

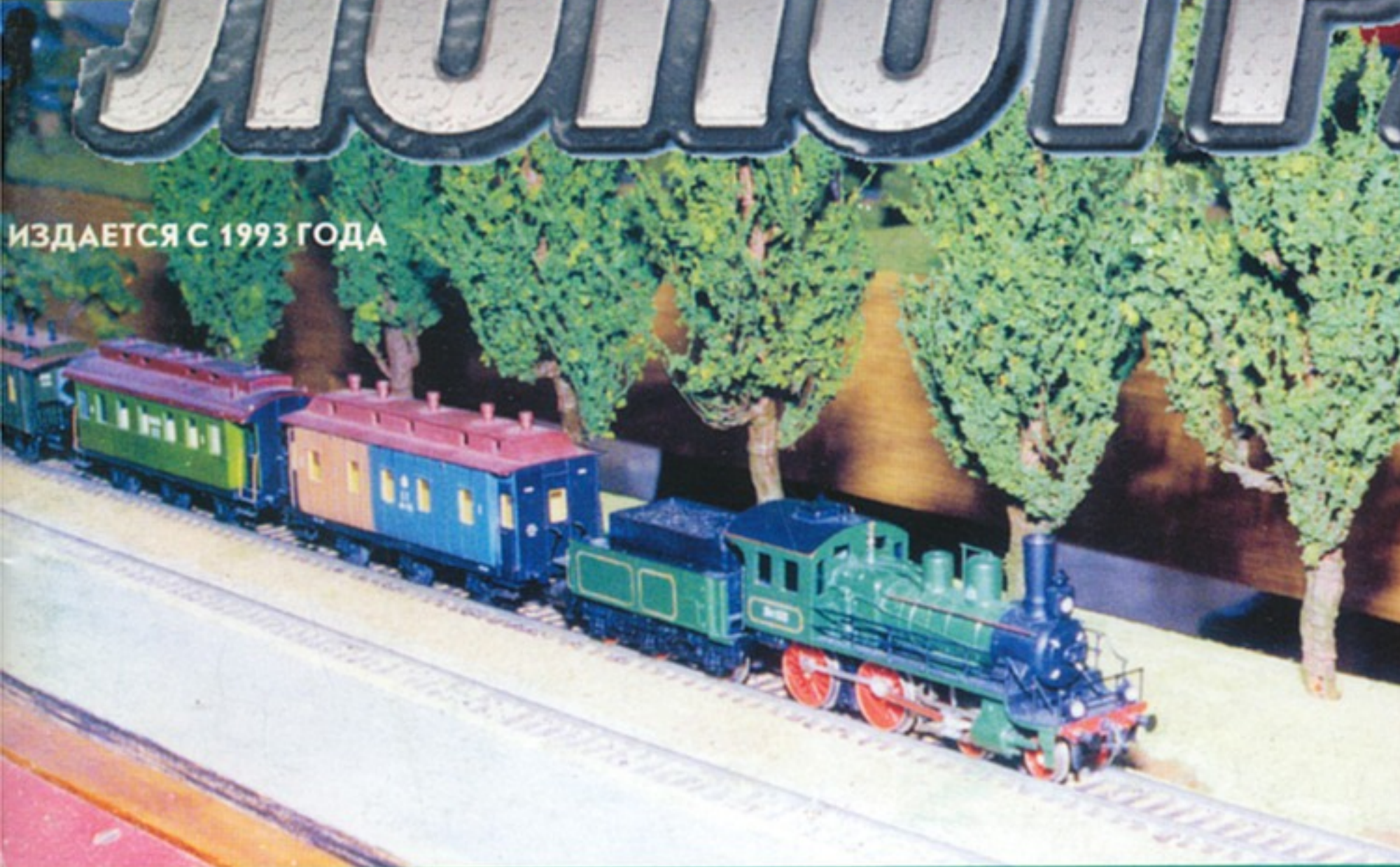
6/2004 (92)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

WWW.LOKOTRANS.COM

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



Поиск первых ДР1
Паровозы 2-2-0 российских
железных дорог

Путешествие по Сахалину

Модульный макет
Лаборатории МГДДЮТ

Выставка моделей
в Санкт-Петербурге





Подвижной состав колеи 1067 мм
в депо Южно-Сахалинск, 2003 г.

Дизель-поезд Д2-010. Фото А.Белкина

Дизель-поезд КИХА58-02. Фото А.Белкина

Роторный снегоочиститель. Фото А.Белкина

Тепловоз ТГ21-001 постройки
Людиновского завода. Фото В.Буракшаева

Тепловоз ТГ16-087, ст.Ноглики.
Фото В.Буракшаева



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

Шеф-редактор
Олег Сергеев

Адрес для писем:
РОССИЯ
140100 Московская обл.
г.Раменское, а/я 38
Сергееву О.А.
Т. 8(096) 461-72-02
(из Москвы 8-246-172-02)

Авторский коллектив:

Ю.Акимов (Москва)
А.Бернштейн (Москва)
А.Белкин (Москва)
В.Буракшаев (Москва)
А.Васильев (Москва)
С.Волков (Ростов/Дону)
В.Галкин (Москва)
С.Довгвилло (Москва)
А.Июффе (Москва)
И.Ивонина (Раменское)
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)
С.Стальцев (Курск)
А. Шустов (Пушино, Московской)
Дм.Чернов (Истра, Московской)
Ю.Филатов (Омск)

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

Подписка через редакцию:
2 полугодие 2004 (7-12) 420 руб.
Оплата почтовым переводом:
РОССИЯ 140100 Московская обл.
г.Раменское, а/я 38
Ивониной
Ирине Александровне

Подписка за рубежом:
"МК-Периодика"-
Т.(095)281-57-15

Точка зрения авторов может не совпадать
со мнением редакции

Ответственность за содержание рекламы несет
рекламодатель

Перепечатка или использование материалов
допускается со ссылкой на Источник
Редакция вступает с авторами в вялотекущую переписку
Свидетельство о регистрации №77-1666
Заказ № 5620 Тираж 1000 экз.
Печать ЗАО "Фабрика Офсетной Печати"
(Москва), июнь 2004

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

Почтовый вагон Петербурго-Московской ж.д., 1878 г.



Уважаемые читатели, друзья железных дорог!

Сообщаем, что почтовый адрес журнала
изменился с 1 июня 2004 года.

Теперь ВСЮ КОРРЕСПОНДЕНЦИЮ просим направлять по
адресу:

РОССИЯ 140100 Московская обл. г.Раменское,
а/я 38 Сергееву О.А.

П.С. Прежний почтовый адрес в г.Электросталь будет
функционировать до 1 октября 2004 года.

4	ПАНОРАМА На поездах по Сахалину Типаж и основные параметры локомотивов для РЖД
10	НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ
11	ИЗ ЛИЧНЫХ АРХИВОВ Новости с Южно-Уральской...
17	ПУТЕШЕСТВИЯ Восемь дней в Финляндии (часть 2) Поиск первых ДР1
22	ПОЧТОВЫЙ ВАГОН Причина в хЛАМе
23	ПАРАЛЛЕЛИ ВРЕМЕНИ Молдавские "элки" (2ТЭ10Л) База запаса ст.Гольцовка
26	ИСТОРИЯ РУССКОГО ПАРОВОЗОСТРОЕНИЯ Паровозы 2-2-0 российских железных дорог
30	УЗКОКОЛЕЙКА Узкоколейные железные дороги Тихвина и Бокситогорска Десятый поезд -ретро в День Победы
34	ПАКГУАЗ
37	ВЫСТАВКИ Выставка "Железнодорожная модель 2004" в Санкт-Петербурге
42	МАКЕТ Модульный макет Лаборатории МГДДЮТ
47	ВАГОННЫЙ ПАРК Пассажирские вагоны Закавказской ж.д.
53	ПРИВЕТ С ДОРОГИ Музей в Краснодаре

Обложка: Тепловоз ТГ16-049 колеи 1067 мм в депо Южно-Сахалинск
Фото А.Белкина

В кадре: Модель паровоза 2-2-0 серии Бв с составом из трехосных пассажирских вагонов
на модульном макете МГДДЮТ (Москва) во время выставки. НО. Автор Мих. Каминский.
Фото О.Сергеева

Обложка: Тепловоз ТЭП80-0002 перед выездом на скоростные испытания с поездом
"Сокол ЭС250-001" на участок Москва - Санкт-Петербург. В процессе испытаний на ТЭП80
достигали скорости 265 км/ч, в то время как "Сокол", "выжав из всех сил" 236 км/ч
сломался... Май 2001 г. Фото М.Ластовка

Ванино. Вокзал. Фото В.Буракшаева



От авторов

В последнее время пресса и телевидение уже сообщали о возобновлении строительства некогда законсервированного железнодорожного тоннеля под Татарским проливом, который должен соединить материк с островом Сахалин. И даже появились слухи о возможной перешивке в перспективе некоторых участков пути с шириной колеи 1067 мм (в южной части острова) на принятый в нашей стране стандарт – 1520 мм.

В свою очередь Сахалинская железная дорога вызывает большой интерес ввиду ее оторванности от основной сети железных дорог МПС: иного размера пути, впервые проложенного японцами, меньших габаритов столь разнообразного здесь подвижного состава. Но, все же очень редко, даже в специализированных изданиях можно найти исчерпывающие материалы и публикации, посвященные этой весьма необычной дороге и ее техническому оснащению, отражающие их реальное состояние.

Наконец, все большее распространение на острове получает, так называемый материковый, подвижной состав, а именно – вагоны. Сначала грузовые, теперь и пассажирские,

установленные на соответствующие местной колеи колесные тележки, почти – что заменили прежний, главным образом, японский вагонный парк.

В ходе поездки на Сахалин предпринятой в июле 2003 года, нам удалось собрать немало сведений вошедших в эту статью, которая, надеемся, поможет читателям получить современное представление об удивительной островной магистрали. Ввиду объемности темы основной упор мы делаем, конечно же, на самую интересную и привлекательную часть любой железной дороги – подвижной состав.

1. Дорога на Сахалин

Поездка из Москвы на Сахалин по железной дороге предусматривает в лучшем случае семь суток пути в вагоне и одну пересадку на станции Ванино с поезда на паром.

Беспересадочный купейный вагон Москва – Советская Гавань удобный для проезда по матерiku курсирует только летом с поездом № 43\44 Москва – Хабаровск. Билет на него до Ванино в ценах лета 2003 года стоил почти 4 тысячи рублей.

Можно сделать пересадку в Хабаровске

На поездах по Сахалину

Белкин А.М.,
Буракшаев В.В

как на местный поезд назначением до Советской Гавани, так и на проходящий из Владивостока (билет порядка 700 рублей за плацкарт), либо самолетом местной авиакомпании лететь на остров в Южно-Сахалинск примерно за 3 тысячи рублей. Прямой авиаперелет из Москвы обойдется тысяч в 10-14.

Состав хабаровского поезда с вагоном Москва – Советская Гавань приписки Дальневосточной железной дороги был подан под посадку к платформам Ярославского вокзала уже после полуночи. Войдя в вагон, бросаешься в глаза отсутствие привычного поручня вдоль стены в коридоре со стороны окон. Еще до отправления поезда пассажирам сообщили о невозможности включить во время движения кондиционер, ибо столь необходимым для его работы фреоном был заправлен лишь вагон-ресторан. И хотя на улице стоял июль, проводник просила не открывать, по возможности, окна, опасаясь того, что потом их нельзя будет плотно закрыть. Одна из проводниц, имеющая, кстати, еще и инженерно-строительную специальность, неплохо знает историко-краеведческий материал, и благодаря ей, поездка стала более интересной и познавательной. Было хорошо рассказать в этой статье о нашем пути по Транссибу с его огромной протяженностью, разнообразной техникой и многочисленными станциями и красивыми перегонами. Но это требует отдельного рассказа, к которому мы еще вернемся.

2. На пароме Ванино-Холмск

Утром 11 июля мы прибываем в Ванино. Всего 34 километра остается до конечной станции магистрали – Советской Гавани. Здесь, как в Хабаровске и во Владивостоке, 7-часовая разница во времени с Москвой. В столице в это время поздний вечер и пока еще десятое число. Если сложить все время, проведенное в дороге от Москвы, то получится без малого 8 дней.

С одной стороны от железнодорожного пути находится жилая часть поселка городского типа, с другой – вокзал и территория морского порта. В 1944 году в Ванино был создан пересыльный пункт для заключенных, направлявшихся в лагеря НКВД. Сегодня здесь сформировался довольно крупный транспортный узел, благодаря работе распо-

Рельсовый автобус. Ст.Холмск, 1987 г. Фото В.Шитова



ложенного в бухте порта и паромной переправы через Татарский пролив, связавшей материк с островом Сахалин. Так же действует несколько местных автобусных маршрутов, в том числе Ванино - Советская Гавань. На них эксплуатируются главным образом автобусы ЛиАЗ-677М, несколько Daewoo, один ЛАЗ-42021 и другие.

Ежедневно по станции Ванино проходит два пассажирских поезда на Советскую Гавань: из Хабаровска в 22.50, из Владивостока в 0.45, и так же два в обратном направлении. В составы обоих поездов помимо почтовых и багажных вагонов включены плацкартные и купейные. Помимо них, один раз в день курсирует рабочий (пригородный) поезд Советская Гавань - Тумнин с тепловозом ТЭМ2, общим пассажирским вагоном и платформой. Без пяти восемь утром по местному времени он следует на Тумнин, а в половину шестого вечера проходит на Советскую Гавань.

Морская паромная касса находится прямо в здании железнодорожного вокзала. Паромы ходят нерегулярно, обычно летом в каждом направлении бывает два рейса в сутки (строгого расписания у паромов нет). Ввиду некоторых обстоятельств - из-за шторма или при отсутствии вагонов - они могут быть отменены. Тогда у касс выстраиваются большие очереди. Так, до нашего прибытия в Ванино, еще с прошлого дня за билетами стояло около двадцати человек, оставшихся и ночевавших в комнатах отдыха. Они даже приготовили себе списки, чтобы не потерять очередь!

Информацию для пассажиров о прибытии и отправлении паромов выставляют в виде объявления в окошке паромной кассы. Аналогично делают и в Холмске, только там касса находится в морском вокзале.

Стоимость билетов на паром опять же в ценах 2003 года колеблется от 640 до 1300 рублей в зависимости от типа кают. В нее входит одноразовое питание - завтрак, обед или ужин, предоставляемые в зависимости от

Паром "Сахалин 8", порт Холмск. Фото А.Белкина



Тепловозы ТГМ11А-0006 и ТГМ11А-0008 выводят вагоны с паромы, порт Холмск. Фото А.Белкина



времени суток. Можно забронировать билет заранее, в том числе из Хабаровска, но это обойдется дополнительно еще в 60 рублей. Отдельно взимается 20 рублей за каждое место перевозимого багажа, и столько же за

проезд в автобусе от железнодорожного вокзала на причал. Самостоятельное передвижение по территории порта запрещено.

