкие ветки из тонкой проволоки припаивал к большим, затем ствол и большие ветки обматывал шпатлевкой типа Hambrol или аналогичной ей. Пока шпатлевка сохла, придавал форму и фактур коры на стволе дерева. Красил после затвердевания шпатлевки деревья матовыми красками разных цветов, в зависимости от типа дерева. «Листья» для деревьев сделаны из поролон, точнее из крошки от поролон, окрашенной тремя различными зелеными оттенками. Каждый единичный фрагмент «крошки» приклеивал отдельно при помощи пинцета. Работа долгая и нудная, но конечный результат, по-моему, достигнут хороший. На изготовление большого дерева уходило, в среднем, 4 часа. Ели для макета от «Piko» из старых запасов. Часть елок покрасил зеленой краской (гуашь, разведенная с

ПВА). Красил за два приема. Другую часть елок обмазал клеем ПВА и посыпал сверху пылевидными древесными опилками, покрашенными в ярко-зеленый цвет, после чего ели живописно «заиграли» на макете и внесли разнообразие.

Трава на макете – просеянные через сито и окрашенные в два – три оттенка зелени древесные опилки, приклеенные к основе на все тот же ПВА.

Что касается основы или ландшафта, то я его сделал по методу, который рекомендуют в книге «Модели железных дорог», изданной в 1980 году. Газетные бумажные комки, диаметром 2 – 4 см вымачивал в бустилате и укладывал на лист ДСП. Сверху все покрывал лоскутами тонкой ткани, смоченной в бустилате. Все это сохло недели две. Я же в процессе высыхания формировал ландшафт. Тогда и поставил опоры моста, сделал болото – кусок оргстекла, окрашенный аэрографом зеленой гуашью и перевернутый крашеным вниз. Осока получилась из щетины старых зубных щеток, окрашенных в соответствующий цвет. Мост – бумажная модель-склейка, из журнала Modelleisenbahner, только я его укоротил и перевернул на 180 градусов, а затем покрасил с помощью аэрографа.

Дом путевого обходчика полностью самодельный, только окна и двери взял от старых наборов «Piko», стены дома и веранды сделаны из пластмассовых пластин «под дерево». Крыша дома сделана из тонкого пластика от



конфетных коробок при помощи вакуумной штамповки. Матрицей для нее послужила крыша сарая от «рем-моделевской» полуказармы. Сарай типовой, от полуказармы, но уменьшен в размерах до двух дверей, уменьшил скат крыши. Сарай покрыт шифером. Шифер сделан из толстой фольги. Все покрашено матовой краской Humbrol. Сруб колодца сделан из спичечной соломки, затем покрашен акварельными красками, так лучше видна фактура дерева. Баня изготовлена из литников от моделей. Крыша бани покрыта щепой. Щепка делается из крышек баночек из под сметаны. Баню красил кисточкой, стараясь ей придать вид старого дерева. Большинство фигурок людей и животных изготовлены из металла – копировал с оригиналов и отливал В.А. Мельников, за что ему огромное спасибо. Фигурки получились не хуже фирменных. Телегу для лошади переделал из пароконной «пиковской». Пришлось уменьшить диаметр колес. Путь 32 – 33 км вырезал из журнала «Локотранс» №5 за 1999 год. Остальные путевые знаки напечатаны в книге «Модели железных дорог». Я пересчитал размеры под масштаб 1:87 и сделал соответствующую ксерокопию. Телеграфные столбы от Рем-модель – только покрасил стойки и изоляторы, натянул провода (самая сложная и тонкая работа при постройке макета).

Время года на макете – лето. Конец июня, начало июля. По некой желез-

нодорожной ветке проходит паровоз ОВ-7206, принадлежащей какому-то предприятию. К паровозу прицеплены два двухосных грузовых вагона и платформа с автомобилем. Около дома стоит автомобиль ЗИС-5, во дворе у колодца – трактор. Трактор, видимо, используется в качестве тягача – вездехода. Какие в лесу среди болот дороги? Самое надежное средство передвижения по таким дорогам – это лошадка. Ну, и, конечно, железная дорога, как средство сообщения между городом – центром и отдаленными поселками и небольшими городками. Задний план макета я нарисовал акварелью и гуашью на бумаге, наклеенной на оргалит. Думаю, что с помощью заднего плана удалось показать на таком маленьком участке глубину русских просторов.

Судя по автотехнике, установленной на макете, это эпоха 50-х годов. Если же убрать «овечку», двухосные вагоны, ЗИС-5, вместо них поставить ТЭ10, четырехосные вагоны, дополнить картину автомобилем типа ГАЗ-51, то можно смело сказать, что это середина 60-х. Мимо дома путевого обходчика следует сборный поезд.

В заключение вышеперечисленного хочется надеяться, что стендовый ж.д. моделизм найдет признание среди любителей железнодорожной тематики.

Седнев Александр, член Клуба ж.д. моделизма, г. Брянск.

И ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ...

В конце 2003 года пришел ко мне старый товарищ, член нашего клуба, Саша Седнев, принес видеосюжет – небольшая диорама, размещенная в книжной полке. Звуковым фоном он избрал «Оду к радости» Бетховена, хотя мне почему-то показалось, что тут больше подошли бы Свиридов, Чайковский или Глинка. Но может быть я не прав, и тут действительно нужна эта музыка, так как радость от окончания работы переполняла автора. Сюжет диорамы понравился и, позвав с собой фотографа нашего клуба Герасима Егоркина, я отправился фотографировать диораму. Изображение вы видите на фото, а саму диораму подробнейшим образом описал автор. Я же хочу воспользоваться поводом и, немного порассуждать об этом виде железнодорожного моделирования. При этом, возможно, мой монолог будет звучать, как некое послесловие к старому спору со старым оппонентом.

Конечно, всякая железнодорожная модель самоценна, может существовать вполне отдельно от рельсов, шпал, балласта, сигналов, задымленных депо и сверкающих вокзалов, от лугов, полей, ручьев, лесов и так... до бесконечности. Но все же, все же, все же... Да, мы сразу вспоминаем, как мы плохо и трудно живем, и как нас испортил этот проклятый русский квартирный вопрос. Но на всякий вопрос всегда есть ответ. Он не всех устраивает, но он существует. Если ты не можешь сделать так, чтобы «оно» двигалось, то хотя бы помести свою модель в ту атмосферу, для которой ее создали. Много мудрые японцы создали сад камней и наблюдают его часами. Стеновую диораму можно смотреть с таким же интересом. Конечно, эта – ни с чем не сравнимая, музыка перестука вагонных колес будет лишь воображаема, но радость творчества искупает отсутствие движения. И опять же здесь проявляется высшее умение моделиста – умение создавать достоверные мелкие детали быта, окружающей среды, в статике передать движение. А человек, фигурка человека – есть мера всех вещей, в том числе и всего того, что живет на макете. В общем, это простой выход для всех тех, кто хотел бы по-настоящему заниматься железнодорожным моделизмом, но страдает от недостатка жизненного пространства. Кстати, в недавно опубликованных (№2 ЛТ-2004) «конкурсных категориях моделей железных дорог» этот вид моделирования предусмотрен в категории «F».

Так что – вперед!

В. Мельников, председатель Клуба железнодорожного моделизма г. Брянск.

ВЫСТАВКА-ЯРМАРКА «РОССИЙСКИЙ КОЛЛЕКЦИОНЕР» ЛЕНЭкспо 6-9 ноября 2003, Санкт-Петербург

РОССИЙСКИЙ КОЛЛЕКЦИОНЕР
6-9 ноября



О том, где и когда она будет, стало известно в конце сентября от Председателя СПОК Б.М.Кришталю. Правда, запустят ли туда масштабные моде-

ли на оплаченные организаторами стенды, колебалось под вопросом почти месяц и чаша весов склонилась-таки в нашу пользу лишь за неделю до выставки. Из масштабных моделей организаторы хотели видеть в первую очередь действующий макет железной дороги. Я сразу связался с Земсковым. Но разворотные петли ТТ-шного модульного были в ремонте, и сам Алексей планировал в начале ноября быть в Германии на ТТ-шной выставке. Зато был готов выдать москалевский узкоколейный «торт», приобретенный «Пересветом». Но только лично Демину или Гусеву, т.к. лишь они, по мнению директора фирмы, из всех питерских моделеров не поставят на него во время демонстрации початую бутылку пива. На мои предложения об участии из всего клуба откликнулся только Гусев.

Монтаж начался не 5, как планировалось, а утром 6 ноября. Автомодели 1/43 в четырех полуметровых витринах разместили А.Ченский и Игнат, 3 кв.м. самолетами (коллекция Трифонова) и танками (коллекция Щербакова) заполнил Козачок. Порядка 80 моделей авто, вагонов и домиков на 2-х метрах венчал «торт», который подключить к сети возможным не оказалось. А вообще вся выставка-ярмарка заняла половину павильона.

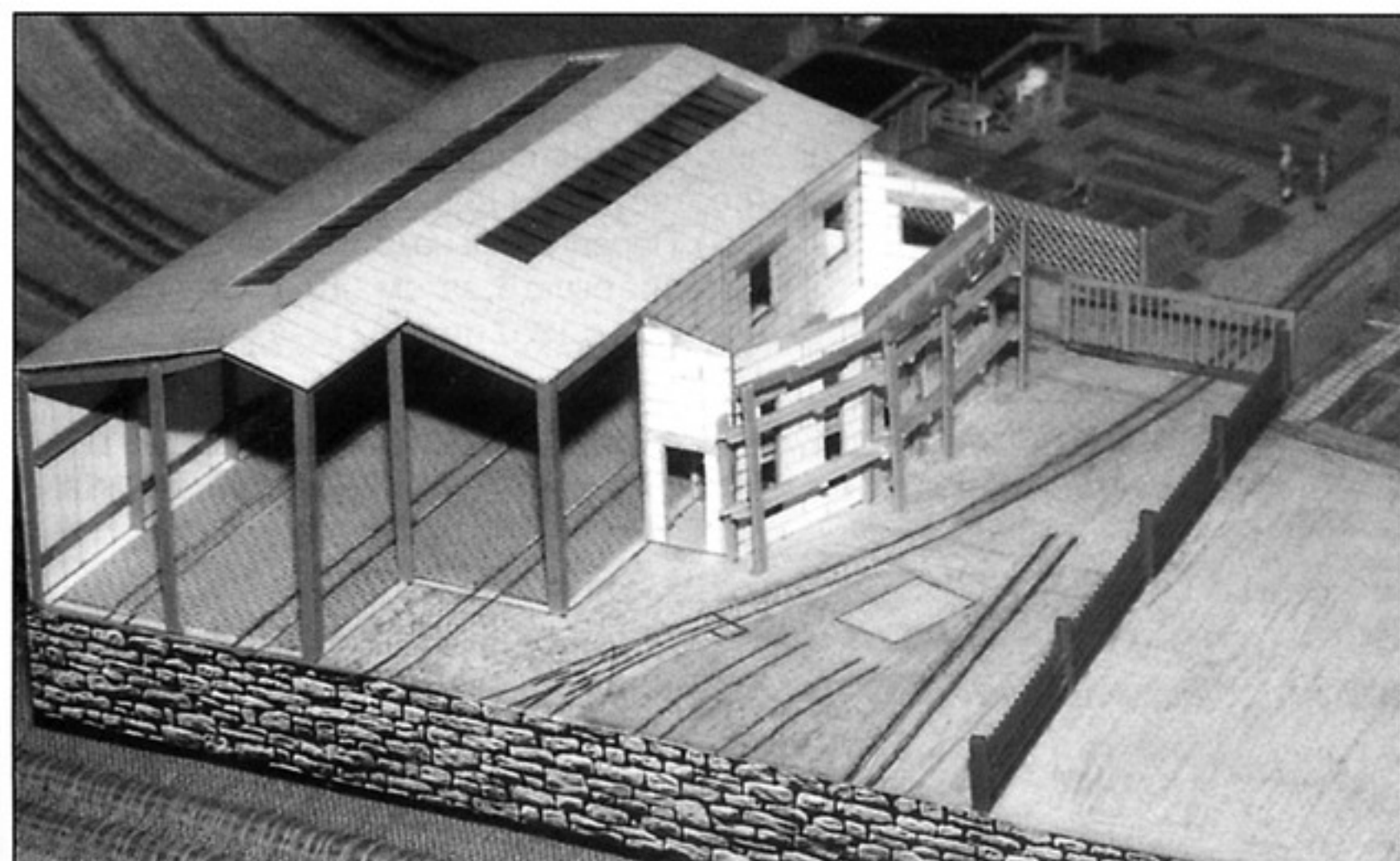
Доминировали на выставке коммерческие нумизматико-филателистические участники, коих было около сотни. ИТЦ «Марка», монетный двор, ЦМ Связи имени А.С. Попова, почтовая администрация Сан-Марино, немецкие производители товаров для коллекционирования «Лейхтурм» и «Шаубек» и др. Инициатор – Валерий За-



горский, им для организации выставки была создана фирма «Риал». Организацию многочисленных культурных программ и размещение участников провела турфирма «Актис», глава, которой Алексей Жуков участвовал в экспозиции объемной и интересной нумизматической коллекции. Из нее посетителей больше всего заинтересовал антарктический доллар, выпущенный Австралией в локальный оборот. Реклама прошла на хорошем уровне, и посетителей было около 2500 по приглашениям и столько же по билетам. Льготный стоил 30 руб., а обычный 50. Цены для ЛЕНЭкспо нормальные, но для всего комплекса.