В основном паромы принимают на борт 100-120 пассажиров, для которых предусмотре-

Тепловоз ТГМ7-038 с пригородным поездом Холмск-Николайчук. Вагоны японской постройки. Фото А.Белкина



ны каюты на 2,4 или 8 мест, а так же двухместные категории «Люкс». В четырехместных каютах установлены деревянные двухъярусные койки, столик, вещевой шкаф, умывальник. Туалет и душ общие, и находятся в коридоре. За посещение душа взимается плата (30 рублей) за каждые полчаса. В люксе размещаются две небольшие огороженные шторами кровати, обеденный и письменный столы, мягкий диван, холодильник, телевизор, вентилятор, радиоприемник, телефонный аппарат для внутрисудовой связи. В отдельном помещении этой же каюты находится санузел и душ.

В кормовой отсек парома можно погрузить 28 товарных вагонов, разместив их в четыре ряда. Перевозка пассажирских вагонов паромом не практикуется за исключением особых случаев, например - пересылки новой техники на остров для эксплуатации. Ввоз и вывоз осуществляется маневровыми тепловозами, в Ванино - ТЭМ2, в Холмске - ТГМ11А (на широкую колею) равномерно по двум противоположным друг-другу путям, чтобы избежать крена судна.

Посадка пассажиров производится по специальному трапу через передний лацпорт. В Ванино пассажиры прибывают от вокзала двумя рейсами специального городского автобуса Daewoo компании Sanes, к которой относится и паром. О том, что когда-то автобус курсировал на маршрутах за рубежом, говорят расклеенные до сих пор в салоне маршрутные схемы с надписями на иероглифах. В морском порту Холмска посадка и высадка пассажиров осуществляется по специальному мосту, проложенному от причала к зданию морского вокзала. Примечательно еще и то, что если при посадке на паром от пассажиров требуется лишь предъявить билет, то на выходе в обоих портах всем необходимо показывать паспорта.

В настоящее время в постоянной эксплуатации находится 5 паромов «Сахалин» №№ 6, 7, 8, 9, и 10. Из них «Сахалин-6» и «Сахалин-10» задействованы только в грузовом движении и официально пассажиров не берут. По рассказам самих пассажиров, якобы существует практика неофициального перевоза желающих за сравнительно небольшую сумму на грузовых судах. Время следования паромов через Татарский пролив из порта Ванино в Холмск (соответственно, как и в другую сторону) занимает от 14 до 18 часов. Лишь однажды был поставлен девятичасовой



Вокзал Южно-Сахалинск. Фото А.Белкина

рекорд, да то по причине, что ехал высокопоставленный чиновник. Отправление паромов из Ванино происходит под известный марш «Прощание Славянки», как принято на пассажирских судах.

3. По Сахалину

Утром 12 июля по местному времени паром пришел в Холмск - известный портовый город на побережье острова Сахалин - город моряков и рыболовов. Основанный в 1870 году в качестве русского военного поста, с 1905 по 1945 год город Холмск, как и вся южная часть острова, был в составе Японии. Отсюда здесь и обособленная сеть железных дорог с шириной колеи 1067 миллиметров и, пока еще собственным подвижным составом, многих аналогов которого нет нигде на материке. Этим самым она представляет большой интерес, и поэтому стала главным объектом нашего внимания.

Главным образом нам предстояло посетить локомотивное депо в Холмске и Южно-Сахалинске, а так же побывать на местной промышленной узкоколейке в Ногликах. До сих пор на плане города Холмска можно найти два железнодорожных вокзала Северный и Южный, расположенных в разных концах одной улицы, вытянутой параллельно побережью. Южный вокзал разобран и теперь на его месте можно обнаружить только небольшую асфальтовую площадку. На станционных путях несет круглосуточное дежурство пожарный поезд, проходит пригородный на Николайчук.

Северный вокзал более интересный. Здесь находится локомотивное депо, имеется своя

путевая часть. Но зал ожидания, в отличие от морского вокзала, бывает закрытым на ночь. Дежурная по станции объясняет, что единственный поезд в Южно-Сахалинск ушел задолго до прибытия парома, и, к тому же, он делает большой крюк. Обозначенный в атласе более короткий железнодорожный путь, на котором расположен известный в этих краях «чёртов мост», закрыли несколько лет назад в связи с обвалом одного из тоннелей. И поэтому, приходится отдавать предпочтение автомобильному транспорту.

Добираться до областного центра удобнее всего автобусом. Они отправляются с площади у морского вокзала практически каждый час. В основном по этому маршруту курсируют небольшие автобусы ПАЗ-3205 Сахалинского автопредприятия, проезд в которых стоит 100 рублей. При этом не исключено, что два часа пути еще придется ехать стоя.

За ту же самую сумму, но уже за час двадцать, до Южно-Сахалинска довезут микроавтобусы, которые, к тому же, набирают пассажиров по количеству имеющихся в них сидячих мест. Занимаются этим частники, довольно организованно. В их распоряжении слегка подержанные, но весьма экзотические, машины японских и корейских фирм с правосторонним размещением руля и левой дверью в пассажирский салон.

Перечисленные особенности конструкции не позволяют им приобрести лицензию, и поэтому приходится работать нелегально. Считается ведь, что подобные машины могут оказаться небезопасными для пассажиров при посадке и высадке, осуществляемых на

Вагон японской постройки, оборудованный под диагностический центр. Сравните габарит рядом стоящих тверских вагонов. Фото А.Белкина



проезжую часть, а не на сторону тротуара. К тому же, в условиях принятого у нас в стране правостороннего движения такое размещение управления усложняет работу водителя при обгоне. Именно по этой причине в муниципальном транспорте задействованы в обслуживании пассажиров главным образом автобусы отечественного производства - ЛиАЗ-677М, ПАЗ-3205 и других, а так же микроавтобусы «Газель». Вместе с ними в городах используются, единичные экземпляры иномарок с обычным расположением руля. Интересна и тарифная политика частных. По их словам, сравнительно недавно стоимость проезда на автобусе была равна 70-ти рублям при ста у них. С увеличением цены на билет в автобусе, тарифы на проезд в микроавтобусах оставили на прежнем уровне, надеясь привлечь больше количество пассажиров. Что касается проезда в городском общественном транспорте в Холмске и Южно-Сахалинске, то она пока не превышает 6 рублей.

Час с небольшим на праворульном микроавтобусе Hiache дает нам лишний раз полюбоваться горными видами Сахалина. Автомобильные дороги острова имеют гораздо более сложный профиль по сравнению с привычными подмосковными автотрассами. Многократно изгибаясь, они проходят между сопок, выходя после на прямые участки, а зачастую поднимаются и вверх. Очень много дорог грунтовых, труднопроезжаемых во время частых дождей, а особенно - в межсезонье. Не так давно, такой участок был на нашей трассе. Сегодня здесь уже лежит асфальт. Острой проблемой для Сахалина является огромное количество осадков, особенно зимних. Нередко приходится пробивать специальные коридоры в снегу для пропуска транспортных средств. (Это же относится и к железным дорогам острова). Для борьбы со снегом у дорожной службы имеются специальные универсальные роторные снегоочистители. Одними плугами и грейдерами тут, как правило, не обойтись.

Ближе к Южно-Сахалинску возле трассы появляются несколько сельских и дачных поселков, увеличивается поток автомашин. Если рассматривать только общественный транспорт города, отбросив мысленно обилие подержанных японских и корейских иномарок с правым рулем, находящихся в личном пользовании, можно представить себя во времени на полтора десятка лет назад. До сих пор на городских маршрутах всю работу выполняют автобусы ПАЗ-672, КавЗ-685 и маршрутные такси РАФ-2203. Так же используются автобусы большой вместимости ЛиАЗ-677М и ЛАЗ-695Н, а из новой техники распространены ПАЗ-3205 и микроавтобусы «Газель». Иногда можно встретить автобусы иностранного производства, в частности Daewoo и импортные микроавтобусы-маршрутки с обычным левосторонним управлением.

В настоящее время в Южно-Сахалинске преобладает современная городская застройка - многоэтажные жилые дома. Ввиду возможной сейсмической активности территории дома в городе обычно строились не выше 9-12 этажей. Лишь недавно были возведены несколько новых жилых домов, превысивших эту величину. Несмотря на то, что после войны город имел совсем иной архитектурный облик, до наших дней дошло лишь одно здание, построенное японцами и выдержанное в их архитектурном стиле. Сей-

Тепловоз ТГ16-029 - самая старая машина этой серии, находящаяся в эксплуатации. Ст.Владимировка-Сахалинская.

Фото А.Белкина



час в нем расположен краеведческий музей.

Железнодорожный вокзал Южно-Сахалинска - небольшое современное здание с остекленной наружной частью, выходящей на привокзальную площадь, и двухярусным залом. Наверху расположены комнаты отдыха и ряд служебно-технических помещений. Стоимость ночлега в комнате отдыха - от 200 рублей за место в сутки. (Ночевка в недорогой гостинице возле вокзала обойдется за место рублей в четыреста). В отличие от станции Холмск, вокзал работает круглосуточно. В нижней части, в зале ожидания, находятся кассы по продаже билетов - как пригородных, так и на поезда дальнего следования. Для продажи билетов на пассажирские поезда используется автоматизированная компьютерная система «Экспресс-2», позволяющая оформлять билеты, как по Сахалинской железной дороге, так и на любое направление по материке, с указанием времени отправления на бланке проездного документа согласно часам Москвы.

Тут же вывешено расписание движения поездов в несколько пунктов из Южно-Сахалинска и в обратном направлении. Отправление и прибытие всех поездов на стенде с расписанием представлено по местному времени. В отдельном строении рядом с вокзалом находятся камеры хранения багажа и ручной клади. Как и на материке, действует система радиооповещения пассажиров, обеспечивается патрулирование и охрана общественного порядка.

В городе рядом с вокзалом установлен паровоз-памятник Д-51 еще японской постройки. С другой стороны вокзала находится локомотивное депо, а между ними целый ряд путей и несколько низких посадочных платформ, связанных подземным переходом с залом ожидания.

В отличие от большинства материковых станций, здесь нельзя не обратить внимание на повсеместное распространение ручных стрелочных переводов, которые действуют даже на главных путях. Все железнодорожные линии Сахалина - однопутные; пропуск поездов во встречном направлении осуществляется по

станциям и разъездам. Для обеспечения безопасности движения применяется полуавтоматическая блокировка, есть небольшие участки, где используется жезловая система. Согласно летнему расписанию 2003 года из Южно-Сахалинска ежедневно отправляются четыре пассажирских поезда в Ноглики, Тымовск, Поронайск и Холмск. По нечетным числам курсирует еще один состав до станции Ноглики. Все они состоят из современных вагонов материкового типа, построенных на заводе в Твери. В основном это межобластные, оснащенные креслами авиационного типа, купейные и реже плацкартные вагоны. С их приходом в конце 90-х годов, даже пришлось специально расширять некоторые тоннели под другой габарит. В состав фирменного поезда «Сахалин» (Южно-Сахалинск - Ноглики) включен вагон-ресторан, в свое время построенный в ГДР. Пассажирские вагоны японского производства в большинстве своем сняты с эксплуатации, и многие исключены из инвентаря.

Пригородные поезда один раз в день следуют в Быков и на Новодеревенскую. Оба рейса выполняются одним составом японского дизель-поезда Д2 из четырех вагонов.

До Перестройки движение поездов по тогда еще Сахалинскому отделению Дальневосточной железной дороги было немного интенсивнее. Еще недавно ходили составы в Ильинск, Синегорск, Корсаков; было движение напрямую в Холмск. До начала 90-х годов, по словам работников Южно-Сахалинского локомотивного депо, отправлялось до 20 пар поездов в сутки, теперь же - один грузовой состав раз в несколько дней. Уже ходят первые слухи и о ликвидации железнодорожного пути на Ноглики для перекладки по его насыпи автомобильной трассы.

Есть на острове и детская железная дорога, расположенная в городском парке Южно-Сахалинска. На ней работает тепловоз ТУ7А на колею 750 миллиметров с серебристо-голубыми вагонами ПВ-51. там же имеется небольшое локомотивное депо и короткий подъездной путь к нему с ручным стрелочным переводом. На берегу живопис-

Депо Холмск. Здание японской постройки. Фото А.Белкина



ного пруда выстроен символический деревянный вокзал станции Комсомольская. Сделав круг по лесному массиву парка, состав прибывает на это же место для высадки пассажиров. Когда-то на этой железной дороге эксплуатировался тепловоз ТУ2-029, который давно уже списан и сейчас доживает своё в качестве сарая в одном из закутков на территории путейской части рядом с вокзалом.

В программу нашего пребывания на Сахалине входила поездка по железной дороге в Ноглик, где расположена одна из главных станций самой протяженной узкоколейной жд линии Катангли-Оха, относящейся к ведомству топливной промышленности.

Туда мы выезжаем единственным на острове скорым фирменным поездом №1\2 «Сахалин». Его состав полностью сформиро-

ван из десятка новеньких тверских вагонов серо-голубого цвета купейных и межобластных, между которыми вцеплен вагон-ресторан. Еще несколько вагонов плацкартного типа - в составе поезда идут до Тымовска.

Именно этот поезд является ныне «лицом» Сахалинской дороги и сервисное обслуживание пассажиров здесь сопоставило с другими известными фирменными поездами, курсирующими по материке.

У вагона нас с улыбкой встречает проводник, молодая девушка по имени Евгения она из студенческого отряда Южно-Сахалинского Университета путей сообщения являющегося филиалом Хабаровского Государственного Университета путей сообщения. В течение всего рейса состав сопровождает военная охрана. На протяжении всей по-

ездки в вагоне царит домашний уют. Вдоль всего прохода в коридоре расстелена дорожка, на полу в купе положены коврики. Верхние полки имеют специальные ограничители, которые в нерабочем положении опускаются под матрас. Еще до начала посадки верхние места купейных вагонов застилают сами проводники. На окнах развешаны длинные желтые занавески с изображением восходящего над морем солнца и размашистой подписью «Сахалин». Время следования поезда занимает чуть меньше 15 часов. Отправляясь из Южно-Сахалинска вечером, в Тымовск поезд прибывает утром, а в Ногайки - в первой половине дня. Цена билета в купе - порядка 900 рублей в один конец.

По прибытии в Ноглики, отправляемся к местной узкоколейной железнодорожной линии, расположенной в 10 минутах ходьбы. На промышленной узкоколейке имеются все соответствующие службы. В диспетчерской нам удалось найти только заспанного охранника, который объяснил, что у дежурного и начальника станции выходной (была суббота), будет ли поезд до Охи не известно. Если придет грузовой с Охи, то будет, т.к. на территории станции нет ни одной рабочей машины. После этой беседы мы отправились осматривать станцию. Несколько путей заставлены рядами вагонов: крытых, бортовых платформ, хопперов, думпкаров, длинными вереницами цистерн. Встречаются пассажирские ПВ-51, используемые в качестве вагонов для охраны. Можно обнаружить и отставленные от работы ПВ-40. Отдельно на территории узкоколейной станции находится кузов деревянного японского пассажирского вагона колеи 1067с фонарной крышей. Неподалеку в полуразрушенном здании котельной был обнаружен котел паро-

Тепловоз ТГ16-035 в цехе депо Ю-Сахалинск. Фото А.Белкина



воза, очевидно, той же колеи.