Частноторгующим предоставлялись столы за 100 долларов на всю выставку. Нерентабельность для автомоделеров и железнодорожников была очевидна, стендовики такой цели и не преследовали. В общем, Игнат скромно фланировал всю выставку с волшебным черным мешком, а мы с Гусевым в две смены раздавали визитки клуба. Результатом выставки стало для танкистов периодическое появление в программе «Детали» на СТС. Новая выставка намечается на конец мая в рамках «Балтики», к бедным родственникам с масштабными моделями организаторы благосклонны.

ПК



Музей промышленных железных дорог колеи 600мм и его макет

Вокруг Франкфурта до 1970 года было много песчаных карьеров и кирпичных заводов. Подъездные пути были узкоколейными 600 мм (встречались также 500 и 700 мм). Рельсы и вагоны отправляли в лом, локомотивы оставили на детских площадках, как объекты для лазанья. Некоторые песчано разрисовали. Одновременно энтузиасты ж/д стали скупать эти локомотивы и ремонтировать. С ростом собрания встал вопрос хранения. Близлежащие склады стали маловаты. В 1985 г. Удалось построить специальный ангар, где пребывает ныне натурная экспозиция. В ней также представлены уцелевшие вагоны и рельсы, фонари, шильды, жестяные гаражи, рельсовые весы и прочее. С 2002 г. Началось строительство макета музея в масштабе 1/160. Всего в ФРГ порядка 100 музеев дорог колеи 600мм, один такой музей есть в Польше под Познанью.

Для интересующихся в Интернете – www.feldbahn-ffm.de

Иво Кох
(Франкфурт-на-Майне, Германия),
перевод ПК

На фото: модель музейного здания Музея узкоколейных железных дорог построенного в 1985г. Модель постройки 2002 г. в масштабе 1:160 выполнена на сегментах 25x50 см.

Фото Иво Коха, Франкфурт-на Майне

Организуем пригородное движение (для любителей из хорошей вещи сделать просто картинку)



2-осный пассажирский жесткий 14-ти метровый вагон. Вагон оборудован автосцепкой и имеет буфера. Ст. Барановичи-Полеские, МЖТ, фото Ю.Акимова

Модель 14-метрового пригородного вагона советской постройки на сегодняшний момент представляет единственный старотипный пассажирский вагон СЖД (серийного изготовления завода "Счетмаш" из Курска), имеющийся в НО, и весьма популярна среди моделеров. Эти вагоны моделисты называют "курскими", хотя прототипы этих вагонов к Курску не имеют никакого отношения.

Двухосные пассажирские вагоны (рис. 1) выпускались в 1924-26 гг. Сормовским заводом, в 1929-30 гг. - заводом им. Егорова в Ленинграде и в 1933 г. - Свердловским ВРЗ и широко использовались практически на всех железных дорогах СССР до 60-х годов. Учитывая такую распространенность, они могут стать основой полноценного пригородного поезда, который прекрасно впишется в любой макет отечественной железной дороги периода 30-60-х годов.

Методика доработки вагона довольно подробно описана в "Локотранс" № 3/98 Ю. Меркутовым, однако для придания такому составу реалистичного внешнего вида потребуются следующие малярно-художественные работы.

В первую очередь необходимо нанести соответствующую маркировку на наружные поверхности вагона. Надписи, выполненные производителем, позволяют отнести вагон исключительно к Московско-Киевской железной дороге 1934 года. Для того чтобы точно окрасить вагоны в соответствии с избранной эпохой и дорогой, необходимо учесть следующее. МПС СССР время от времени изменяло названия дорог в связи с укрупнением, разделением или по идеологическим соображениям (например, дороги им. Кагановича, Молотова и т. п.). Поэтому при привязке к определенному пе-

риоду необходимо учитывать, как называлась та или иная дорога в данное время. Соответственным должно быть и сокращенное название дороги на боковых стенках вагона. Например, железнодорожная сеть Белоруссии в разное время подразделялась на следующие дороги (в скобках дано сокращенное наименование):

Московско-Белорусско-Балтийская (?) 1922 - 1936;
Калининская (Клн) - 1936-1957;
Западная (Зп) - 1936-1951;
Белорусская (Бел) - с 1936;

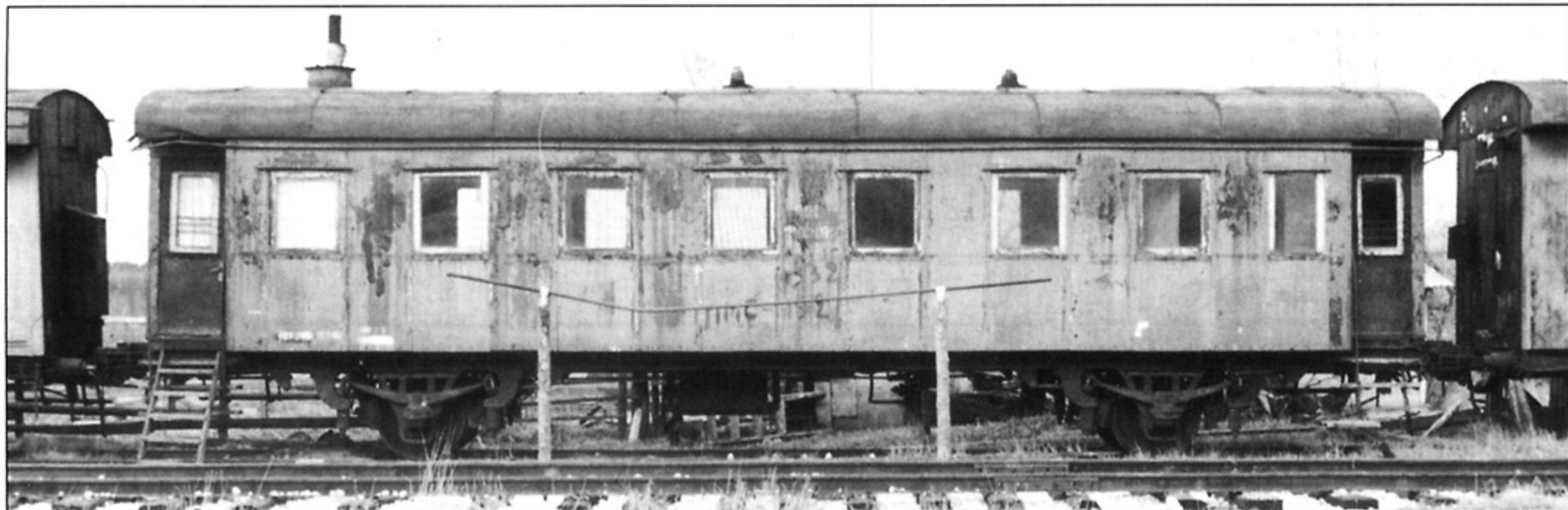
Брест-Литовская (Бр-Лит) - 1939-1951;
Белостокская (Блст) - 1939-1946;
Минская (?) - 1951-1953.

С 1957 года в результате окончательной реорганизации Белорусская железная дорога стала охватывать всю территорию БССР. Различными были также исполнения государственного герба, в основном отличия заключались в количестве ленточек (соответственно числу союзных республик). Первоначально (с 1924 по 1936 г.) лент на гербе было 6, затем - 10, с 1947 г. - 15, и, наконец, с 1957 по 1992 г. - 14.



Конструкция подвески 2-осного пассажирского вагона.
Фото Ю.Акимова

Двухосный вагон №391. Сосногорск. Фото Ю.Акимова



Учетные номера каждая дорога присваивала по своему усмотрению. Они вначале были 3-х, а затем, по мере увеличения количества вагонов, 4-значными, и до 1985 г. никакой расшивки типа вагона не несли. Кроме маркировки принадлежности к дороге и учетных номеров, на вагоны наносились и многочисленные технические надписи. Указания о количестве мест, tare вагона и системе тормоза были на всех вагонах одинаковы, а вот сведения о приписке к депо, проведенном техническом осмотре или ремонте окрашивались в установленных местах тем депо, к которому был приписан вагон, и которое проводило ремонт. То же самое делали и ВРЗ (вагонно-ремонтные заводы). Сроки периодичности ремонтов для пригородных вагонов были установлены следующие:

- капитальный ремонт - 9 лет;
- средний ремонт - 3 года;
- годовой (деповской) ремонт - 1 год.

Кроме того, каждые 6 месяцев пассажирские вагоны проходили ревизии тормозов, и каждые 3 месяца - ревизии букс, трафареты о которых наносились соответственно на запасном тормозном резервуаре и раме вагона. При этом (вставлялась лишь надпись о последнем соответствующем ремонте (капитальном и годовом) вагона или ревизии.

Установленные образцы надписей на вагонах можно увидеть в «Локотранс» № 4\98. При желании можно окрасить вагон изнут-

ри. Внутренние помещения прототипа окрашивались следующим образом:

- потолок - в белый цвет;
- стены - раздвигались под дерево;
- пол - в темно-коричневый.

Все внутренние поверхности после окраски покрывались лаком. Диваны и багажные полки, изготовленные из дерева, не окрашивались, а покрывались лаком. Перегородки в пассажирском помещении, в отличие от 4-осных вагонов, не ставились, поэтому имеющиеся в салоне выступы над диванами целесообразно срезать.

Отгораживался только туалет, имевший вход из тамбура. Окна в пригородных вагонах не занавешивались, так же, как и в жестких вагонах дальнего следования.

О системе рессорного подвешивания двухосных пассажирских вагонов. Все пригородные и вагоны дальнего следования длиной 14 м имели двойное рессорное подвешивание отечественного типа по системе проф. Е.Е. Нольтейна. Очень незначительная часть нетележечных вагонов имела двойное и реже тройное подвешивание на листовых рессорах.

Поезд в пути немислим без локомотива. Для пригородных составов было характерно большое разнообразие тяги. Если под поезда дальнего следования, а когда позволял наличный локомотивный парк, и под местные, подавали мощные паровозы серий С, С^у, а в 50-60-е годы - ПЗБ, то в пригородном движении использовалось все, что

было под рукой.

В конце 20-х - начале 30-х годов это были различные дореволюционные серии пассажирских паровозов, остававшиеся на сети железных дорог - А, Б, Г, Ж, З, И, К, Н, С, У, Ъ, Я. В советское время специальных паровозов для вождения пригородных (или как их называли раньше - дачных) поездов не проектировали. Поэтому к концу 30-х старые серии по мере износа и отставления от службы все больше вытеснялись С и С^у. В тяжелое послевоенное время под пригородные составы чаще всего ставились товарные и различные трофейные паровозы 38, 50, 52, 56, 57, 58 и др., а также их польские и румынские аналоги, гораздо реже С либо С^у. Сами же поезда обычно состояли из приспособленных для перевозки людей теплушек.

В 50-е годы нередко были Э и ТЭ зеленой окраски, использовавшиеся постоянно в пассажирской службе. К середине 60-х на пригородной работе практически повсеместно остались С^у различных выпусков, в основном с мазутным отоплением, которые служили до перевода пригородного движения на МВПС (дизель- и электропоезда). Однако, несмотря на такое разнообразие, использование в качестве тяги паровоза О^в, в наборе с которым чаще всего можно встретить пригородные вагоны, представляется проблематичным по следующим причинам. Во-первых, «овцы» были типичными грузовыми локомотивами, не

2-осный пассажирский жесткий 14-ти метровый вагон быв. IV класса с деревянным кузовом, постройки Усть-Катавского металлургического Общ-ва, 1918 г. Фото А.Семенюта, 2002 г.



Рис.1. Двухосный пригородный жесткий вагон

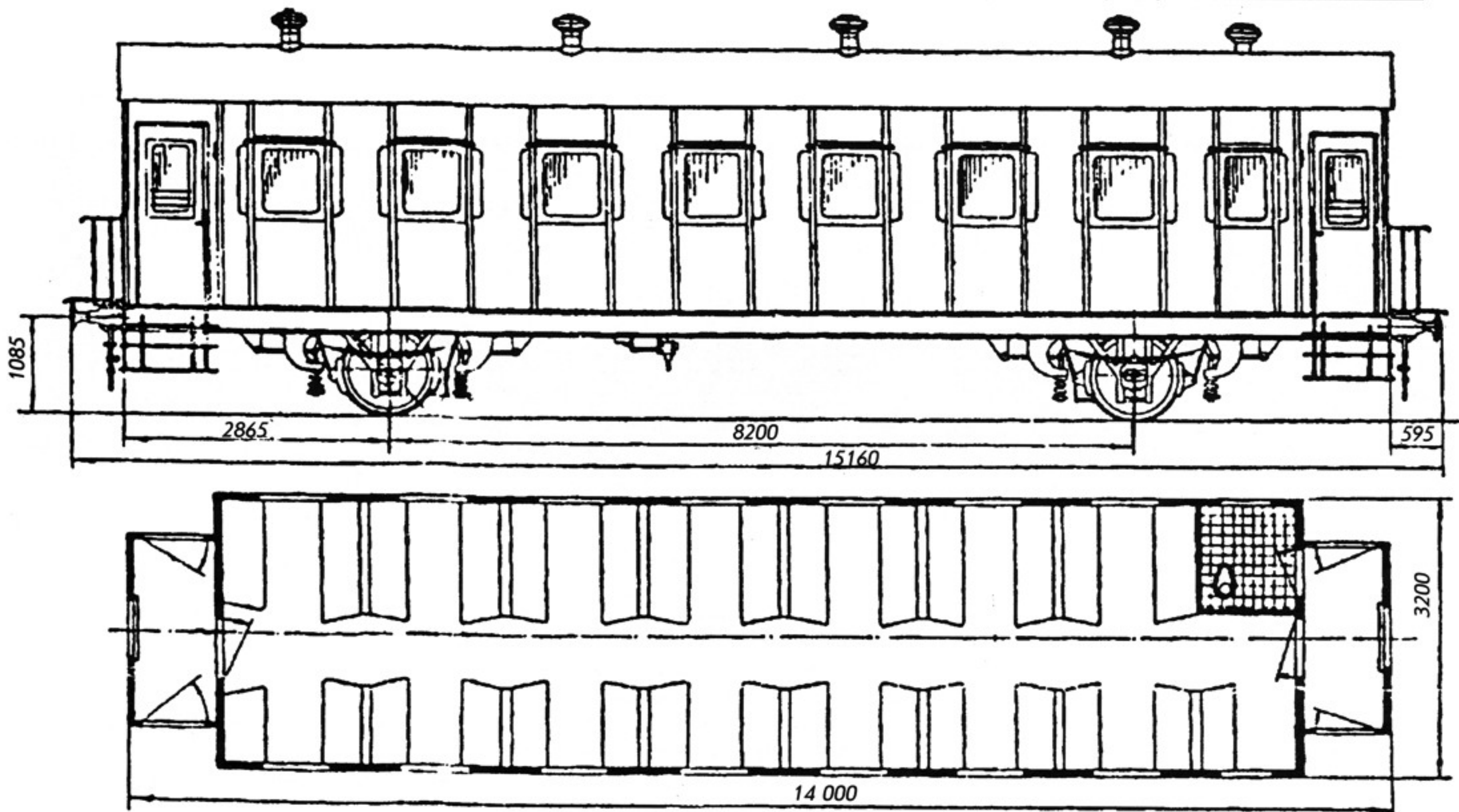
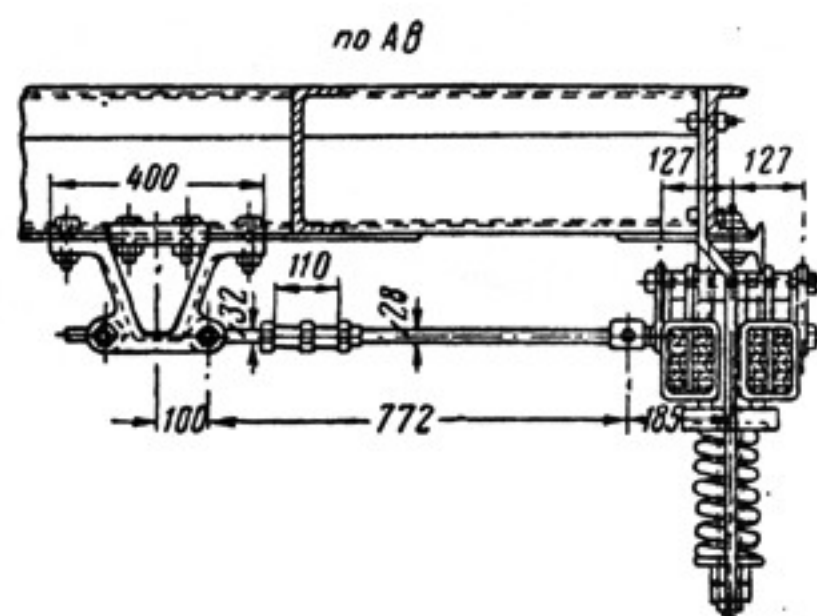
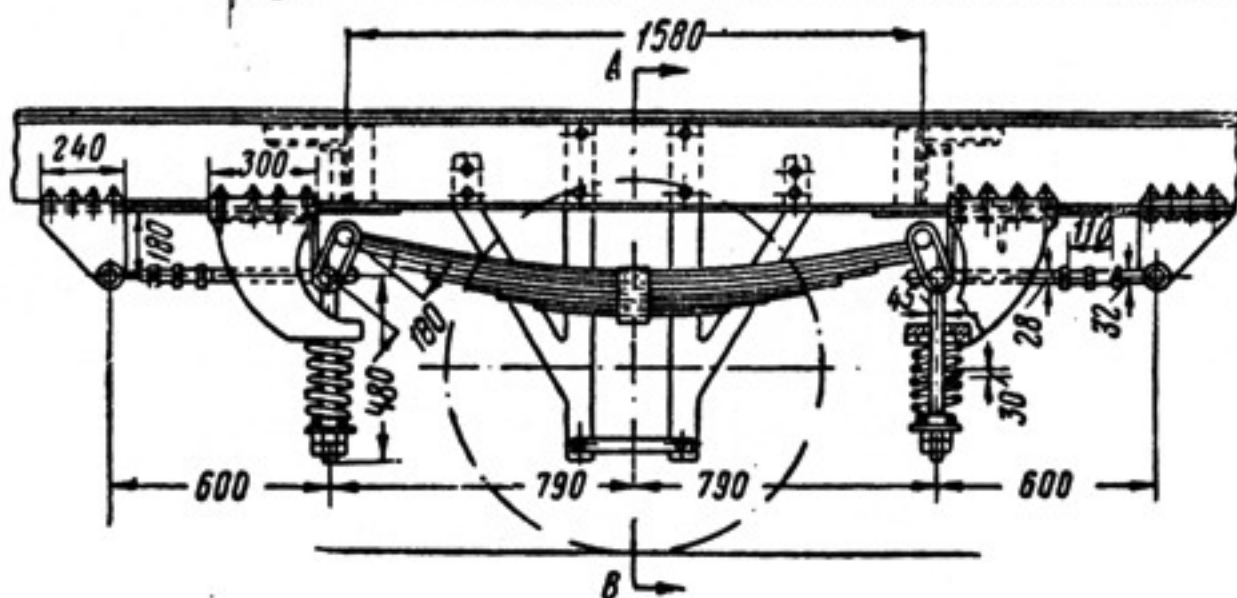
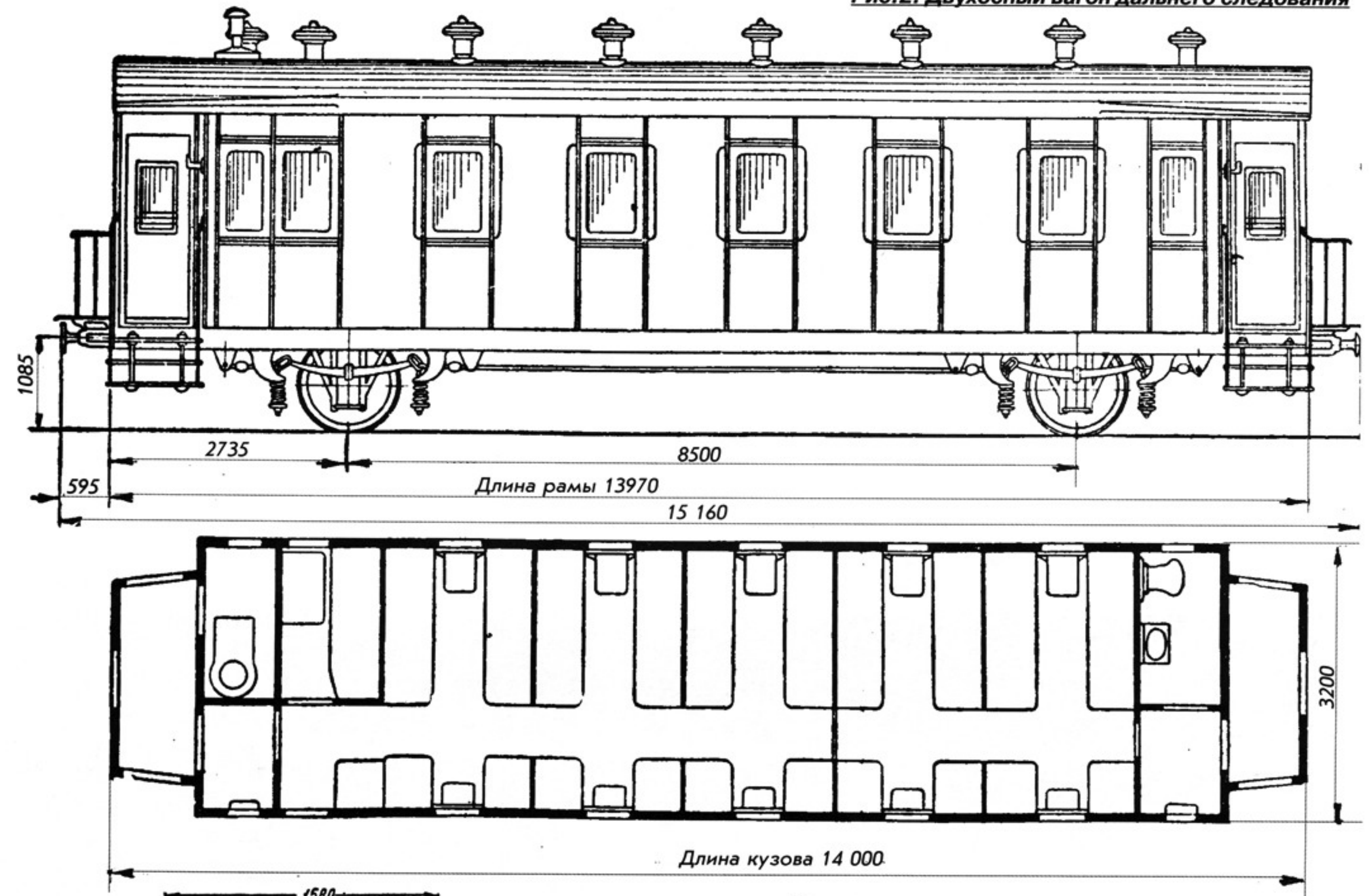
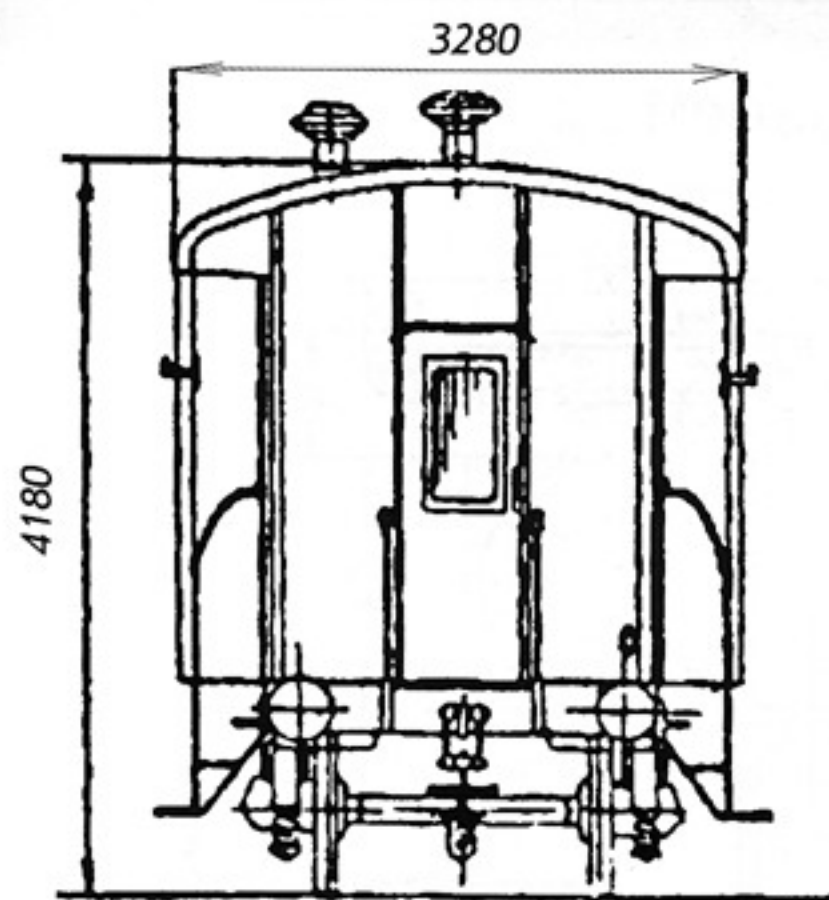