Небольшим ответвлением дорога связана со станцией Ноглики Сахалинской железной дороги основной колеи. На промышленной узкоколейке имеются все соответствующие службы и даже своя диспетчерская, которые располагаются в одноэтажном деревянном здании станции. Рядом размещается локомотивное депо возле которого среди всей прочей техники стояли списанные тепловозы ТУ7 (ТУ7А), снегоочистители, вагоны ПВ-40 и некоторые виды грузовых. Здесь лежали рамы нескольких разрезанных узкоколейных тепловозов, а на выходе со станции в кювете - четыре брошенных дрезин - «пионерки».

О том, что на линии Ноглики-Оха не так давно существовало пассажирское движение, нам поведала еще проводница совгаваньского вагона, в свое время ездившая по ней на практику со студентами. Теперь же из Ногликов в Оху отправляются лишь грузовые составы, которые ходят нерегулярно (обычно не более одного поезда в сутки) и даже не каждый день. Они находятся в пути около суток, что превышает временную норму, рабочей смены локомотивных бригад, и в связи с этим на промежуточной станции Пильтун даже построено свое локомотивное депо.

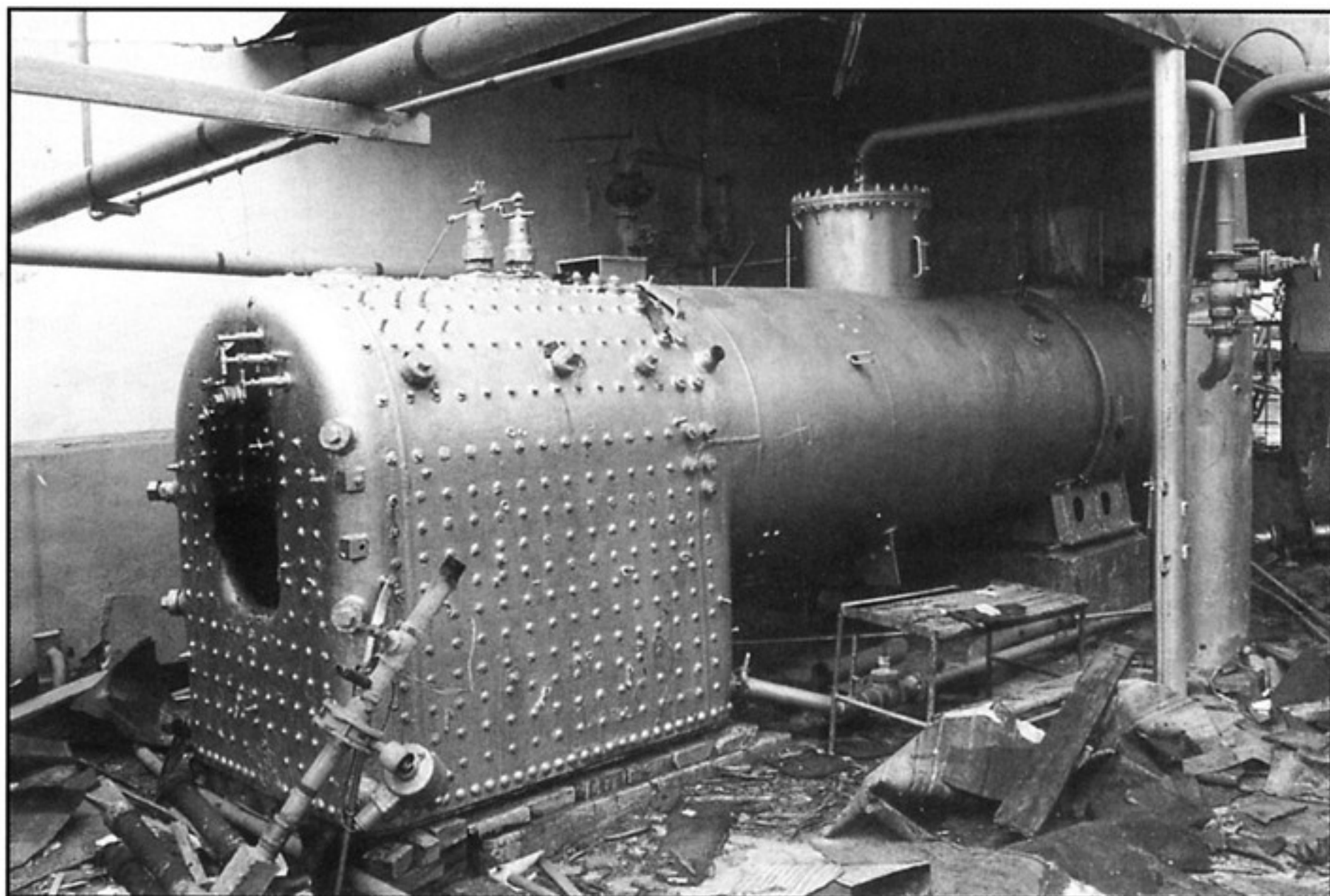
Местные жители пользуются в основном автобусом, стоимость проезда в котором составляет где-то 250 рублей, а время следования - 5 часов. Несколько раз в неделю из Южно-Сахалинского аэропорта выполняются рейсы в Оху стоимостью 2500 рублей на небольших самолетах.

В самой Охе действует локомотивное депо и установлен паровоз-памятник ПТ4-524. Закрывается движение по ответвлению в сторону Нефтегорска. Времени было мало, и мы ограничились осмотром локомотивного депо в Ногликах и небольшого участка пути до Катанглей.

Участок Ноглики-Катангли разобран, как поведал нам один из местных жителей, где-то в 1998-1999 годах. Уложенные в путь рельсы обрываются за переездом у границы узкоколейной станции. Хорошо сохранена насыпь, во многих местах в ней остались лежать деревянные шпалы. По бывшей узкоколейке местные жители протоптали тропинку к садовым участкам. Выйдя на перегон,



Паровоз Д51, ст.Дальнее. Фото А.Белкина



нам удалось обнаружить брошенные тепловозы ТУ6П (ТУ8П), ТУ7(ТУ7А), плужный снегоочиститель, сделанный на базе крытого товарного вагона, и пару мотовозов-электростанций ЭСУ2А.

Осмотрев и сфотографировав их, возвращаемся на основную станцию, где в это время выполнял маневры с товарными вагонами

двухсекционный тепловоз ТГ16, который утром привел наш поезд из Южно-Сахалинска. В его кабине теперь находилась маневровая бригада, специально откомандированная из депо вместе с локомотивом.

(Окончание следует)



Кузов старотипного вагона японской постройки, ст.Ноглики. Фото А.Белкина



Центральный музей железнодорожного транспорта МПС России/ 221x190 мм, 55 с. цв. илл., подарочное издание. К своему юбилею Музей выпустил красочно оформленный и прекрасно иллюстрированный двуязычный (русско-английский) путеводитель по залам и экспозициям музея. Через историю музея можно проследить и историю Российских железных дорог, а также историю Министерства Путей сообщения России. Отрадно, что это издание выдержано в строгом, исторически корректном и достойном виде.



ПАНТОГРАФ/ Журнал №1 (март) 2004 радует своих читателей многими интересными материалами - это действительно очень информационное познавательное издание по теме гортранспорта. В этом выпуске обилие новостной информации от своих народных корреспондентов из различных городов России и стран СНГ, окончание статьи об Архангельском трамвае, статья о троллейбусах ЯТБ-1 в Ленинграде, адлерском автобусе и новых украинских разработках. Моделизм представлен статьей Александра Кобрица о моделях автобусов и пр. пр. Заказать журнал можно по почте: 300012, Тула, ул.Н.-Руднева, 25-13-5.

KOLEJE male i duze/ "Дороги малые и большие" Журнал из Польши, начавший выходить с 2000 года. Формат 210x280, 70 с., цв. Выходит 1 раз в два месяца. Цена в розницу 7,5 евро. По дизайну, оформлению и полиграфии очень близок к eisenbahn-kurier, хотя, может только показалось.... Редактор Криштоф Вишневский собрал представительную команду авторов. В этом номере несколько исторических публикаций, рассказ о садовых дорогах, история паровоза Ty23 с чертежами и архивными фотографиями высокого качества. Приведен полный списочный состав

Благодарим Михала Малека (Чехия), Богдана Браневского (Польша), Йорна Пахля (Германия) за помощь в подготовке обзора прессы



этой серии. В модельном разделе - описание BR58 от ROCO, статья о технологических секретах в работе с аэрографом и многое другое. Журнал производит приятное впечатление.

Автомобильный моделизм/ 2/2004 Журнал выходит и собирает на своих страницах обширный обзорный и аналитический



материал. В этом выпуске - статья об истории ГАЗ-53 с модельным обзором, статья Л.Суславичуса "Брак по принуждению, или история "Варшавы", статья А.Июффе об автобусах ЛАЗ-695 и многие другие материалы...

EISENBahn KURIER/ Журнал хорошо известен своими добротными обстоятельными публикациями и информационной насыщенностью, как по темам современных же-

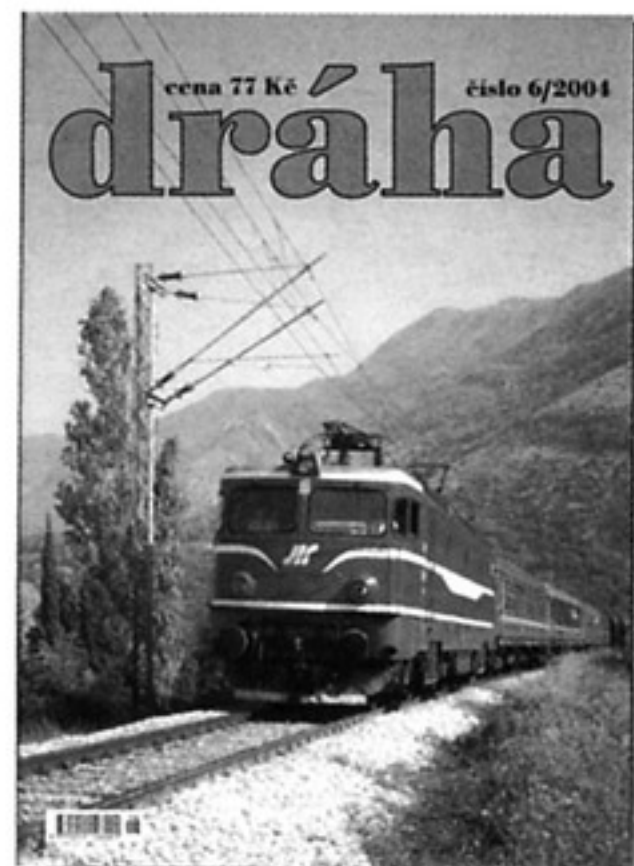


лезных дорог и ретро, так и в области моделизма. В этом номере особый интерес представляет иллюстрированный рассказ о военных железнодорожных перевозках в Европе в Первую мировую войну, фотогалерея о празднике пара в Чехии, рассказ о финских железных дорогах сегодня. Модельная полка представляет BR50 от ROCO, EG3100 от Heljan, а также паровоз "Mikado" от Weinert.

"В обход или прямо?" исторические метаморфозы верейбинской долины. А.Никольский/ В выпуске ЖД №7 появилась монография о весьма запутанной истории возникновения и периодического исчезновения т.н. Верейбинского обхода на знаменитой Петербурго-Московской железнодорожной линии. Причем эти загадки возникали не многие десятилетия назад, а уже в наши дни. На основании подлинных архивных материалов, воспоминаний, личных наблюдений ав-



тора во время поездок и путешествий восстановлена цепочка, своего рода витка исторической спирали, когда на новом уровне развития техники трасса прохождения рельсовой магистрали была возвращена на свое историческое место, как и было задумано ее великими создателями. Это еще раз говорит о тщетности попыток бездумным разрушением ранее созданного оставить свой след в истории российских железных дорог.



DRAHA/ Журнал из Чехии 6/2004 рассказывает об истории депо Прага. Причем в журнале публикуется план депо (наверное, секретный) и станционного развития. Опубликованы обзорные материалы об эксплуатации электропоездов единой Европы - Дисполор, Еврораннер, Евроспринтер; о железных дорогах бывшей Югославии и др. материалы.



2ТЭ10Л-005 и ТЭП10Л-012. Луганский тепловозостроительный завод, заводское фото. Редакция выражает искреннюю признательность Юрию Шепеленко и Евгению Абрамову за помощь в публикации.





М62-1003 - этот тепловоз является первым тепловозом М62, построенный для эксплуатации на железных дорогах СССР. Эксплуатировался в депо Брест. В настоящее время машина является экспонатом МЖТ в Бресте. Фото и информация М.Ласовка.

ВЛ80-1066-1 - электровоз односекционный двухкабинный появился в результате "клонирования" ВЛ80^С-1066 с целью получить четырехосную машину для вождения пассажирских поездов.

ВЛ11^К-400 - электровоз приписки Свердловск прошел КВР с продлением срока службы на Екатеринбургском электровозоремонтном заводе ЕЭРЗ. В результате модернизации исчезли клеммные ящики, появились буферные фонари новой конфигурации. Электровоз остался в традиционной окраске российских железных дорог - зеленый кузов и серая крыша, желтая окантовка.

Фото и информация Василия и Дмитрия Быковых

Электровоз DS3-001, Днепропетровского электровозостроительного завода. Промышленная группа Сименс AG заключила крупный договор (120 миллионов евро) на поставку на Украину для комплектации электрическим оборудованием 100 локомотивов типа DS3 Днепропетровского электровозостроительного завода.

Эти электровозы будут построены для железных дорог Украины. Оборудование позволит производить мультисистемные электровозы. Сименс поставит выпрямительное силовое оборудование, оборудование для вспомогательных нужд и системы управления.

Опытный образец электровоза DS3-001 прошел предварительные испытания. Это первый на Украине электровоз, весом 90т, с максимальной скоростью 160 км/ч и мощностью 4800 кВт. Оборудование будет изготовлено на заводах Siemens в Нюрнберге и Крефельд-Уердинге. Весь проект рассчитан до 2009г.

Фото на стр. 15. Использованы материалы Siemens AG.



ЭП10 ржавеет....