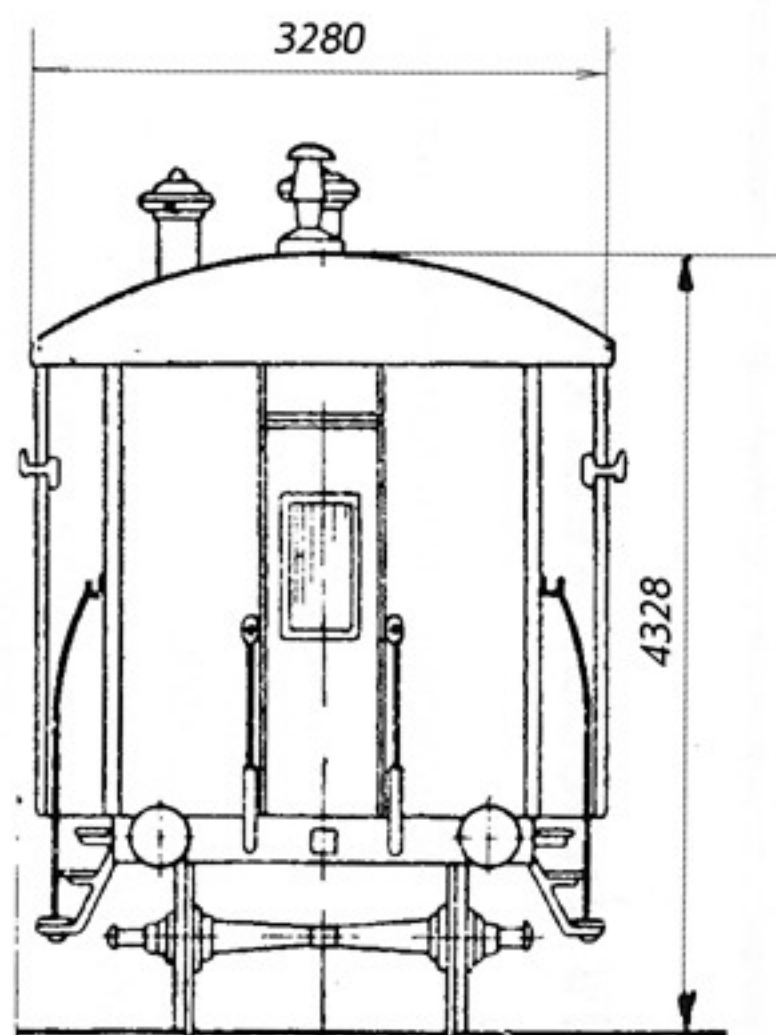
Рис.2. Двухосный вагон дальнего следования



Двойное рессорное
подвешивание двухосного
14-м пассажирского вагона
(система проф. Нольтейна)



проектировавшимися для пассажирской службы, к тому же, начиная с середины 20-х гг., из-за недостаточной мощности они уже редко использовались в поездной работе и в основном переводились на маневры или в промышленный транспорт. Во-вторых, для пригородного движения с частыми остановками они были малопригодны из-за применявшейся на них машины компаунд. Если при остановке поршень цилиндра высокого давления перекрывал паровпускные каналы,



паровоз не мог сдвинуться с места. Во избежание этого паровозы с машиной двойного расширения снабжались так называемым прибором отправления, позволявшим трогаться, пуская пар в цилиндр низкого давления. Но динамика движения поезда при этом резко ухудшалась, да и часто манипулировать таким прибором машинисту было неудобно.

Учитывая условности в длине модельного поезда, определяемые размерами макета, достаточно сцепить в один состав 3-4 вагона, при этом он будет смотреться достаточно пропорционально даже с длинным локомотивом. Вагоны данного типа не были оборудованы самостоятельным отоплением, поэтому можно включить в состав вагон парового отопления (рис. 3), который был характерен для многих пригородных поездов прошлого в холодные месяцы (2-, 3- или 4-осный, в зависимости от количества отапливаемых вагонов и, соответственно, мощности установленного котла). В сильные холода могли прицепить и два вагона по концам поезда. Почтовые или багажные вагоны в подобные поезда, естественно, не



2-осный пассажирский жесткий 14-ти метровый вагон. Вагон оборудован винтовой упряжью и имеет буфера. Фото О.Сергеева

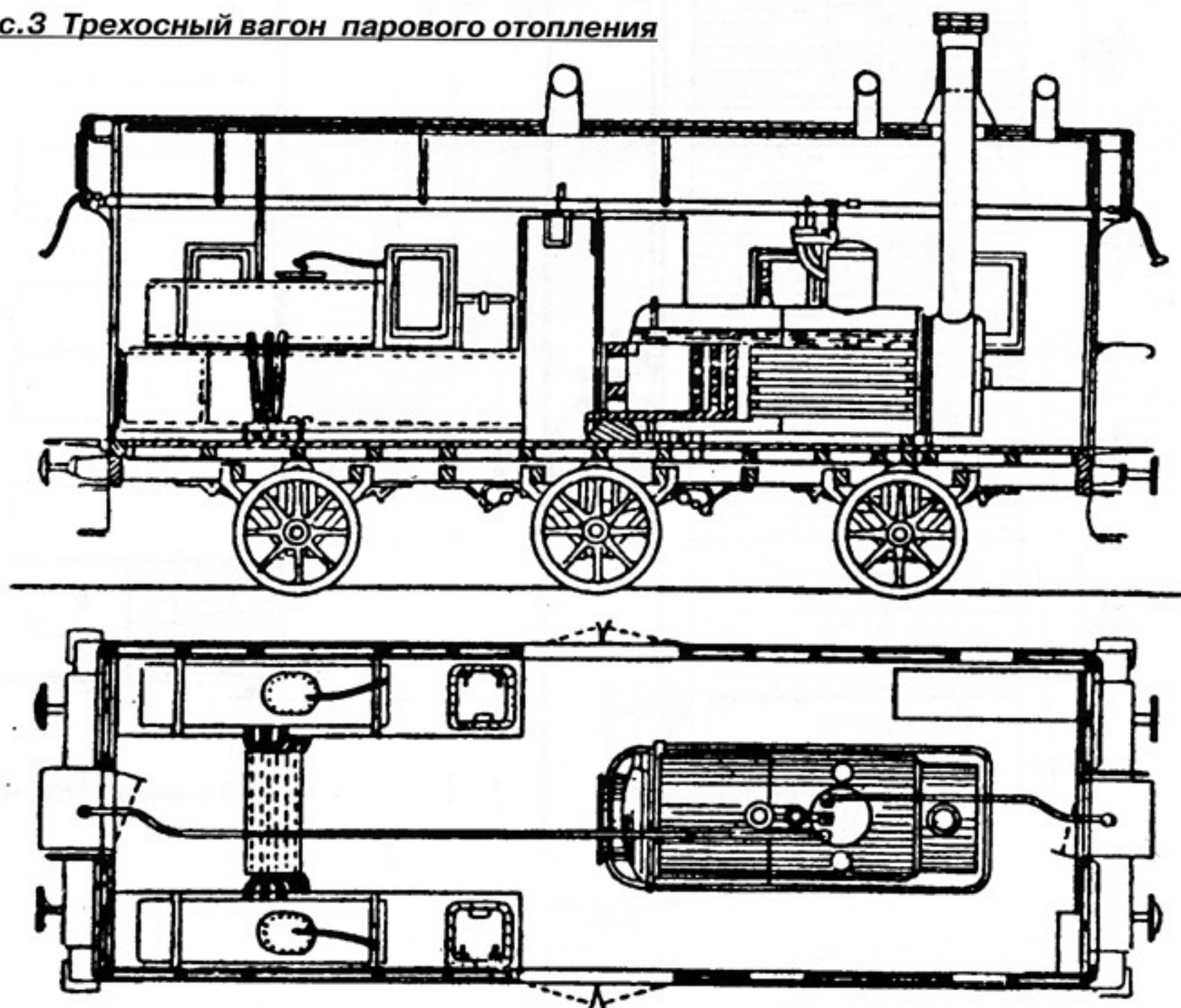
ставились, но вполне мог быть прицеплен сборно-раздаточный товарный вагон, предназначенный для доставки мелких отправок груза на небольшие станции, например, продуктов для магазинов ОРСа и т. п. целей.

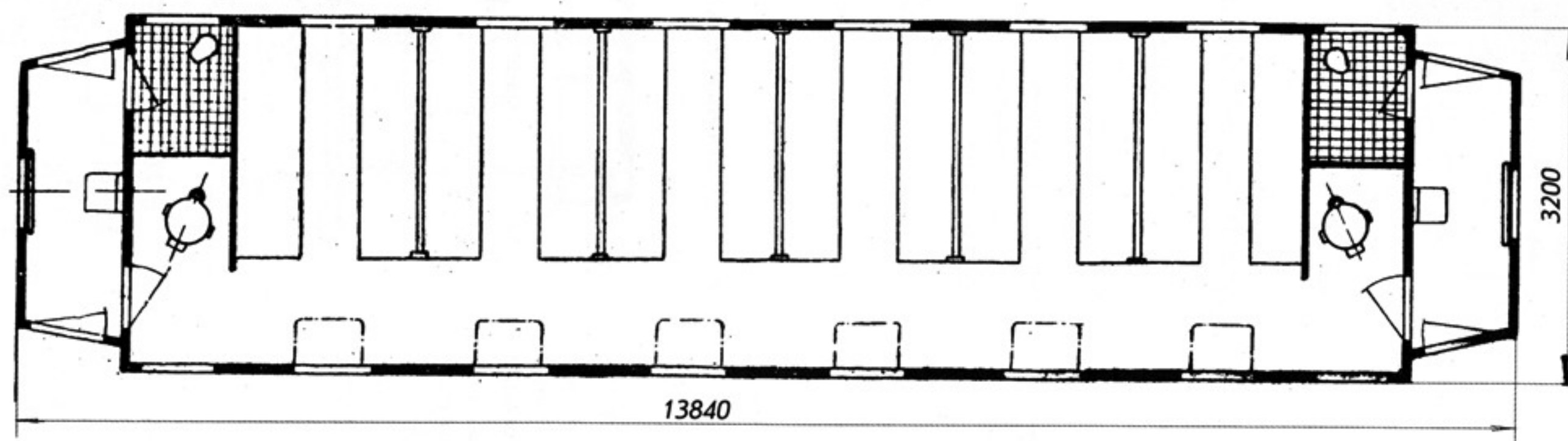
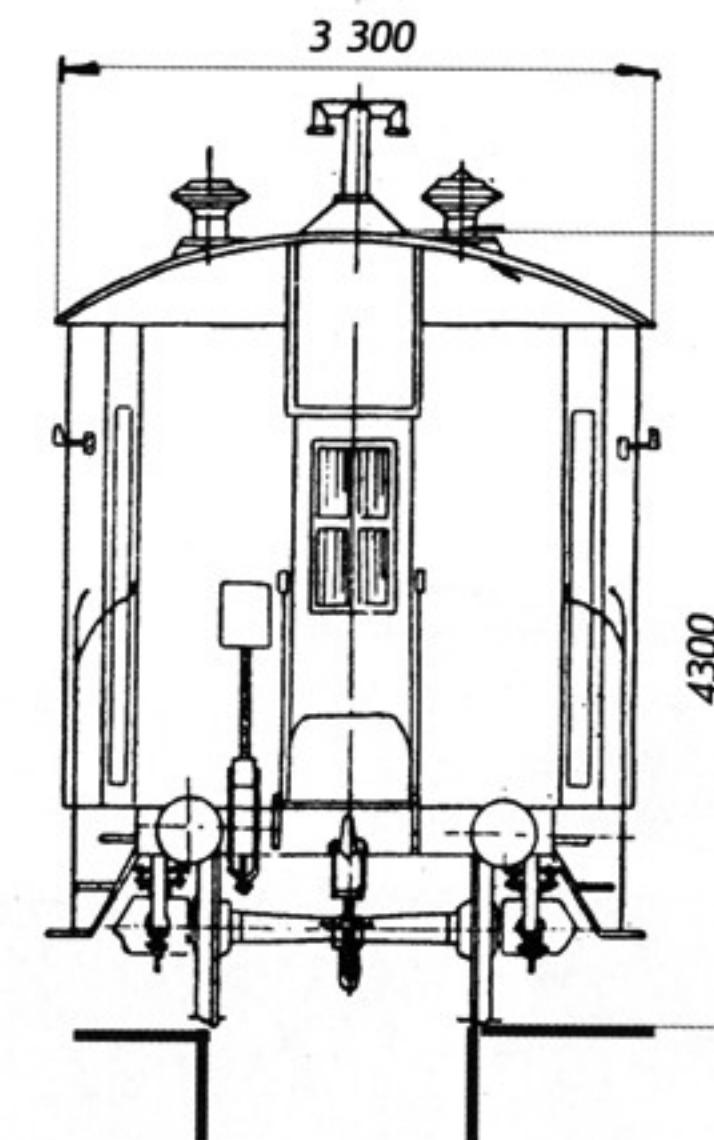
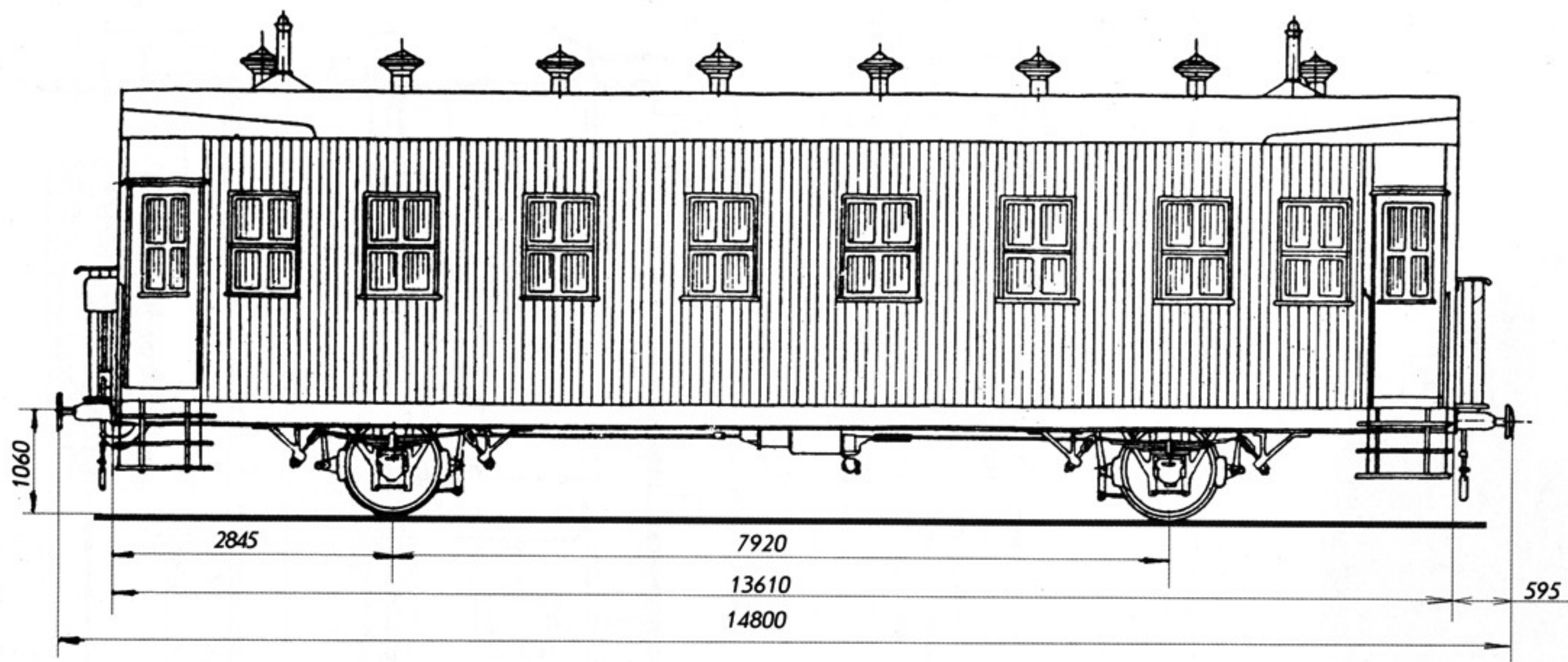
И, наконец, несколько замечаний по поводу многочисленных ныне проектов переделок этих вагонов. Изготавливаемые из них 4-осные «егоровцы» «грешат» тем, что приспособляемые для них тележки далеки по внешнему виду от советских прототипов (пора начинать делать их самим), кроме того, рамы этих двух типов имеют значительные различия в конструкции. При изготовлении 2-осного жесткого пассажирского вагона дальнего следования (рис. 2) следует учесть, что база (расстояние между осями) данного образца была длин-

нее, чем у пригородного на 300 мм (в НО - на 3,4 мм), тамбуры имели не прямоугольную, а трапециевидную форму, а подвески были соединены продольными тягами между собой для гашения колебаний. Кроме пассажирских вагонов, на этой же раме можно создать также два типа 2-осных скотников - вагонов образца 1932 г. (для перевозки крупного скота в один ярус и мелкого - в два) с переделкой ходовых частей на одиночное рессорное подвешивание.

(Публикуется по материалам Бюллетеня любителей истории и коллекционеров масштабных моделей железных дорог Белоруссии)

Рис.3 Трехосный вагон парового отопления

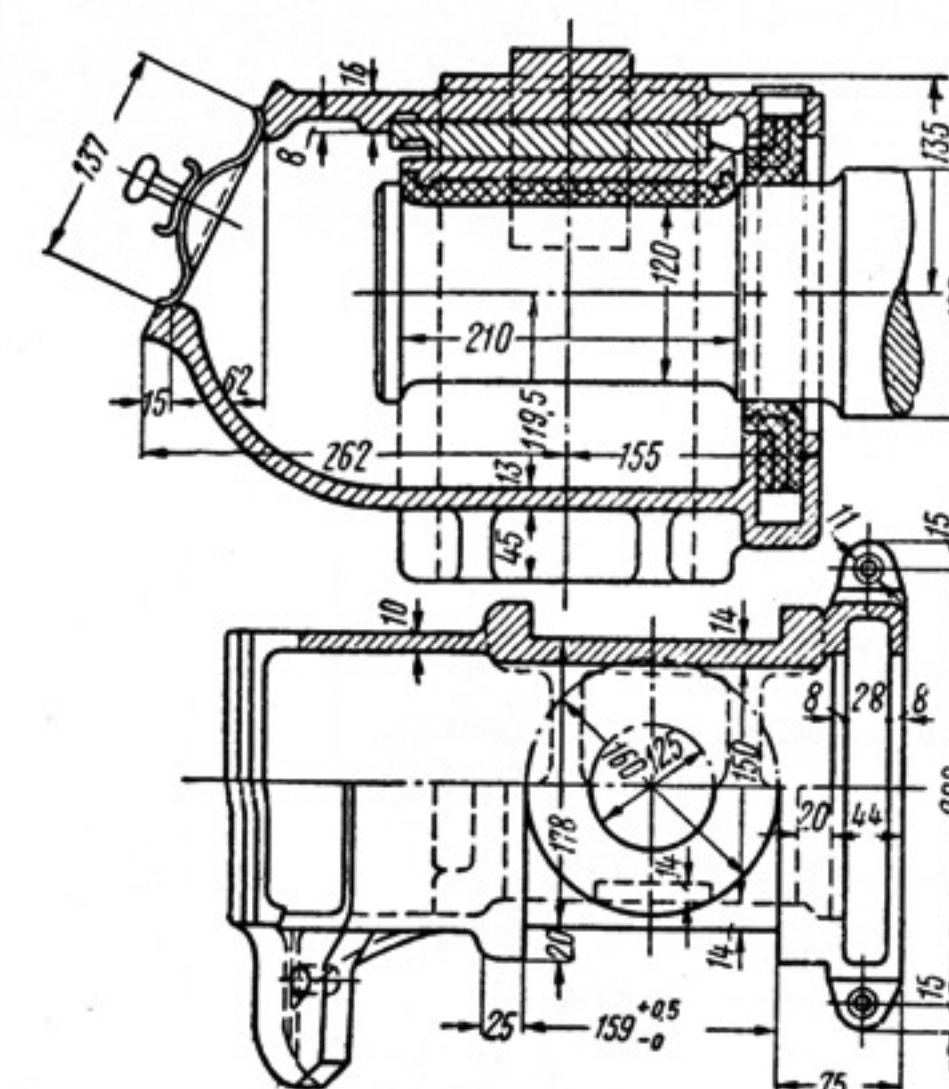




2-осный пассажирский IV класса, жесткий

Основные характеристики

Завод-изготовитель	Сормовский, Усть-Катавский заводы
Количество мест для сидения	48
Тара вагона, т	17,5
Нагрузка от оси на рельсы, т	5,5
Диаметр колес, мм	1050
Рессорное подвешивание	одинарное из двухрядных листовых рессор
Тип упряжи	винтовая, сквозная
Отопление	печное
Освещение	электрическое и свечное
Вентиляция	естественная
Габарит	I-T



Букса пассажирского вагона с осями II типа

2. Рельсовый материал без балластной призмы

Для типоразмеров ТТ и N, а также узкоколейных железных дорог выпускается ассортимент с неплохим качеством. Некоторые сведения приведены в таблице. В этих типоразмерах используется только двухрельсовая система питания. Что касается высоты тавра в рельсовом материале, то у некоторых производителей - Ресо (Великобритания), Marklin, Vemo для типоразмера N используется высота 1,8 мм, даже 1,4 мм. Но поскольку на рынке в России реально представлен только Tillig/Pilz, то мы ограничиваемся лишь отдельными производителями.