Напомним, что ЭП10 - единственный в России электровоз двойного питания с асинхронным приводом. Он построен в единственном экземпляре и находится в Щербинке. На НЭВЗе в сборочном еще один кузов 002, но он там стоит уже несколько лет. Сборку практически не начинали. Проблем несколько. Во-первых, это отрицательные испытания на ЭМС в Щербинке и очень высокая стоимость комплекта силового оборудования от ADTranz. Электровоз ЭП10 стоит как 4-5 ЭП1 и, в условиях нехватки пассажирских электровозов переменного тока, строить их видимо слегка невыгодно. Дело в том, что проект начинался при другом руководстве МПС, департамента лок.хоз., ВЭЛНИИ (разработчик электровоза), НЭВЗа. Сейчас руководство везде другое, а договор со швейцарцами остался, где МПС обязуется выкупить 20 комплектов оборудования. По ситуации становится ясно, что негативные результаты по ЭМС - это самый безобидный для МПС способ свалить вину на зарубежных партнеров и потянуть вопрос с проектом до его морального устаревания. Можно напомнить, что асинхронный привод славится уменьшением расходов на эксплуатацию, кратного уменьшения энергопотребления, и такие машины сейчас являются наиболее современными и прогрессивными с точки зрения технологий 21 века. Но стоимость электровоза значительно выше за счет большей цены электрооборудования. В нашей стране с нашими зарплатами пока выгодней платить жалкую (по сравнению с Евросоюзом) зарплату, чем вкладывать деньги в дорогую технику. В Германии такой электровоз бы окупился лет за пять, а у нас срок окупаемости может превысить срок службы - дураков нет. Срок окупаемости считается как отношение капиталовложений к сумме годовых издержек на эксплуатацию. Делайте выводы. Кстати стоимость разницы ЭП1 и ЭП10 порядка 35 к 120 миллионам. ЭП10 даже не предусматривается в утвержденном "Основном типаже локомотивов".



М.Кацер, Новочеркасск

Типаж и основные параметры локомотивов для РЖД

Типаж создан в целях разработки перспективного экономичного, соответствующего мировому уровню тягового подвижного состава и на этой основе значительного повышения эффективности железнодорожных перевозок. Этот типаж утвержден распоряжением МПС от 27 ноября 2002 г.

В типаж включены электровозы и тепловозы. Приведем типаж, относительно электровозов:

- Л1- пассажирский шестиосный;
- Л2- пассажирский четырехосный;

Л3- пассажирские скоростные;

Л4- грузовые шестиосные;

Л5 – секции грузовых электровозов, четырехосные

В типаже приведены основные требования к оборудованию локомотивов, кузову, экипажной части, тормозному и пневматическому оборудованию, тяговому оборудованию, кабинам управления, системам управления и обеспечения безопасности движения, вспомогательному электрическому оборудованию.

В таблице 1 приводим основные параметры электровозов.

Условное обозначение типа	Л1		Л2		Л3		Л4		Л5	
Условное обозначение серии	ЭП2	ЭП3	ЭП4	ЭП5	ЭП100	ЭП200	Э2	Э3	ЭС4 (2хЭС4)	ЭС5 (2хЭС5)
Заменяемая серия	ЧС2, ЧС2 ^Т	ЧС4, ЧС4 ^Т			ЧС200		ВЛ10 ВЛ11	ВЛ80	ВЛ10, ВЛ11	ВЛ80
Род тока, напряжение на токоприемнике	пост3,0кВ перем. 3,0 кВ 25 кВ/50Гц		пост3,0кВ перем. 3,0 кВ 25 кВ/50Гц		пост3,0кВ перем. 3,0 кВ 25 кВ/50Гц		пост3,0кВ перем. 3,0 кВ 25 кВ/50Гц		пост3,0кВ перем. 3,0 кВ 25 кВ/50Гц	
Род службы	пассажирские				скоростные		грузовые			
Габарит по ГОСТ 9238	1Т									
Климатическое исполнение	У(УХЛ)* От -50 град.С до +40 град.С (от -60 градС до +40 град.С)									
Номинальная нагрузка от колесн.пары на рельсы, кН	211...221				186...196		226...245			
Служебная масса, т	129...135		86...90		152...160		138...150		92...100 2х (92...100)	
Осевая формула	2о-2о-2о 3о-3о		2о-2о		2о-2о-2о-2о		2о-2о-2о		2о-2о 2х(2о-2о)	
Диаметр бандажей, мм	1250									
Конструкц.скорость, км/ч	160				200		120			
Тип тягового двигателя	Асинхронный**									
Тип тягового привода	3-го класса (с опорно-рамным подвешиванием ТД и редуктора)***						1-го класса (с опорно-осевым подвешиванием ТД)***			
Мощность продолжительного режима на валах ТЭД, кВт	6600		4400		7800		5700...6000		3800...4000 2х(3800...4000)	
Сила тяги расчетн.режима, кВт	310		210		280		370...390		240...260 2х(240...260)	
Максимальн. сила тяги, кВт	400		265		400		564...585		376...392 2х(376...392)	
Сила тяги при максимальной скорости, кН	147		98		140		170...180		114...120 2х(114...120)	
Коэффициент мощности		0,95		0,95		0,95		0,95		0,95
Параметры системы электроснабжения пассажирского поезда, кВт, не менее	1200		1200		1200		Не предусматривается			
Номинальное напряжение электроснабжения, В	3000		3000		3000					
Ток часового режима на один токоприемник, А, не более	3200	750	2200	750	3200	750	2200	750	3200	750
Мощность электрического тормоза на валах ТЭД, кВт - рекупер.на постоянном и переменном токе -реостатного на постоянном токе	не менее 6000		не менее 4000		не менее 6500		5700...6000		3800...4000 2х(3800...4000) 2800...3000 2х(2800...3000)	
	не менее 4500		не менее 3000		не менее 4500		4200...4500			
Тип вспомогательного привода	Асинхронный с плавным регулированием									
Система управления	электронная, микропроцессорная									
Безопасность движения	комплексное локомотивное устройство с цифровым радиокомплексом									
Безопасность жизни и здоровья локомотивных бригад	Обеспечение современных санитарно-гигиенических требований									

*По требованию заказчика

** По освоению преобразователей для асинхронных ТЭД

*** Допускается применение привода 2-го класса с опорно-осевым тяговым редуктором

Новости с Южно-Уральской...

В апреле мне довелось побывать в г. Челябинске. По случайности время моего приезда совпало с юбилеем Южно-Уральской железной дороги. В этом году Южно-Уральская ж.д. праздновала свое семидесятилетие. Дорога была образована в 1934 году. Управление дороги находится в Челябинске. Основные узловые станции: Челябинск, Бердяш, Карталы, Магнитогорск, Курган, Петропавловск, Орск, Оренбург, Троицк. Эксплуатационная длина дороги около 5 тыс. км. Южно-Уральская ж.д. является важнейшим связующим звеном в транспортной сети России, которое соединяет Сибирь, дальний Восток с европейской частью России.

Сойдя с поезда, я невольно обратил внимание на сверкающий недавним ремонтом вокзал. Видимо, ремонт был приурочен к юбилею дороги. Внутренняя отделка вокзала поражает своей красотой. Очень удачно подобраны цвета материалов, примененных при внутренней отделке залов. Сферические своды потолков покрашены в белый цвет. При включении подсветки потолка на белом фоне появляются мерцающие белые и голубые огни, создается эффект звездного неба, стены и пол отделаны серым мрамором; также при отделке использовалось очень много стекла и хромированных металлических конструкций. За порядком и безопасностью следит служба безопасности. Всякий сброд типа бомжей и т.д. во внутрь не допускается. В каждом зале дежурит по 2 – 3 человека охраны и любой пассажир чувствует себя в безопасности. Остается только сказать спасибо начальнику вокзала за то, что сумел так организовать работу своих подчиненных, а начальникам наших вокзалов хочется пожелать добиться таких же успехов.

Чуть позже я посетил депо Челябинск. В депо мне попала новенькая ЭТ2МЛР-062, которая проходила там испытание. Этот электропоезд получил название «Юбилейный». Еще в депо стояла новенькая ЭД4М-0109. Постепенно парк электропоездов обновляется. В депо я осмотрел «центр реабилитации локомотивных бригад», оборудованный по последнему слову техники. Очень понравилась серьезность, с которой руководство депо подходит к подготовке кадров. В депо имеется целый учебный центр, в который входит не только здание с классами, но и действующие тренажеры собранные из списанных локомотивов (о них писал А Расчектаев в ЛТ 11/2003 – это ВЛ10-547, ЧС7-241, ЧМЭЗ-243 и 2Т10В-3349). Подробнее о электровозе ЧС7-241. Как я выяс-



Встреча двух эпох: ЧС7-256 и ПЗ6-0182, Челябинск
ЭР2К-632 "Южный Урал". Фото Дм.Чернова

нил, на этом электровозе заводом были установлены нестандартные карданы приводов тяговых двигателей. В процессе эксплуатации они вышли из строя, менять их, конечно же, не на что. Так электровоз попал под «забор», практически не выработав свой ресурс. Без дела машина простояла недолго – руководство депо решило использовать ее как тренажер для обучения

локомотивных бригад. О поездке в Челябинск остались только приятные впечатления. Хочется поздравить весь коллектив Южно-Уральской железной дороги с Юбилеем, пожелать им успехов в труде и чтобы их работа приносила пассажирам только радость!

Дм. Чернов

Тренажер ЧС7-241, тч Челябинск. Фото Дм.Чернова





Электропоезд ЭТ2-МЛР-062, тч Челябинск. Фото Дм.Чернова



Электровоз DS3-001 Днепропетровского электровозостроительного завода.



В ТЧ Полтава Южной ж.д. (Украина) успешно эксплуатируется тепловоз ТЭП70-0030, который, возможно, является самым ранним тепловозом этой серии из находящихся в настоящее время в эксплуатации. Тепловоз приписки депо Полтава.

Фото и информация Алексея Ямбаршева, февраль 2004 г.

ЧС7-250 в красной окраске. Челябинск. Фото Дм.Чернова

ТЭ10У-0213, Челябинск
Фото Дм.Чернова



Музейная дорога Йокиойнен. Поезд на мосту на подходе к ст. Минкио.

Танковый музей в Пароле. Трофейная советская бронеплощадка периода Второй мировой войны.

Паровозный парк Хаапамяки:
Пассажирский танк-паровоз Рг2 1800 (Henschel 26132/1941) типа 2-3-2Т имел прозвище "Гитлер". Эти необычные машины были заказаны для ж.д. Эстонии, но поступили в Финляндию. Слева: от серии КЗ (позднее Тv1) из 142 локомотивов сейчас Финляндии сохранилось лишь 4 машины. Этот Тv1 609 (Tampella 278/1917) - старейший экземпляр среди локомотивов этой серии.



Ю.Л.Ильин (Санкт-Петербург), фото автора

ВОСЕМЬ ДНЕЙ В ФИНЛЯНДИИ



Музейная дорога Йокиойнен. Танк-паровоз №4 на ст.Минкио. Построен бельгийским заводом Тюбиза в 1947 г.

(Продолжение. Начало в 5/2004)

Локомотивовагоноремонтный завод в Хювинкя

Мастерские Финских ж.д. в Хювинкя я осмотрел 21 июля благодаря тому, что г-н Матти Бергстрем организовал визит на это предприятие. Мастерские Хювинкя были построены вскоре после окончания Второй мировой войны. Строительство новых мастерских оказалось необходимым, поскольку Выборг, где до 1939 г. находились мастерские, отошел к СССР. Сейчас остатки зданий Выборгских мастерских принадлежат локомотивному депо Выборг.

Мастерские Хаапамяки представляют собой несколько корпусов прямоугольной формы, возведенных из красного кирпича. Имеется трансбордер для перемещения локомотивов с одного пути на другой. Вообще же территория мастерских весьма значительна, частично она занята сосновым лесом. Некоторые пути уже начали зарастать деревцами. На путях мастерских хранятся некоторые экспонаты Железнодорожного музея Хювинкя. В их числе имеется три паровоза: Hr1 1001, Tr1 1096, Vr3 755 (Tampella 360/1926). Все локомотивы покрыты консервацией для длительного хранения. Последний из перечисленных паровоз имеет вес в рабочем состоянии 77,9 т и является самым большим в Финляндии танк-паровозом. Кстати, из пяти построенных машин сохраняется три, что можно считать совсем неплохим результатом.

Значительная часть путей мастерских занята отставленными от работы 6-ти осными тепловозами серии Dr13, имеющими номера в диапазоне 2302-2354. Об этих интересных машинах стоит рассказать особо.

Спроектированы они были во Франции фирмой Альстом, а затем строились и в Финляндии. Всего в 1962-1965 гг. было выпущено 54 штуки. Имея в одном кузове два дизеля, они развивали мощность 2800 л.с. и являлись в Финляндии самыми мощными. Особенно интересны тележки, так как на каждой имеется только один тяговый двигатель и осуществляется групповой привод на три оси. Что и говорить - компоновка машин весьма оригинальна. К сожалению, к моменту моего приезда в 2000 г. большинство этих тепловозов было отставлено от работы, а часть уже уничтожена. Это было обусловлено тем, что, во-первых, большинство магистралей было к тому времени уже электрифицировано, и столь мощные тепловозы перестали требоваться, а во-вторых, машины проработали более 30 лет, то есть выработали свой ресурс. Причина того, что в Хаапамяках какое-то время существовало "кладбище" этих машин заключается в том, что на тепловозах Dv12 (сейчас основная серия) и Dr13, исключаемых из инвентаря, установлены одни и те же дизели. Именно поэтому с разделкой Dr13 спешить не стали с тем, чтобы использовать их как источники запчастей. Один тепловоз Dr13 во время моего визита в мастерские Хювинкя реставрировали для музея, расположенного в этом же городе. Еще одну такую же машину реставрировали в Хаапамяках. Так что с сохранением "современной" техники дела в Финляндии обстоят неплохо.

Железнодорожный музей Тойяла

На железнодорожной магистрали Риихимяки - Тампере находится ст. Тойяла. В бывшем локомотивном депо на этой станции

находится железнодорожный музей. Несколько экспонатов, а именно 4-х осный деревянный пассажирский вагон (сейчас магазин сувениров и железнодорожной литературы), рельсовый автобус и 2-х осный снегоочиститель находятся под открытым небом. Остальная техника надежно сохраняется и экспонируется в стойлах депо.

Музей в Тойяле был создан в результате кооперации Муниципалитета г. Тойяла, Финских ж.д., и, конечно же, любителей железных дорог. Так само здание веерного депо по-прежнему является собственностью Финских ж.д. За умеренную плату депо арендует муниципалитет г.Тойяла. Любители железных дорог производят своими силами реставрацию подвижного состава. Муниципалитет в летнее время выделяет штат для работы музея. Такая кооперация различных организаций и частных лиц вообще является весьма характерной для музейного дела в Финляндии. Финансирование музеев из различных источников и коллегиальность руководства широко распространены.

В музее представлены мотовозы и небольшие тепловозы колеи 1524 мм. Именно они являются основной специализацией музея. В этом его отличие от Железнодорожного музея Хювинкя и Паровозного парка Хаапамяки. Впрочем, есть и два магистральных локомотива. Речь идет о паровозе Tv1 933 (Tampella 484/1938) и тепловозе Dr 12 2241 (Lokomo 547/1963). Паровоз Tv1 933 типа 1-4-0 более известен в СССР как серия КЗ. Эти паровозы были выпущены в большом, по финским меркам, количестве 142 шт. в 1917-1944 гг. Несколько машин серии КЗ в 1940 г. были переданы в СССР. Много лет назад Tv1 933 был выкуплен у Финских ж.д. и с тех пор принадлежит одно-

му частному лицу. Необходимо отметить, что в настоящее время паровозов серии Tv1 сохранилось не много - всего 4 шт.

Есть в музее еще два интересных паровоза. Один из них - Vr2 964 (Tampella 453/1931) типа 0-3-1T. Локомотив принадлежит г-ну Олави Кильпио, который выкупил небольшой маневровый танк-паровоз у Финских ж.д. Особенностью паровоза является многогранная будка, боковые стенки которой имеют вид выступающих эркеров. Второй паровоз бестопочный типа 0-2-1 постройки завода Napomag 10594/1928 г. Этот паровоз эксплуатировался на подъездном пути лесопильного завода в пос. Барышево на Карельском перешейке. Указанная промышленная ветка примыкала к ныне не существующей железнодорожной линии Житково - Мичуринское. К счастью, паровоз успели эвакуировать вглубь Финляндии до занятия пос. Барышево советскими войсками в ходе Зимней (советско-финской) войны 1939-1940 гг.

Сходным образом сложилась судьба одного небольшого 2-х осного мотовоза (Lokomo 2/1932), эксплуатировавшегося на целлюлозно-бумажном комбинате в Питкяранте. В 1939-1940 гг. локомотив был вывезен из приграничной Питкяранты вглубь Финляндии. Сейчас мотовоз экспонируется в Тойяле.

Два крайних стойла веерного депо Тойяла отделены от остальных и используются для реставрации подвижного состава. Здесь же расположено небольшое служебное помещение, где хранится историческая и техническая документация. В зимнее время отапливаются только эти служебные помещения. Экспозиционные стойла не отапливаются. По словам г-на Олави Кильпио, бывшего нашим гидом по Тойяле, дальнейшего увеличения числа натуральных экспонатов в Тойяле не планируется, так как все стойла депо уже заняты. Г-н Олави Кильпио считает, что в суровых климатических условиях Финляндии (климат в южной части Финляндии почти такой же, как в Санкт-Петербурге) натурные экспонаты должны храниться только в крытых помещениях.

Танковый музей в Пароле

В поселке Парола, расположенном между Риихимяки и Хамезнлинной, находится основной в Финляндии танковый музей. В экспозиции, частично расположенной в двух павильонах, а частично под открытым небом, находится несколько десятков танков, самоходных пушек, броневиков, бронетранспортеров, противотанковых пушек и другой военной техники. На большинстве танков нанесена финская свастика, не столь уж сильно отличающаяся от нацистской. Экспозиция музея построена в духе финского патриотизма. Посмотрев этот музей, может сложиться впечатление, что Финляндия не проиграла в Зимней и Второй мировой войнах, а наоборот выиграла. Особенно впечатляет обилие захваченных финнами советских танков, которые потом использовались финскими войсками: Т-70, Т-28, Т34, Т34-85, КВ и другие.

Для любителя железных дорог этот музей интересен тем, что здесь экспонируется несколько вагонов бронепоездов и паровоз ТкЗ 1106 (Lokomo 144/1943). Этот подвижной состав расположен на вершине довольно высокого холма поросшего соснами. На террасах, устроенных на склоне холма, рядами выставлены танки. Что же касается бронев



Танковый музей в Пароле. Один из финских бронированных вагонов. Этот броневоз сохранился со времен Гражданской войны в Финляндии (1918 г.)!



нов и паровоза, то из них сформирован музейный бронепоезд. Впрочем, в реальной жизни эти броневозы относились к разным бронепоездам. Так один из вагонов принадлежал русскому бронепоезду постройки до 1918 г. Другой вагон-4-х осный советской постройки 1930-х гг., захваченный финской армией в качестве трофея. Сам паровоз не бронирован и в принципе поставлен здесь для того, чтобы просто придать музейному бронепоезду более наглядный и законченный вид. Весьма сомнительно, что именно ТкЗ 1106 имел хоть какое то отношение к финским бронепоездам. Впрочем, решение экспонировать ТкЗ в Пароле нужно признать правильным, так как паровозы этой серии бронепоезда водили. Жаль только, что видимо при установке у паровоза были погнуты трапы от передней площадки к котлу и отсутствуют сцепные и ведущие дышла. Спереди и сзади бронепоезда находятся две 2-х осные платформы постройки 1930-х гг.

Музейная дорога Йокиойнен

Музейная дорога Йокиойнен является основной организацией, специализирующейся на сохранении узкоколейного подвижного состава.

История этой железнодорожной линии колеи 750 мм началась в 18 марта 1897 г. когда Сенат Финляндии утвердил концессию на строительство узкоколейной линии с тем, чтобы соединить небольшой город Форсса со ст. Хумппила, расположенной на ширококолейной дороге Турку-Тойяла. Временное движение по узкоколейной линии открылось 9 декабря 1898 г., а примерно через год, 25 октября 1899 г., дорога была сдана в постоянную эксплуатацию. Протяженность линии составила около 23 км. Это была одна из трех основных узкоколейных дорог Финляндии. Две другие линии были Хювинкя-Карккила и Ловиса-Весиярви. Интересно, что все эти линии были колеи 750 мм.

За долгие годы своего существования узкоколейная дорога постепенно развивалась, обновляя подвижной состав. Но были и потери. Так 2 единицы тягового подвижного состава попали в СССР. В 1943 г. финны отправили 4-х осный моторный вагон № 2 постройки 1932 г. на остров Койвисто (сейчас Большой Березовый) для работы на крепостной узкоколейной дороге, обслуживавшей позиции береговой артиллерии. В 1944 г. эта дорога вместе с островом была захвачена Советской армией. В 1976 и 1977 гг. мне довелось отдыхать на Большом Березовом ост-

рове. По воспоминаниям местных жителей узкоколейку и позиции береговой артиллерии ликвидировали в 1957 году. При этом большая часть подвижного состава была разрезана на месте, но один очень комфортабельный вагон (видимо моторный вагон с ж.д. Йокиойнен) отправили в Кронштадт на крепостную дорогу. При посещении Кронштадтской узкоколейной ж.д. в 1982 г. (тогда небольшой ее участок еще действовал) никаких следов моторного вагона обнаружить не удалось. Кроме того, в порядке репараций в 1945 г. с дороги Йокиойнен в СССР был отправлен паровоз № 4 типа 1-3-1Т, выпущенный заводом Хеншель в 1937 году.

В виду потери части подвижного состава ж.д. Йокиойнен заказала 2 новых паровоза на заводе Тюбиза в Бельгии. Эти мощные паровозы типа 1-3-1Т были построены в 1947 году. Тем не менее, уже в 1950-е гг. стало ясно, что пик своего развития дорога прошла. 31 августа 1954 г. по линии прошел последний пассажирский поезд, после чего пассажирские перевозки прекратились. Линия продолжала эксплуатироваться только для грузовых перевозок. К узкоколейной магистрали примыкали подъездные пути, часть из которых было электрифицировано. Здесь работали маленькие узкоколейные электровазы.

Необходимо отметить, что уже в то время эта узкоколейная линия пользовалась большой популярностью среди финских любителей. С 1971 г. по этой дороге организовывались поездки пассажирских ретро-поездов. Однако в конце 1973 г. договор между любителями и дорогой Йокиойнен был расторгнут и движение ретро-поездов прекращено. Было принято решение о закрытии и разборке дороги. 29 марта 1974 года по дороге прошел последний грузовой поезд. Вскоре началась разборка путей. В 1974 г. были сняты рельсы с участка Форсса-Йокиойнен, а в 1975 г. та же участь постигла участок Хумпилла-Минкио. Энтузиасты организовали общество "Музейной железной дороги Йокиойнен", которое начала борьбу за сохранение линии. В результате любителям удалось предотвратить разборку среднего участка дороги между станциями Минкио и Йокиокнен протяженностью 6,4 км. С 25 июня 1978 г. этот участок стал действовать как музейная дорога. К сожалению, как уже упоминалось, избежать разборки остальных участков дороги тогда не удалось. Особенно досадной утратой стало уничтожения высокого металлического моста через реку Лоймийоки. Этот красивый мост на металлических опорах был крупнейшим инженерным сооружением на линии. Летом 2000 г. я с г-ном Олави Кильпио посетил это историческое место. Увы, от моста остались лишь береговые гранитные устои. Местность вокруг сильно изменилась, на бывшей узкоколейной трассе были возведены промышленные корпуса... Таким образом, возможность реставрации линии до г.Форсса навсегда отпала.

Как уже упоминалось, в качестве музейной линии использовался средний участок дороги, и примыкания к широкой колее в течение примерно пятнадцати лет у дороги не было. Поэтому у любителей возникла идея снова возродить участок Хумпилла - Минкио. Земляное полотно дороги на этом участке неплохо сохранилось, и препятствий для реализации продолжения линии не было. Местные власти поддерживали этот проект и согла-



Музейная дорога Йокиойнен. Мощный узкоколейный паровоз №6 железной дороги Ловиса-Весиярви. После реставрации.

сились оказать ему необходимую поддержку. На строительстве линии трудились местные безработные. 5 июня 1994 г. реконструированный участок Минкио - Хумпилла открылся для движения поездов. С тех пор длина главного хода музейной линии составляет 14,1 км. По европейским масштабам это довольно длинная музейная дорога.

Параллельно с борьбой за сохранение дороги и ее эксплуатацией с 1970-х гг. любители активно занимались приобретением, доставкой и реставрацией узкоколейного подвижного состава. Часть этого подвижного состава прекрасно отреставрирована и эксплуатируется на линии, а часть хранится в специальных металлических ангарах на ст. Минкио. Это хранилище называется узкоколейным музеем. И хотя коллекция собрана очень ценная и интересная в нашем понимании музеем она не является. Дело в том, что экспонаты стоят в металлических ангарах предназначенных для ремонта и хранения, но отнюдь не экспонирования техники. Некоторые из них находятся в различных стадиях реставрации. Отсутствуют, какие либо пояснительные тексты, плоскостные экспозиции и другие неотъемлемые атрибуты музея. Впрочем, не это главное - суть состоит в том, что техника надежно сохраняется в крытых помещениях. Эта коллекция в основном была сформирована в 1970-е гг. когда в Финляндии было еще много исторической техники, выбывавшей в те годы из эксплуатации. Старейшим в этом музее является миниатюрный американский танк-паровоз типа 0-3-0 завода Портер № 2313 выпуска 1901 г. Он под № 1 эксплуатировался на дороге Аанекоски - Суолахти. Запоминаются также 2 мощных паровоза типа 1-4-0 крупнейшей в Финляндии узкоколейной дороги Ловиса - Весиярви. Один из них за № 6 выпуска Тампелла 141/1909 г, а второй выпуска Оренштейн и Коппель 9454/1921 г. Последний из них долгое время, вплоть до 1995 г. был паровозом-памятником на ст. Лахти. Несомненно, доставка его в Минкио после длительного хранения под открытым небом является правильным решением. В коллекции музея имеется много узкоколейных тепловозов и мотовозов и даже два электроваза, один из которых 1905 г. выпуска.

Для тяги поездов по музейной дороге в основном используются два паровоза типа 1-3-1Т. Прежде всего, это местный, то есть

изначально дороги Йокиойнен, паровоз № 4. Это бельгийский танк-паровоз выпуска завода Тюбиза 2365/1947 г. Интересно, что второй такой же паровоз в 1970-е гг. был продан в Великобританию и сейчас находится на музейной дороге Ввелчпул энд Лланфайр. Второй действующий паровоз на первой в Финляндии музейной дороге - это локомотив № 5 бывш. ж.д. Хювинкя - Карккила. Эта машина гораздо более древняя - выпуска завода Тампелла 289/1917 г. Оба паровоза окрашены в темно-зеленый цвет и находятся в идеальном состоянии. Благодаря этим двум машинам поезда на музейной дороге бегут довольно бодро, развивая неплохие ускорения.

Пассажирские и так называемые кондукторские вагоны на исторической линии все 4-х осные. Самый старый из них - 1899 года, самый новый - 1928 года, то есть все они весьма почтенного возраста. Часть вагонов осталось со времен нормальной эксплуатации с самой дороги Йокиойнен, другие поступили с двух других линий: Ловиса - Весиярви и Хювинкя - Карккила. Все вагоны тщательно отреставрированы как внутри, так и снаружи. Особенно положительное впечатление оставляют их интерьеры.

Стоит упомянуть и об инженерных и архитектурных сооружениях на дороге. Сейчас на дороге остался один небольшой металлический мост через речку недалеко от ст. Минкио. Мост имеет гранитные устои, и один пролет, перекрытый балкой. Это место можно рекомендовать как одно из лучших для фотосъемки проходящих поездов. На ст. Минкио сохранился старинный деревянный вокзал и пассажирская платформа из гранитных блоков. Для другой станции небольшую деревянную постройку доставили с одной из станций VR.

Общество любителей на дороге Йокиойнен имеет большое число участников и пользуется финансовой поддержкой Министерства транспорта Финляндии, местных органов власти, частных компаний и отдельных лиц. Несмотря на большой труд любителей, без финансовых дотаций вышеперечисленных организаций музейная дорога не могла бы быть столь процветающей как сейчас. По словам руководителей дороги выручки от продажи билетов хватает лишь на покрытие самых основных эксплуатационных расходов,

то есть на топливо и смазку для паровоза и вагонов. И это при том, что труд любителей обслуживающих поезд и паровоз совершенно бесплатен. Все работы по реставрации вагонов и локомотивов во много раз превышают доходы от эксплуатации и финансируются различными государственными и частными организациями. Поэтому не будет преувеличением сказать, что бюджет музейной дороги более чем на 90 % состоит из дотаций и пожертвований. Вместе с тем было бы ошибочным думать, что эти дотации представляют собой какой-то постоянный гарантированный поток средств. Проблему финансирования в каждом конкретном случае, будь то

Железнодорожная экспозиция около торгового центра г.Ваммала.

Вагон-ресторана №2016 МОСВ, возможно был построен Тверским заводом в начале XX века.



ремонт паровоза или возведение ангара, приходится решать, отдельно подыскивая спонсоров на данный проект и лоббируя интересы дороги. Нужно признать, что коллективному руководству дороги это неплохо удается, и постепенно, год за годом, успешно реализуются все новые проекты. Так, например в 1997-1998 г. было капитально отремонтировано верхнее строение пути на участке Йокиойнен - Минкио.

Следует отметить, что финансовое положение дороги Йокиойнен заинтересовало автора далеко не случайно. В середине 1990-х гг. британские консультанты С.-Петербургских музеев настойчиво толкали российские музеи на путь коммерческой деятельности и чуть ли не самофинансирования. В ходе поездки 2000 г. в Финляндию выяснилось, что финский опыт полностью опровергает британские теории. В Финляндии вовсе не коммерческие операции, а финансовое донорство, и в первую очередь со стороны государства, имеет решающее значение для всех музеев.