Для типоразмера ТТ. Строка сведений, касающаяся применения в той или иной модельной эпохе для этих типоразмеров не столько существенна, хотя Tillig под артикулом 83134 выпускает гибкие плети flex с бетонной шпальной решеткой - светло-серого цвета. Плети у него по 520 мм. Есть и шпальная решетка со специфическими особенностями для Германских железных дорог. Там

распространено применение металлических шпал и соответственно появились гибкие рельсовые плети со шпальной решеткой такого типа - артикул 83136.

Фирма Тиллиг предлагает не только новый профильный материал, но и по ряду причин продолжает работать с прежним П-образным рельсом. Часть новых наборов для "старта" могут комплектоваться такими рельсами. Поэтому под артикулом 06... в таблице указан фактически материал Berliner TT Bahnen. Но уже с в главном каталоге 2004 года этот материал не указывается.

Угол отклонения стрелочного перевода очень важный параметр при выборе рельсового материала. Присматривая для ТТ поворотный круг (а его производит Fleischmann), можно сразу увидеть, что параметр отклонения от оси в 15 град. - это основной в новой геометрии для ТТ. На такой угол рассчитано и веерное депо от Auhagen.

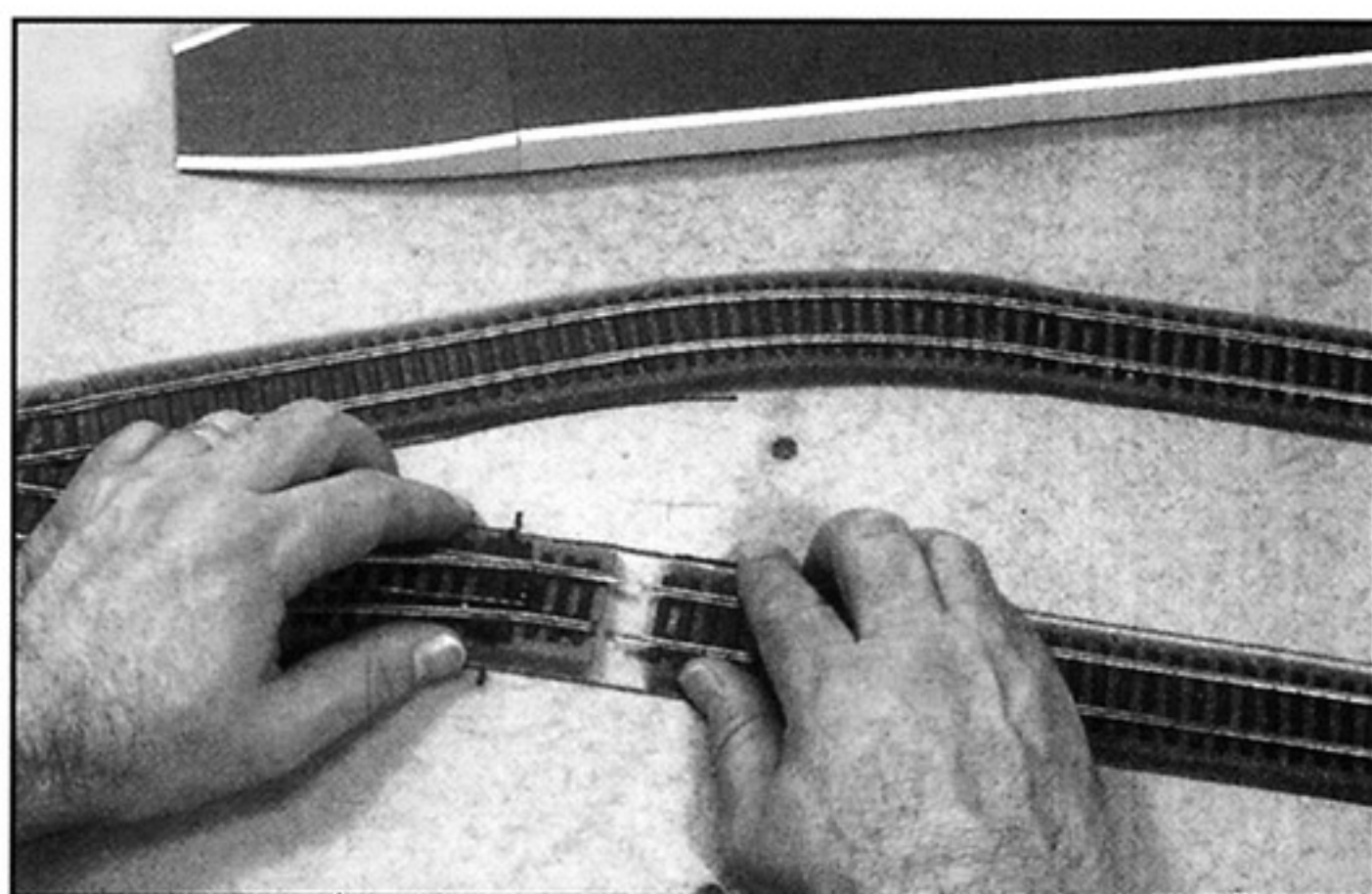
Рельсы и стрелки без балластной призмы НОе, НОм, ТТ, N

Производитель	ROCO	Tillig/Pilz	Tillig/Pilz	Tillig	Tillig/Pilz	Arnold	Minitrix	ROCO
Типоразмер	НОе	НОм	НОе	ТТ	ТТ	N	N	N
Номера артикулов	32...	856...	856...	06....	83...	A1...A18	149...	222...
Высота профиля рельса	2,0мм	2,1 мм	2,1мм	2,3 мм	2,1 мм	2,1 мм	2,1 мм	2,0 мм
Высота шпальной решетки	1,9 мм	2,1мм	1,5мм	2,1 мм	2,1 мм	1,8 мм	1,8 мм	1,8 мм
Исторический период применения (эпоха)	с 1b	с 1b	с 1b	со 2-й	со 2-й	со 2-й	со 2-й	со 2-й
Расстояние между осями путей 46 мм		перем.	перем.	44 мм	43 мм	30 мм	33,6мм	33,6мм
Длина стандартных прямых участков	134,3мм	680мм	680мм	228 мм	166мм	222 мм	104,2 мм	104,2
Наличие гибких участков "flexgleis" да	да	да	да	нет	да	да	да	да
Наибольший радиус	261,8 мм	-	-	600мм	396 мм	430 мм	526,2 мм	362,6
Угол отклонения стрелки, град 15 и 24	15 и 24	15 и 18	15 и 18	22,5	15	15	15 и 30	15 и 24
Материал	Плстм./NS	Плстм./NS	Плстм./NS	Плстм./жесть	Плстм./NS	Плстм./Сталь	Плстм./NS	Плстм./NS
Оценка детализировки	++	++	++	+	++	+	+	+

3. Рельсовый материал и рельсовая геометрия

Независимо от использования рельсового материала при проектировании рельсовых планов придерживаются общих требований, направленных на обеспечение качественного движения подвижного состава по макету. При планировании схемы учитывайте, что на макете могут работать локомотивы с большой жесткой базой с четырьмя и более осями в одной раме, поезда с большим числом вагонов - 15 и более, а, кроме того, практически на каждом макете будут подъемы и уклоны. Во избежание схода подвижного состава с рельсов следует увеличивать минимальные радиусы кривых участков не менее чем в 1,5 - 2 раза при помощи переходных кривых, радиус которых постепенно уменьшается от бесконечности до величины радиусов кривой.

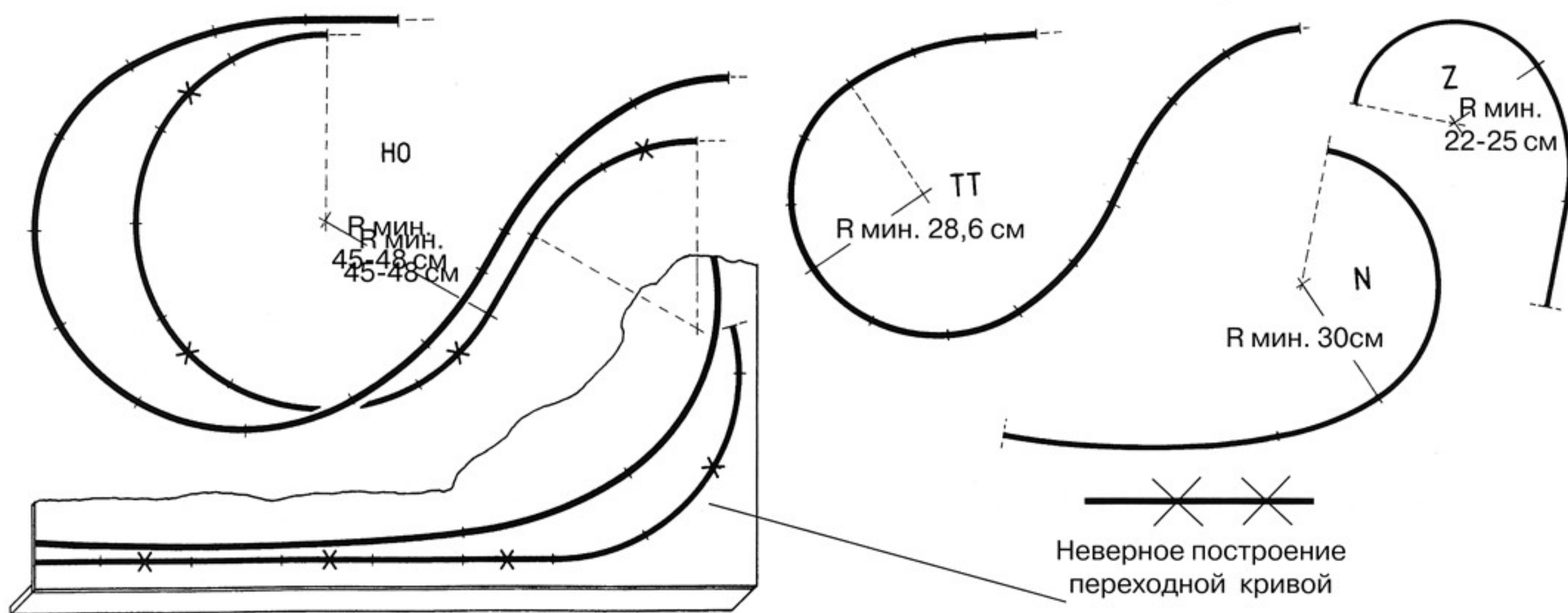
Основной радиус кривой может быть выполнен из стандартных рельсов, а переходную кривую из рельсов большего радиуса или гибких рельсов (flex). Конечно, можно производить расчеты с помощью математических формул, но один из самых простых способов, даже при использовании рельсов минимального радиуса в основной части кривой, при входе в кривую и выходе из нее, можно применить рельсы так называемого параллельного пути.



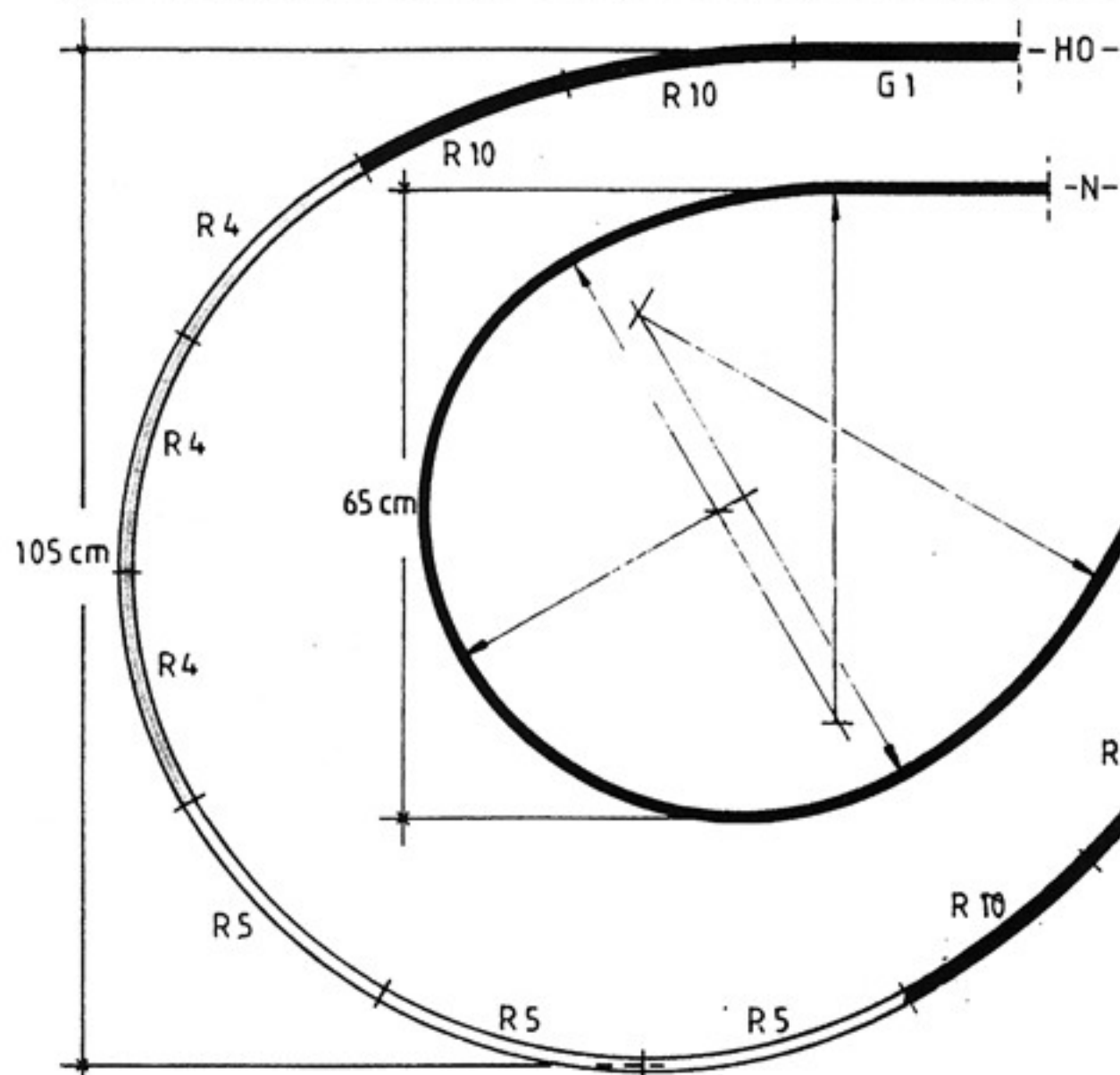
Для рельсового материала Roco при использовании в кривой радиуса R2 (358 мм), для вхождения в кривую и выхода из нее следует установить рельсы с радиусами R4 (481,2 мм) и R3 (419,6 мм). Для рельсового материала (старое Piko) эти рекомендации ограничиваются применением радиусов 380 и 440 мм.

Для типоразмера ТТ Tillig/Pilz предлагает большой ассортимент прекрасного профильного рельсового материала, где важную роль в организации качественного движения по макету играет применение гиб-

Переходные кривые



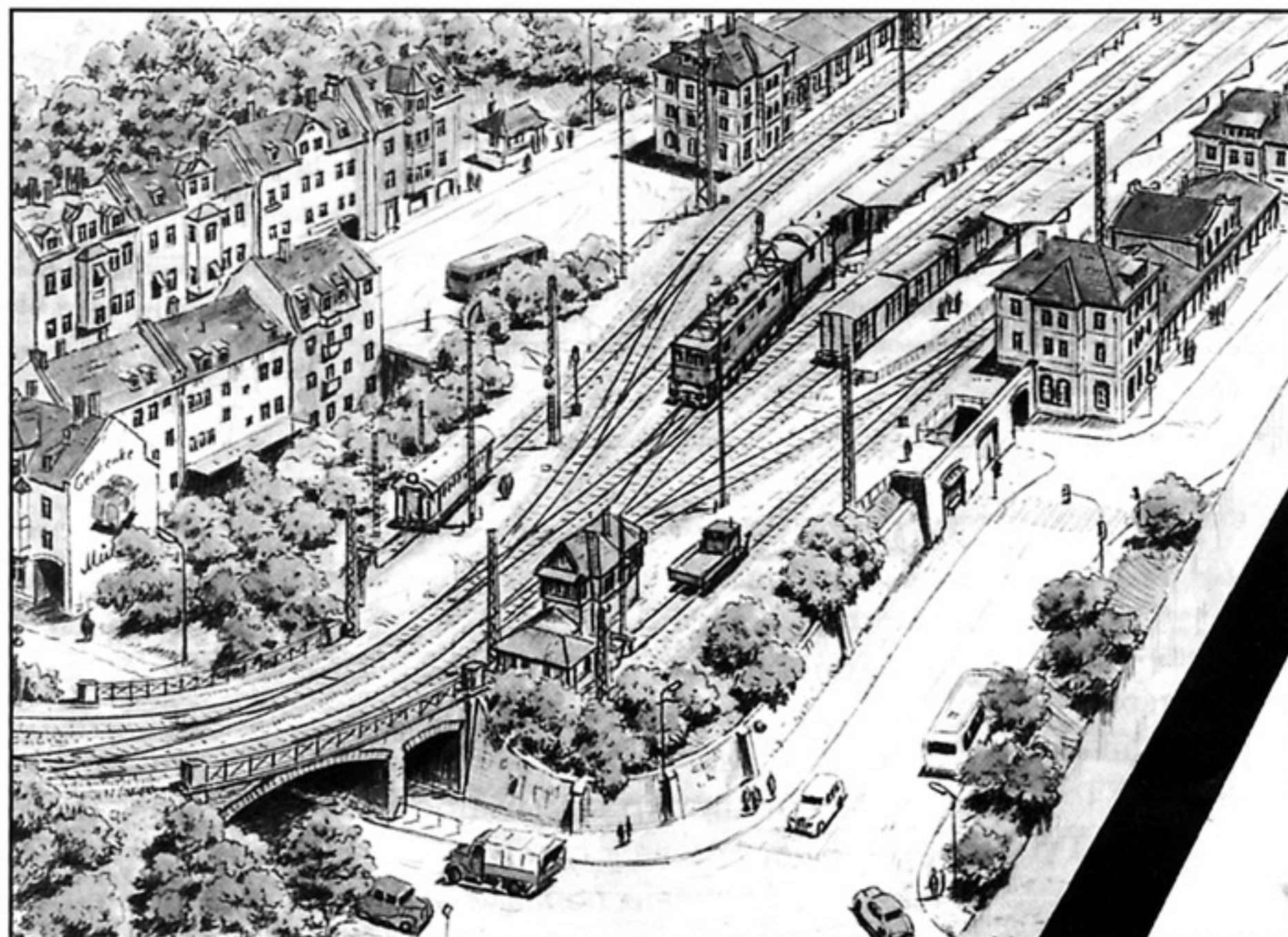
Пример построения переходных кривых на базе рельсового материала ROCO-Line с использованием радиусов от R10 до R5 и R4.



Пример построения переходных кривых на базе стандартного рельсового материала TT Tillig/Pilz и с использованием Flex рельсов.



Эскиз решения ухода в кривую на макете прямоугольной формы за счет использования радиусных стрелок, а также правильного построения переходных кривых.



ких рельсовых плетей, так как фиксированного радиуса более 396 мм не существует, и использование flex необходимо. Для других рельсовых геометрий от других производителей эти правила идентичны.

Общая конфигурация рельсовой схемы перестает быть похожей на фигуры из учебника геометрии, а приобретает вполне правдоподобный вид. Обратите внимание, что ширина подмакетника в данном случае не увеличивается. Но самое главное - обеспечивается качественное движение составов. Эскизы таких кривых приведены на рисунке.

Это не распространяется на стартовые схемы, которые раскладываются на полу.



Гимн ушедшим профессиям

(Окончание. Начало в 3/2004)

В 1961 году на нашем участке стали ходить скорые поезда. В одну из своих поездок после отдыха в бригадном доме станции Нурлат я выехал под поезд № 103 Магнитогорск – Москва на паровозе Л-3414 с помощником машиниста Никитиным М.В. Этот поезд на всем участке от Нурлата до Ульяновска (182 км.) не имел по расписанию ни одной остановки, перегонные хода были минимальные. Зная это, мы тщательно готовили паровоз для работы узлов без контроля в пути. Несмотря на это, при подъезде к станции Мелекес я увидел, что из под крышки тендерной буксы выбивается парок. Решаю осмотреть буксу и перед выходными стрелками останавливаю поезд. Видимых повреждений подшипника скольжения не было, и мы, заправив буксу высокотемпературной смазкой (вапор), отправились дальше. Следуя по подъему на большой форсировке, мне уда-

лось ликвидировать задержку поезда, но на станции Терраса Верхняя снова пришлось остановиться, чтобы убедиться в безопасности при проследовании моста через Волгу. Подшипник был сильно нагрет, но выделения дыма не было. Повторив профилактику буксы, мы с сокращенной скоростью проехали по мосту, а дальше с большой форсировкой преодолели подъем и на ст. Киндяковка прибыли по расписанию. Это мы знали не только по своим часам, но и потому, что почти всегда на перроне вокзала находился хоть один пассажир, который при прибытии поезда смотрел

на свои часы, сверяя их. Для нас это всегда было гордостью и результатом работы. Казалось бы, что здесь такого, ну, грелась букса, ну и что. Мало ли таких случаев. И все же мы были очень напряжены, ведь в поезде находилось более восьмисот пассажиров, за жизнь которых мы отвечали. Видимо, с учетом того, что на паровозах с подшипниками скольжения трудно гарантировать безопасность движения, вскоре в наше депо поступили пассажирские паровозы серии ПЗ6, оборудованные подшипниками качения. Вообще борьба за строгое выполнение расписания движения пассажирских поездов была законом для пассажирских паровозных бригад даже и тогда, когда в опоздании поезда бригада была невиновна. Помню такой случай. Следуя с поездом № 63 Уфа – Москва, перед разъездом Заволжский я был остановлен красным сигналом путевого обходчика по причине лопнувшего рельса. Лопнувший кусок длиной 100 – 120 миллиметров лежал на боку. Было ясно, что рельс надо менять, для чего даже при самой оперативной работе требовалось не менее часа. Чтобы избежать такого опоздания поезда, посоветовавшись, мы приняли решение перетащить поезд через этот разрыв, поставив на место кусок рельса и прикрыв его сверху лопатой. Помощник машиниста и путевой обходчик остались держать лопату и следить, как будет вести себя рельс, а мы с кочегаром очень медленно, со скоростью 3 – 5 километров в час, двигали поезд, будучи готовыми в любой момент остановиться, если на-

зреет угроза схода колесной пары. И получилось! На разъезде Заволжский на ходу мы передали записку ДСП о случившемся (рации тогда не было), а сами приняли все меры для нагона опоздания и прибыли на станцию Киндяковка по расписанию.