Вагон-ресторан маршала Маннергейма

На шоссе Турку - Тампере, в окрестностях г. Ваммала находится придорожный торговый центр, включающий кафе и магазин. Около

него, буквально посреди чистого поля стоит несколько единиц железнодорожной техники, а именно: паровоз Vr1 № 659 (Тампелла 313/1921) типа 0-3-0Т, 4-х осный деревянный пассажирский вагон, и 4-х осный вагон-ресторан № 2016 Международного общества спальных вагонов (МОСВ). Именно этот последний вагон и представляет большую ценность, как в технической, так и исторической точки зрения. Прежде всего, следует отметить, что до 1917 г. находившиеся в Финляндии вагоны МОСВ относились к российскому парку подвижного состава этой организации. Судя по прямоугольному следу таблички, вагон 2016 возможно был построен Тверским заводом в начале XX века. На одной тележке тройного подвешивания типа МОСВ сохранилась табличка с надписью "Верхне-Волжский завод 1904 г. № 730 Тверь". Следует отметить, что в России вагонов-ресторанов МОСВ не сохранилось, а в Финляндии осмотренный экземпляр является единственным. Снаружи вагон 2016 имеет деревянную реечную обшивку, на крыше - световой фонарь. Вообще, сам вагон и обстановка вокруг него имеет несколько странный вид. С одной стороны, вагон весьма неплохо сохранился, включая прекрасный интерьер. С другой стороны, шпренгель частично обрзан и к одному из тамбуров сделана имею-

щая вид сарая пристройка. За вагоном складывается какой-то хлам. К вагону приставлена лестница, и все желающие могут осмотреть интерьер. Внутри вагона находится мемориальная экспозиция, посвященная исторической встрече Карла Густава Маннергейма и Адольфа Гитлера состоявшейся в Иматре в 1942 г. Адольф Гитлер принимал участие в торжественном банкете по случаю 75-летия маршала Маннергейма. Банкет проходил именно в вагоне № 2016. Внутри вагона хорошо сохранилась деревянная отделка стен, а также художественно выполненные из цветного металла детали и светильники. Правда, столы и стулья - относительно новые, однако внешне они выполнены вполне исторически корректно. Следует отметить, что этот вагон, как и другой подвижной состав находящийся здесь, является частной собственностью.

Второй вагон, находящийся здесь, относится к последнему поколению финских деревянных вагонов и особого интереса не представляет. К тому же вагон сильно обезображен пристройками. Паровоз Vr1 № 659 выставленный рядом стоит отдельно и доступен для осмотра со всех сторон. Дети используют паровоз как игровую площадку.

(Окончание следует)

Фролов С.В., г. Королев, фото автора

ПОИСК ПЕРВЫХ ДР1

Однажды, прочитав в 5 номере за 2003 год заметку о ДР1-07, мне припомнилось о своем поиске первых ДР1. Но, в начале немного истории...

В самом начале 60-х годов уже прошлого века на Рижском вагоностроительном заводе в соответствии с техническим заданием Министерства путей сообщения был разработан под руководством ведущего конструктора завода П.И.Курдюмова технический проект четырехвагонного дизель-поезда. Этот проект был рассмотрен 14 сентября 1961 года на совместном заседании Локомотивной комиссии Научно-технического совета МПС и Комиссии локомотивостроения и вагоностроения Государственного комитета Совета Министров СССР по автоматизации и машиностроению. Комиссии рекомендовано утвердить проект, разработать рабочие чертежи и приступить к постройке дизель-поезда. Министерство путей сообщения проект утвердило, и в середине 1963 года Рижский вагоностроительный завод построил первый отечественный дизель-поезд, состоявший из двух головных моторных вагонов, располагавшихся в голове и хвосте поезда, и двух промежуточных прицепных. Этот поезд получил обозначение серии ДР1, что означало дизель-поезд риж-

ский, 1-й тип. В периодической печати новый дизель-поезд иногда назывался просто «Балтика». В конце 1963 года завод выпустил второй дизель-поезд серии ДР1, в 1964 году построено еще 2 дизель-поезда и в 1965-1966 годах еще построено 6 дизель-поездов. Форма кабин машиниста у ДР1 с № 01 по 08 была в виде полуэллипса, а на дизель-поездах с № 09 изменена форма головной части моторных вагонов, которая стала выполняться по типу головных частей дизель-поезда серии ДР2 с использованием гнутых лобовых стекол от автобусов ЛАЗ-695. Все первые дизель-поезда серии ДР1 поступили в депо Засулаукс Прибалтийской железной дороги. Где-то в конце 70-х годов первые дизель-поезда были отставлены от поездной работы, часть их направили на работу в ПМС, а остальные списали в металлолом.

На начало XXI века из первых дизель-поездов остался головной вагон ДР1-07, который находится в ПМС-57 на ст. Бологое, а также, по слухам, головной и прицепной вагон ДР1-02 из депо Засулаукс теперь стоит г. Красноармейске, на военном полигоне.

Итак, в один из воскресных летних дней 2002 года, я решил отыскать следы ДР1-02, взяв с собой телеобъективы (так как я предполагал фотографировать

из-за военных заборов(!) и, приехав на ст. Красноармейск, я пошел вдоль железнодорожных путей. Сразу за переездом - кривая, с подъемом и светофором, справа - кладбище, затем высился забор оборонного предприятия, куда имелось ответвление, а вокруг все рельсы ржавые, да светофоры разбитые, в общем полная «мерзость запустения» без признаков эксплуатации. Осмотрев через забор территорию завода и не найдя там ничего интересного, я продолжил свои поиски. Далее была длинная прямая, а вокруг одни бетонные заборы с колючей проволокой, а иногда встречались даже наблюдательные вышки (правда без людей) и камеры наружного наблюдения. Дорога меня привела туда, где заборы были прерваны воротами, полностью перекрывающими железнодорожные пути. Ворота были открыты (вот удача!), а за ними, - железнодорожный переезд с будкой охранников, проходная и далее небольшая железнодорожная платформа. Судя по тому, что вся платформа была в зарослях пассажиропоток там прекратился давненько (если таковой вообще имел место быть). Но, рискованное предприятие будоражит кровь и будит воображение и я, на свой страх и риск, продолжил свое путешествие по «секретным» оборонным предприятиям и полигонам былой эпохи. Пересекая пространство и время, я добрался до небольшой станции. На одном из путей стояли отставленные от работы тепловозы ТГМЗ, ТГМЗа, ТГМЗб, ТЭМ2У, ТГМ40с, на остальных - цистерны. Напротив станции был диспетчерский центр, а вокруг него множество автомобилей с военными номерами, а также стояло несколько автомобилей «Газель» со спутниковыми антеннами на крышах. И, что весьма забавно, все вокруг работают и меня не замечают! Это наши хваленые секретные оборонные предприятия... Далее, за станцией, было двухстоельное кирпичное депо. На его путях стояли железнодорожные краны, также ТГМ4, ТГМ40с, ТГК2, а в самом депо кипела работа. Возле депо под всяким хламом было то, что я искал: головной вагон ДР1-02 (судя по заводской табличке), прицепного вагона там не было. Осмотрев его, я пришел к выводу, что он вполне может быть музейным экспонатом. Сохранилась частично кабина машиниста, практически полностью сохранился салон с мягкими сиденьями, не было только тележек и дизеля. Вот тут я понял - как я ошибся с выбором объективов! Телеобъективы мне в данный момент не подходили! Но, кое-как сняв этот раритет, а также отставленные от работы тепловозы, я пошел обратно. Не заслужив ничьего внимания, я вышел на станцию Красноармейск...

Через несколько недель, вооружившись полным набором объективов, я опять приехал в Красноармейск. Снова я шел по уже знакомой мне дороге в сторону полигона, где находился ДР1-02, а на вышках дежурили охранники, да и ворота были заперты, а за ними кипела жизнь. ТГМ4 - проводил маневры, через переезд шныряли туда-сюда грузовики. Покружив вокруг да около и оценив всю тщету моих попыток проникнуть на территорию полигона, да и от греха подальше, я возвратился ни с чем. Уже позже я узнал, что ворота открывают для вывоза или для того, чтобы забрать вагоны на ст. Софрино, а потом их снова закрывают, так что очень мне тогда повезло в моем первом посещении. Я видел этот ДР1-02! Хочу обратиться к читателям. Может быть, откликнутся те, кто знает - как ДР1-02 оказался на этом военном полигоне? Участвовал ли он там во внутренних пассажирских перевозках при наличии там платформы. Если вы владеете подобной информацией, то напишите мне. (Адрес есть в редакции).

Литература:

1. В.А. Раков. Локомотивы отечественных железных дорог. 1956-1976 г.; Москва, Транспорт, 1999 г.
2. А.В. Потелешенко. Дизель-поезда отечественной постройки типа ДР1; «Локотранс», 5/1996 г.





... В 6 номере альманаха «Локотранс» за 2003 год был помещен мой материал об аккумуляторном локомотиве ЛАМ-01. Открыв 8-й номер ЛТ, я обнаружил отклик на эту статью, где указано на якобы имеющуюся там ошибку. В отклике утверждается, что никель-кадмиевые аккумуляторы батареи не нуждаются в обслуживании и не имеют пробок. Поэтому я напрасно опасался сложностей в работе аккумулятора. Данное замечание основано на применении таких батарей на подводных лодках. Не скрою, такое утверждение сильно удивило и меня, и моих товарищей по работе. Выяснилось, что данное замечание высказал один и читателей альманаха. Должен сказать, что, работая над статьями и заметками, многие авторы задумываются над их содержанием. Не являюсь исключением и я. Прежде чем взяться за данную тему, я не только изучил информацию Коломенского ВНИКТИ – исполнителя данной переделки тепловоза ЧМЭЗ, но и сам осмотрел локомотив, открыл двери капота, и обнаружил там никель-кадмиевую аккумуляторную батарею, состоящую из 375 элементов, причем каждый из элементов снабжен пробкой. Открыв одну из них, я убедился в наличии там электролита и, вообще, в обычной конструкции элемента. Эксперту, утверждающему, что никель-кадмиевые аккумуляторные батареи, не требуют обслуживания, хотелось бы порекомендовать, поближе познакомиться не только с подводными лодками, но и с этой самой железнодорожной техникой? Сделать это можно по книгам, но лучше практически, в депо, в ближайшем к месту жительства, а еще лучше – совместить и то, и другое. Поверьте, таким образом можно узнать много увлекательных вещей.

В частности, не трудно выяснить, что на всех электровозах и электропоездах, работающих на отечественных железных дорогах, как и на наиболее распространенных маневровых тепловозах серии ЧМЭЗ, на многих пассажирских вагонах в качестве штатных применяются именно, никель-кадмиевые аккумуляторные батареи. И все они требуют обслуживания, в том числе периодического контроля и, при необходимости, корректировки плотности электролита, проверки его уровня и долива дистиллированной воды, периодической смены электролита, для чего каждый из элементов (так называемых «банок»), имеют горловину с пробкой. Не является исключением и аккумуляторная батарея, установленная на аккумуляторном локомотиве ЛАМ-01. Так что утверждение о том, что никель-кадмиевые батареи, в принципе необслуживаемые, по крайней мере, неверно. Повторяю, выяснить это можно было, даже не видя аккумуляторного локомотива ЛАМ-01. Напротив, можно только удивляться, как, будучи читателем ЛТ, любителем железных дорог, выступивший с критикой по конкретному вопросу исхитрился обойти такие известные факты. К сожалению, в среде любителей встречается подобное пренебрежение возможностью изучения железнодорожной техники.

Так, 26 сентября 2003 года один из активистов ВОЛЖД А.В. Макуров организовал для желающих поездку на Коломенский завод, причем с экскурсией. Однако когда пригласили осмотреть новые локомотивы, этим предложением воспользовались далеко не все. Наибольший интерес проявили как раз тем, кто с локомотивами знаком не понаслышке. Многие же из молодежи вообще не стали подниматься в локомотив, мол, тепловоз – он и в Африке тепловоз. Потом приходится удивляться, откуда «необслуживаемые» аккумуляторы и т.д.

... Не спорю, хорошо, что каждый может высказать свою точку зрения. Но на деле часто получается, что критикующий (а критиковать, как известно, всегда проще, чем делать самому), не разобравшись, не вникнув в существо вопроса, торопится выразить негативное мнение о материале, а, следовательно, и о его авторе. И здесь возникает неравноправие. Критикующий высказался, это высказывание восприняли все читатели, независимо от того, справедлива критика, или нет. Мне же было предложено повторно съездить в данное депо, проверить, может быть, я все-таки не прав (может все благополучно, локомотив прекрасно работает, не требуя обслуживания?), затем сообщить в редакцию результаты обследования.

Конечно, я вновь отправился в депо, убедился, что на локомотиве все по-старому, что батарея та же: никель-кадмиевая и при этом обслуживаемая, с пробками. Правда, выяснилось, условия работы аккумулятора не изменились. По словам работников депо, весной 2003 года, по прибытии локомотива, сначала несколько раз приезжали его создатели, подготовили и настроили все системы, затем, в течение суток зарядили батарею. После зарядки батареи локомотив выехал работать, но через очень короткое время работы (порядка одного часа как мне сказали в депо) батарея «села», и локомотив перестал возить сам себя. Затем специалисты приехали вновь, опять зарядили батарею, и все повторилось в точности. Больше никто не приезжал, а локомотив уже несколько месяцев стоит без движения. Яркие краски заметно выцвели, а сам локомотив покрылся слоем пыли, что позволило кому-то из депо-ских острословов приписать перед названием «ЛАМ» букву «Х». Кстати, сейчас во ВНИКТИ проводится аналогичное переоборудование еще одного тепловоза ЧМЭЗ-602. Так что дела идут.

По существу, я вынужден делать то, что должен был сделать критикующий, то есть прежде чем выступить с критикой, самому разобраться в предмете разговора. Но для этого надо встать, куда-то двигаться, что-то выяснять. Конечно, гораздо проще сразу отправить критический отклик в редакцию, тем более, теперь, в эру электронной почты. Это можно сделать, не отрываясь от стула. Данный отклик не принес мне радости, но не прибавил он авторитета и альманаху. Знающие люди, которым я показал данное замечание, были, мягко говоря, удивлены. Ведь у нас еще

не перестали уважать печатное слово. В итоге. Каков результат этого выступления? Мне – лишнее, причем совершенно бесполезное и неприятное занятие доказательством своей невиновности, автору замечания – не лучшая рекомендация, альманаху – соответствующая репутация. Сразу оговорюсь, настоящим, дельным замечаниям рад любой автор. В частности, меня, в свое время, очень обрадовали поправки к моим статистическим данным по тепловозам 2ТЭ10Л и 2ТЭ10В, сделанные замечательным питерским специалистом и исследователем Д.Ю. Веревкиным. Большое спасибо и другим читателям, в частности тоже питерцу – С.В. Критскому – за найденную у меня опечатку в таблице выпуска тепловозов ТЭМ2У (альманах не преминул дважды написать об этом). Здесь, я надеюсь, читатели отнесутся с пониманием к ситуации.

Думаю, ясно, что публикуемые в альманахе материалы имеют разное свойство. Статьи и заметки о путешествиях читателей, их впечатлениях и ощущениях – весьма интересны и полезны. Однако согласитесь, риск допустить ошибку здесь гораздо меньше, чем в статье, где каждое слово или цифра в таблице несут конкретную информацию. В том же номере ЛТ помещен отклик на статью об изменениях в конструкции тепловозов ТЭП70. Вполне допускаю, что автор, живущий вдали от столиц, не будучи работником аппарата МПС, не обладая никакой официальной информацией, добывающий сведения лишь собственными усилиями и на собственном опыте, мог ошибиться. Но ведь для того и альманах, и его переписка с читателями, чтобы доходить до истины. Даже если автор, говоря о таком «принципиальном» изменении, как изменение формы красных буферных фонарей, ошибся на один номер. Это можно поправить без особого пафоса. В данном же критическом отклике, например, прочитав о том, что неверно был назван номер тепловоза, с которого были отменены межтепловозные соединения и их розетки, правильный номер я так и не увидел.

В связи со всем вышесказанным у меня к редакции и читателям альманаха есть оригинальное предложение: ищите, собирайте новые материалы, высказывайте предложения и замечания, но, прежде чем публиковать их, проверяйте и убеждайтесь в их правильности. Тем более это важно, когда Вы кого-то в чем-то обвиняете или уличаете.

С уважением, всяческих успехов, редакции, авторам и читателям альманаха, Александр Иоффе!

ПС. От редакции. Особенную прелесть такой, с позволения сказать полемики, вызывает и сам предмет спора, который за несколько месяцев превратился в хЛАМ! А может быть людям с техническими званиями и знаниями прекратить делать всяческую ерунду на железной дороге, чтобы и поводов для таких споров не было?



2ТЭ10Л-2933Б, депо Бельцы Молдавских ж.д., август 2002 г. фото С.Палиенко

Молдавские «элки» (2ТЭ10Л)

Давно хотелось рассказать о работающих в Молдавии тепловозах 2ТЭ10Л. В 2001 г. возвращаясь из Одессы в Киев, я заметил на станции Слободка между грузовыми составами крышу двухсекционного тепловоза с прожектором над кабиной — и это был 2ТЭ10Л! Дождавшись отпуска я решил поехать на станцию Слободка Одесской ж.д. и оттуда заехать в Молдавию в депо Бельцы. В начале ноября я прибыл на станцию Слободка, не дававшую покоя уже несколько месяцев, и обнаружил, что пассажирское движение на Молдавию давно закрыто. Пришлось ехать местным автобусом до автовокзала го-

рода Рыбница (Приднестровье), а там уже «обещался» дизельный поезд на Бельцы. Проследовав Рыбницу, мы пересекли переезд, и справа по ходу увидели грузовую станцию со стоящим на ней грузовым составом, во главе которого был 2ТЭ10Л. Все сомнения развеялись, и я, забыв о том, что нахожусь в «чужой» стране, поспешил по путям к «своему советскому» тепловозу, от которых на Украине уже давно ничего не осталось. Это был 2ТЭ10Л-2394. Как потом выяснилось, я видел этот локомотив в Одессе в 1991 году, на вокзале, когда ездил туда от школы на экскурсию по городу. Это было 10 лет назад.

Наконец, добравшись до ужасно притягательного объекта, я начал его фотографировать, а затем, забравшись в кабину к бригаде, чтобы узнать у них о депо Бельцы. Это не понравилось представителям местной транспортной милиции, которой в отделении пришлось уплатить соответствующий штраф, но главное, я не успел на дизель до станции Бельцы, а следующий был через 6 часов. 2ТЭ10Л-2394 уехал на Украину в Слободку. К полуночи я добрался в Бельцы и заночевал на вокзале в комнате отдыха. Утром я уже был в депо. Первое, что увидел — маневры 2ТЭ10Л-792Б. Затем прибыл с грузовым №3246. В цехе стоял на ремонте № 2080. А за цехом резали на металл секцию от 3ТЭ10М-0005. Посмотрев на него, я пошел в дежурку, где выяснил, что в последнее время депо Бельцы ставит в запас свои 2ТЭ10М, а запускает в работу стоящие на базе запаса Унцешты 2ТЭ10Л. На момент моего приезда в работе находились 2ТЭ10Л №№ 792, 794, 1250, 2394, 3246, а на базе запаса числились 2ТЭ10Л №№ 2077, 2933, 2080. Машинисты в депо сказали, что «элки» поднимают из запаса, чтобы они добежали свой ресурс за несколько лет, а потом их порежут на металлолом. Говорили и о том, что в начале 1990 годов около 40 тепловозов 2ТЭ10Л было продано в Турцию на металл...

Вскоре с пассажирским поездом Кишинев — Москва прибыл 2ТЭ10Л-1250. Вспомнил о том, как в Киеве этот поезд водит ЧС8, а тут вдруг с поездом — 2ТЭ10Л.

Пока я ждал пригородного на Рыбницу, на станцию в грузовом поезде заходил 2ТЭ10Л — 794, в луче его мощного прожектора снежинки казались еще более тяжелыми и крупными.

2ТЭ10Л-794Б, депо Бельцы Молдавских ж.д., август 2002 г. фото С.Палиенко



Второй раз в Молдавию в депо Бельцы я попал спустя полтора года в августе 2002 года. Тогда мы с приятелем ехали отдыхать на море от Могилева-Подольского до Раздельной по территории Молдавии, чтобы поснимать локомотивы, особенно 2ТЭ10Л. Оказалось, что к ранее работавшим в Бельцах 2ТЭ10Л добавились еще №№2080 и 2933 с базы запаса. В депо нам показалось, что мы попали в машине времени в 80-е годы XX века. В парке только ЧМЭЗ и 2ТЭ10Л – больше ничего не было. В этот приезд нам удалось увидеть интересное зрелище – процесс окраски секции 2ТЭ10Л – 2933 после ремонта и грунтовки. Шланг от краскопульта был подсоединен к рукаву тормозной магистрали тепловоза, и тепловоз сам для себя качал воздух. Двое маляров ходили по крыше вокруг столбов выхлопа из труб и красили крышу. Стоял страшный рев от дизеля, поднимались клубы дыма и распыляемой краски. Я наблюдал эту картину с крыши ПТОЛа, и думал о том, что такое, видимо, бывает не только в Молдавии. Все стекла и никелированные детали тепловоза предусмотрительно были замазаны солидолом. После крыши «занялись» кузовом. Цвет выбрали хороший – «сочный». Вообще, красили на совесть – молодцы!

На путях депо стояла секция 2ТЭ10Л – 287Б, фактически антиквариат – 40 лет. Она был уже разобрана для порезки – без дизеля и крышевых люков. Когда пришло время уезжать на Унгены мы попросились в заднюю кабину 2ТЭ10Л-2080 с поездом Москва-Кишинев. В районе Унген идет совмещенная колея 1435/1520 мм в четыре рельса. На станции Берешты за забором предприятия узнали зеленого цвета паровоз ТЭ с ванным тендером. В Унгенах мы снова побывали в милиции (полиции) и потом поехали в Кишинев. Добравшись до Бендер, мы очутились в «царстве» 3ТЭ10М. Они работают здесь по одной, по две и по три секции. Оказалось, что в Бендерах приписаны три штуки своих 2ТЭ10Л. Один из них № 2248, остальные два номера выяснить не удалось, мы их не видели. Зато нашли, кроме рабочего тепловоза, три секции на порезке в депо – это были №№ 2113 А и Б, 3243Б.

Из Бендер мы уезжали в кабине 3ТЭ10М, и на станции Кугургон бригада нас передала «из рук в руки» на ВЛ80С бригаде из депо Котовск, которая вела этот пассажирский поезд уже на родину. Причем «передача» осуществлялась при смене локомотивов, когда 3ТЭ10М выехал за стрелку и остановился входными дверями напротив стоящего на соседнем пути ВЛ80С. Мы перебрались из дверей в двери и дальше поехали на ВЛ80С. Ночью мы вышли на станции Раздельная, отсюда на электричке в Одессу, а потом в сторону Белгорода-Днестровского, к морю в отпуск!

Так состоялась наша поездка в Молдавию, будто бы побывали во времена 80-х – кругом «мазута», работают старые красавцы 2ТЭ10Л – все при советских гербах и в стандартной окраске, только новые трафареты на чужом языке напоминают о СНГ, границах и прочих препятствиях: BALTI CFM, BENDER CFM и т.д.

Пользуясь случаем, хочу обратиться к любителям железных дорог из Молдавии с просьбой написать мне – Палиенко С.Д., до востребования, г. Вишневый-1, Киевской области, Украина, 08133.



Д.В.Романов, Уфа

База запаса ст.Гольцовка

База запаса ст.Гольцовка Пензенского отделения Куйбышевской ж.д. находится от ст.Пенза примерно в 80-ти км по «железке» в направлении Рузаевки.

Приехав 21 марта 2004 на базу в командировку для ремонта содержащихся там трех «лебедянок», мы были удивлены некоторыми уцелевшими экспонатами.

Перечислю только историческую тех-

нику, обойдя вниманием тепловозы и электровозы.

Паровозы Л-3854, Л-3401, Л-2345, ПЗСМ из двух тендеров ИС или ФД (никаких «родных» опознавательных знаков на тендерах не было).

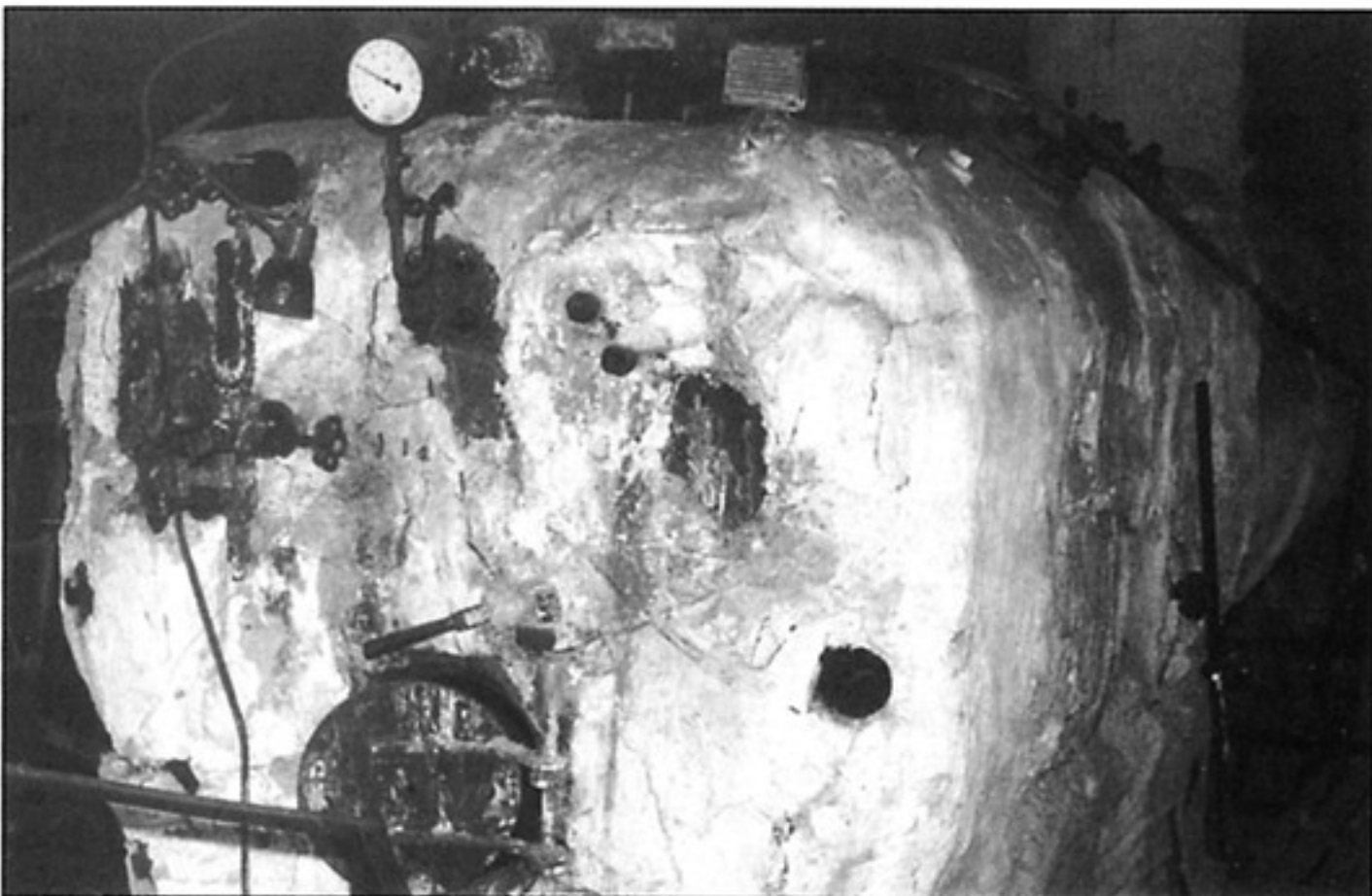
4-х осный вагон – бывшее помещение базы оказался в удовлетворительном состоянии – все стекла и обшивка на месте, интерьер, правда, не сохранен и от-

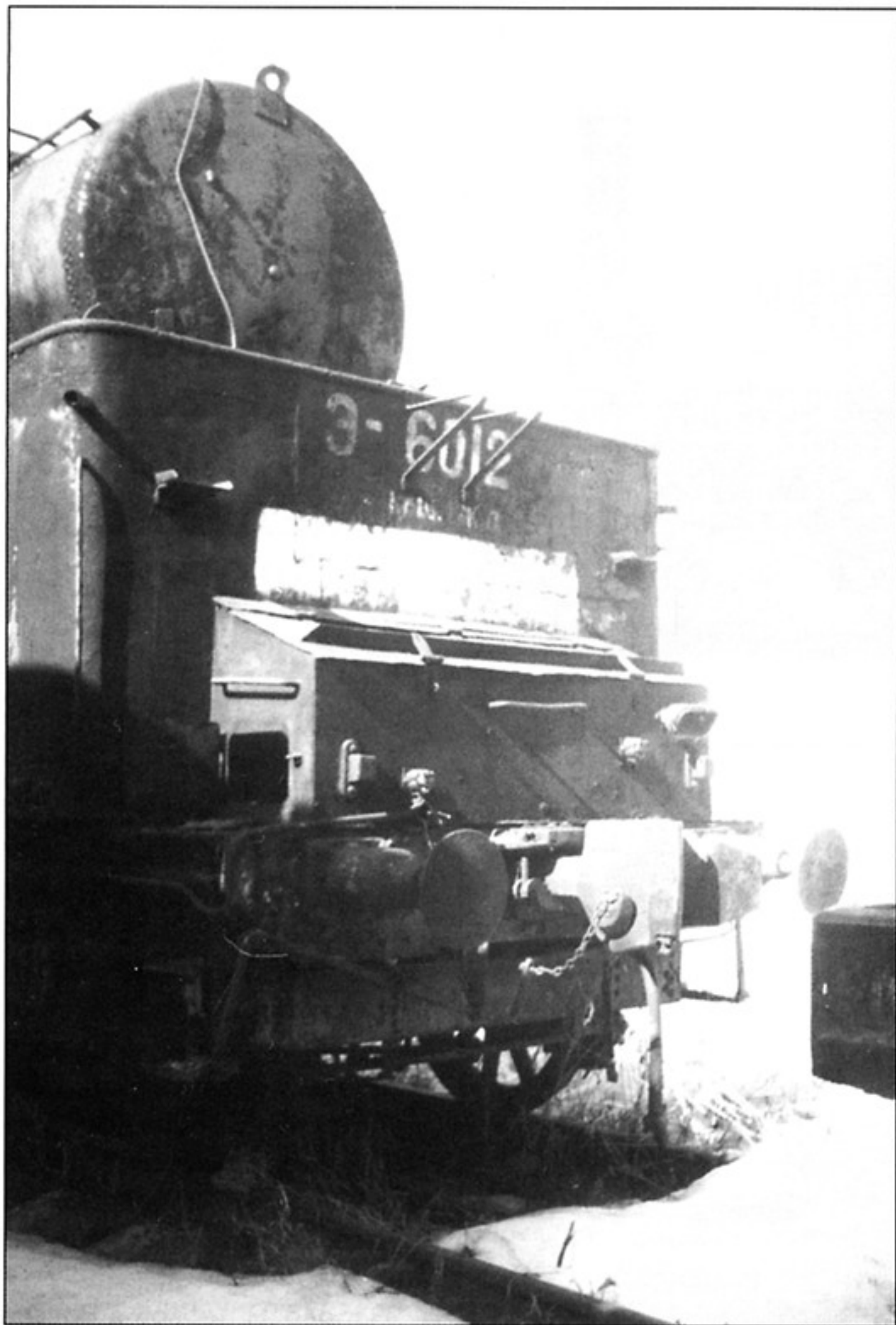
сутствуют таблички, но вагон на тележках.