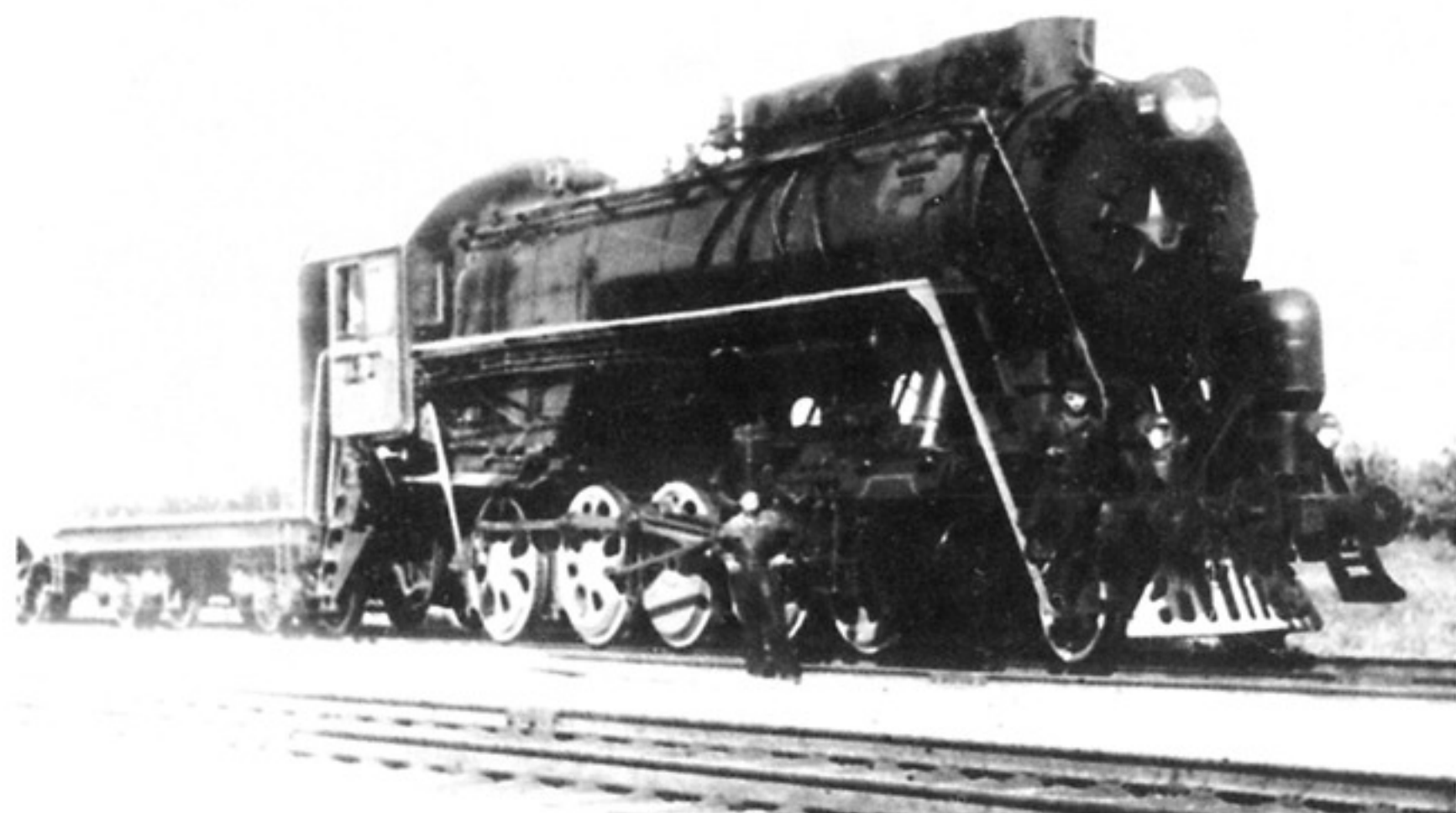
Большое значение для народного хозяйства имело движение тяжеловесников, то есть вождение поездов, вес которых превышал расчетные нормы. Иногда это превышение имело значительную величину. И делалось это исключительно за счет мастерства паровозных бригад. Машинист, Герой Социалистического Труда, Золинов Владимир Георгиевич держал в этом деле первенство по депо Ульяновск. Работая в должности машиниста - инструктора, я изучал его методы работы для распространения его в колонне и установил для себя немало поучительного. Это было то время, ког-

да в стране распространялся метод В. Гагановой: передовые рабочие переходили на отстающие участки и поднимали их до уровня передовых. В.Г. Золинов тоже взял себе отстающий паровоз Л-3299, который славился в депо тем, что боксовал даже при следовании резервом. Изучая причины такого «поведения» паровоза, В.Г. Золинов никаких видимых причин боксования установить не смог и пришел к выводу, что необходимо проверить равномерность нагрузки на оси паровоза, что было возможно сде-



ЭР788-24, депо Ульяновск, фото из архива музея депо

лать лишь в заводских условиях. А работать нужно было сейчас, и В.Г. Золинов стал делать то, что мог в условиях эксплуатации. Прежде всего тщательно отрегулировал подачу песка под колеса паровоза без излишеств, но разумно: под первую колесную пару и под ведущую песка подавалось больше, чем под вторую и пятую. Кроме этого, он отрегулировал работу увеличителя сцепного веса паровоза, для чего потребовалось усилить опорные кронштейны тендера и бегунка, а также усилил смазку трущихся поверхностей буксовых направляющих паровоза. В одном из рейсов на плече Ульяновск – Кильдуразы (я был на паровозе) Владимир Георгиевич взял вес поезда на 1 400 тонн больше нормы. На этом участке было одно очень трудное место – 128-й километр, где на девятитысячном подъеме путь был уложен обратными кривыми малого радиуса и в течение нескольких лет действовало предупреждение об ограничении скорости до двадцати пяти километров в час. Считая, что машинист рискует, я попытался склонить его к уменьшению веса, но он не согласился, и мы отправились. В этой поездке я увидел, что значит для машиниста паровоза смелость и творчество. Перед вступлением в кривую, машинист почистил бандаж паровоза тормозными колодками и сжал весь поезд, давление пара в котле было снижено до 12 атмосфер. В кривую въехали со скоростью 25 километров в час на отсечке 0,4, и далее эта скорость поддерживалась путем увеличения отсечки и за счет растягивания поез-



да. Безусловно, работали песочница и увеличитель сцепного веса паровоза. Постепенно растягивая поезд, паровоз на скорости примерно 20 километров в час вышел из второй кривой на прямую. К этому времени помощник машиниста поднял давление пара до предела (14 атмосфер), и машинист, увеличивая отсечку, дал волю всей мощности паровоза. Находясь в будке машиниста, я чувствовал, как тяжело локомотиву, но машинист не давал ему возможности сорваться на боксование. Подъем был взят при скорости 12 – 15 километров в час, а дальше профиль был легче. Паровоз не боялся перегрузки, и искусством машиниста являлось его умение до

предела нагрузить машину. В этом рейсе я увидел, как это делал Герой Социалистического Труда. Другие машинисты тоже водили тяжеловесные поезда, но редко кто мог соревноваться с В.Г. Золиновым.

В той трудовой жизни были и «безводники», обходившиеся без дополнительного набора воды, особенно на тех станциях, после которых следовал подъем. В этом случае машинист по предварительной договоренности с диспетчером проходил этот пункт набора воды на максимальной скорости, что позволяло ему легче и быстрее преодолеть подъем. Конечно, все это предварительно продумывалось и просчитывалось, чтобы не остаться без воды. В основе этих начинаний был хороший технический уход за паровозом и возможности паровозной бригады выполнять некоторые ремонтные работы без заезда в депо.

Все эти и множество других движений и починов приносили государству огромную пользу, хотя локомотивные бригады полной оплаты своего тя

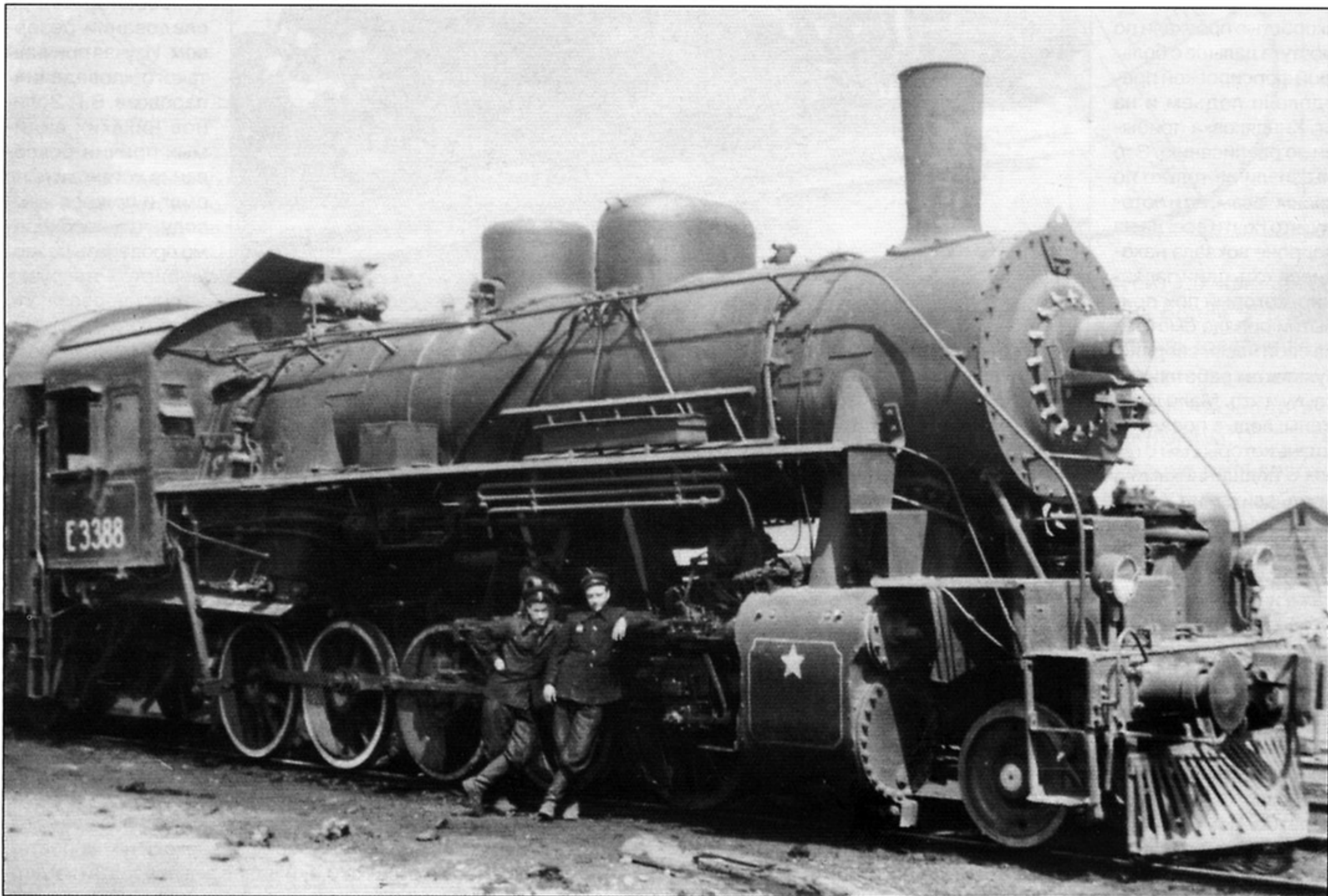
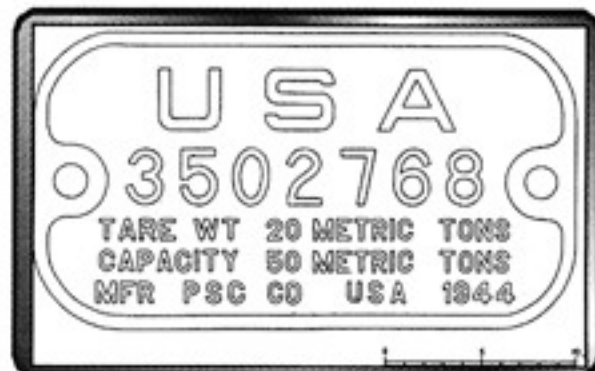
желого труда не получали, а железные дороги СССР выполняли более половины мирового грузооборота. Так жили мы, представители этих профессий, и не жалели об этом, потому что от своего труда получали огромное моральное удовлетворение и почет в государстве и обществе.

Корж Федор Николаевич,
машинист - инструктор локомотивного депо Ульяновск
Куйбышевской железной дороги, Почетный железнодорожник

ЕА-3388 Иркутск - сортировочный. 1955г.
Машинист Бажерян Ю.К. (справа) со своим
помощником.

Из личного архива Дм.Оленцевича

В следующем номере ЛТ читайте, что
значила для Советского Союза экономическая
помощь союзников по Второй мировой
войне, узнаете правду и вымыслы, военную
и железнодорожную составляющую ленд-
лиза, и кто за это заплатил....





Электровоз ВЛ80Т-858 в депо Вологда. Фото Ю.Акимова. 2001 г.

Электромотриса СМВ01 построена на базе моторного вагона ЭР2-2062-02 на Демиховском заводе. Поступила в депо Москва-2 Моск. ж.д. для поездок высшего командного состава дороги. Фото А.Белкина, 2003 г.





ВЛ80Т-1366 магистральный грузовой электровоз, 1970-1980 г.п. НЭВЗ (СЖД)