Тендер паровоза Э-6012, судя по табличке, построен на заводе в Харькове зав.№2597. По таблице 2.34 из книги В.А.Ракова установил примерный год постройки – 1924. Тендер имеет открытую контрбудку, цистерну для мазута, инструментальный ящик сзади и ... буфера! С ним сцеплен тендер Э701-24 постройки 1930 г. Брянского завода. За ним стоят сцепленные тендера Э(м) 712-35 постройки 1931 г. Сорновского завода и тендер Э7679-35 на поясных тележках, год постройки и завод неизвестны – табличек нет. Отдельно стоят два тендера от «лебедянок» Коломенского завода 1950 г.п. Завершает вереницу трофейная 2-х осная цистерна, читаемых табличек на ней нет. Все тенде-

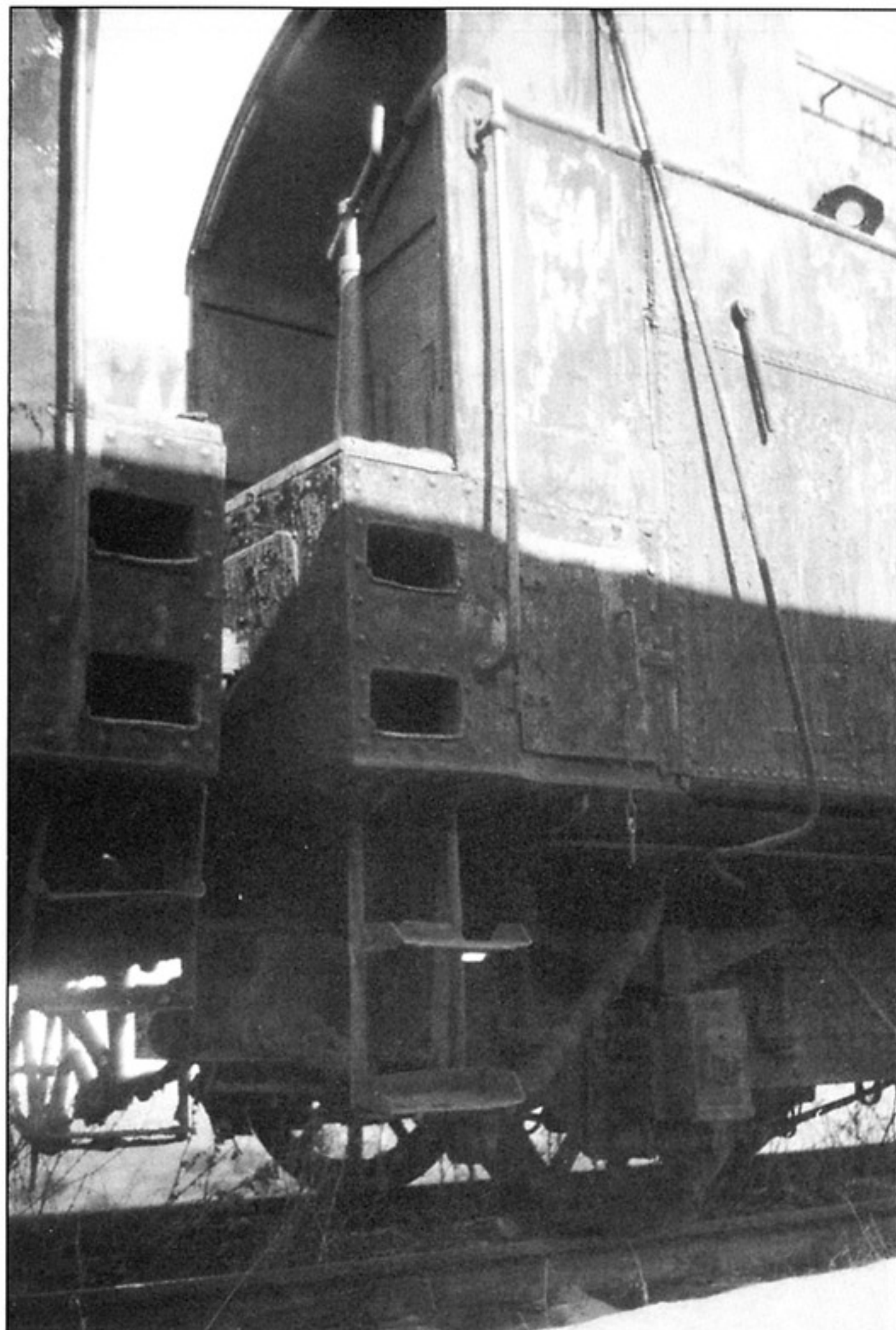


Котел паровоза Щ 1912 г.п., использовался в качестве котельной на Уфимском ТРЗ. Фото В.Скрипкина, 2002 г.





Тендер паровоза Э-6012, 1924 г.п. Фото Д.Романова



Тендер паровоза Э701-24, постройки 1930 г. Фото Д.Романова

ры имеют исправное тормозное оборудование и служат для хранения запаса масла, так что есть надежда, что они хотя бы год-два простоят еще никем не тро-

нутые. По моему мнению, тендер Э-6012 не подвергшийся никаким переделкам мог бы занять достойное место в экспозиции какого-нибудь музея. Если этого

не произойдет, то итог будет печальным – как, например, с котлом паровоза Щ 1912 г.п., разрезанного в лом летом 2003 г. в Уфимском ТРЗ.

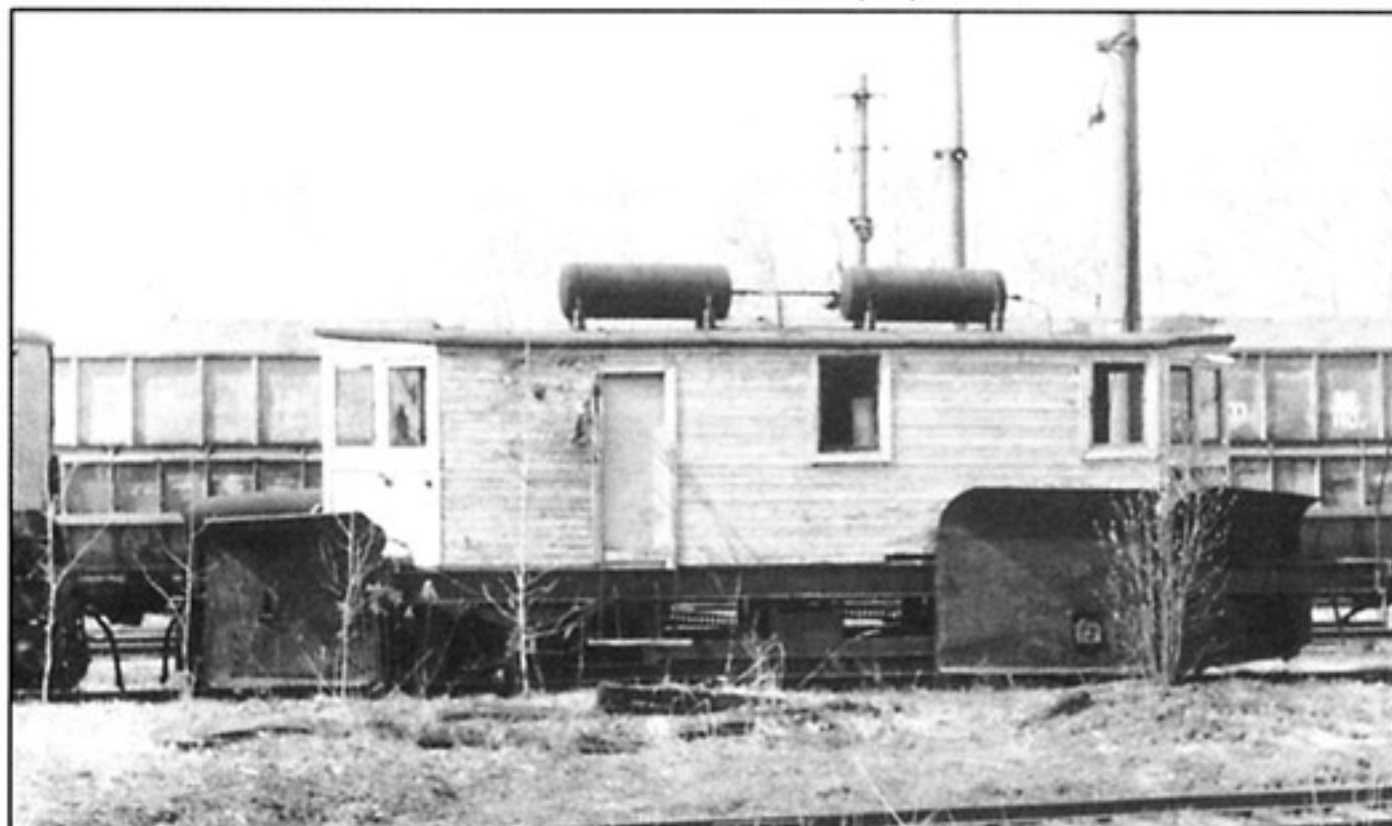


В июле 2003 г. на привокзальной площади ст.Мценск был установлен паровоз-памятник Л-0683. Он интересен тем, что к паровозу прицеплены два двухосных вагона - крытый и платформа, окрашенные в пятнистый камуфляж. Памятник появился накануне празднования 60-летия битвы на Курской Дуге.

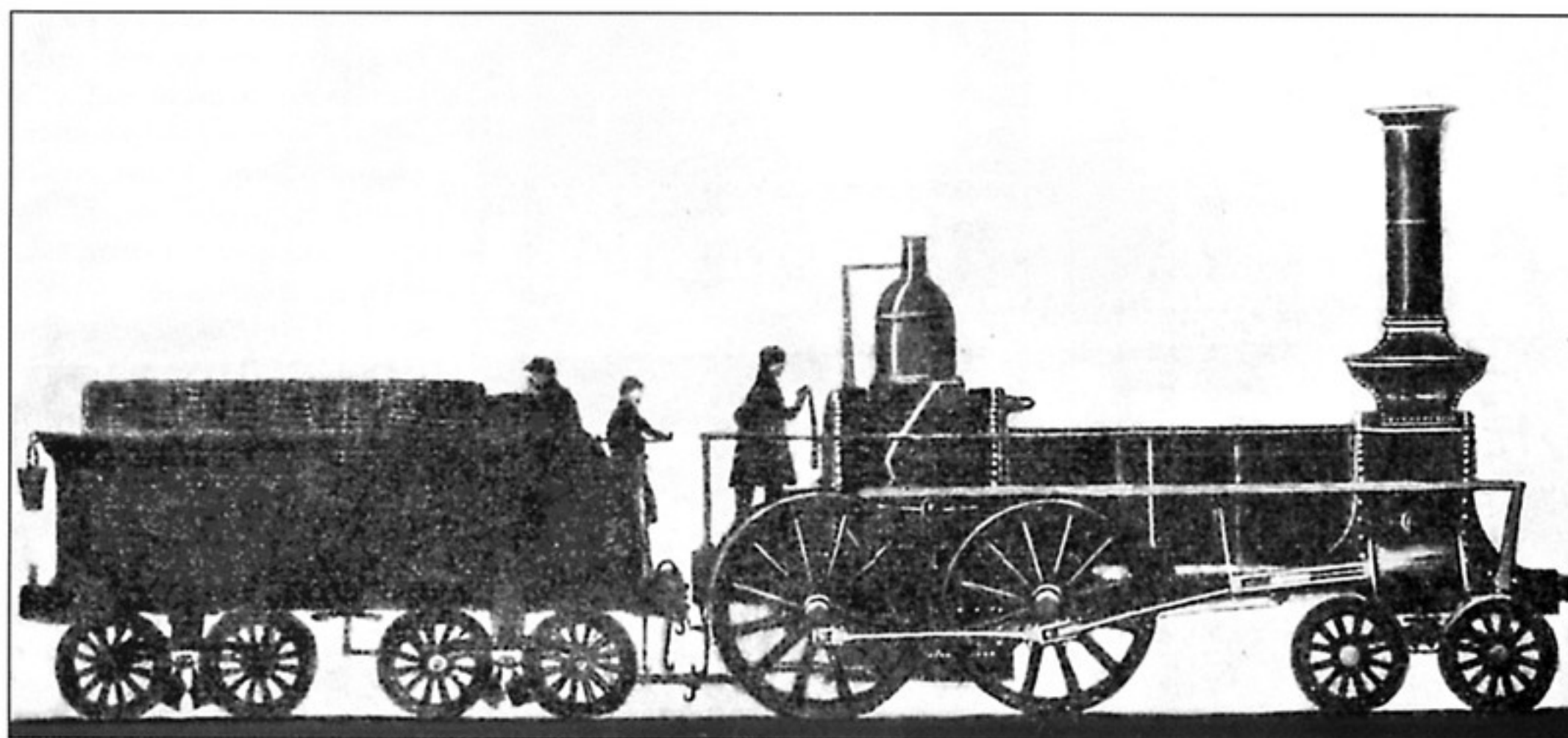
Фото и информация Д.Чернова

В Тверском ППЖТ на станции около ТЭЦ4 находятся интересные образцы железнодорожной техники: ТГМ-3031 (с лета 1999г.), ТЭМ1-0998, ТГК2-7551. Особый интерес представляет снегоочиститель ЦУМЗ с деревянным кузовом, сохранность которого достаточно высока.

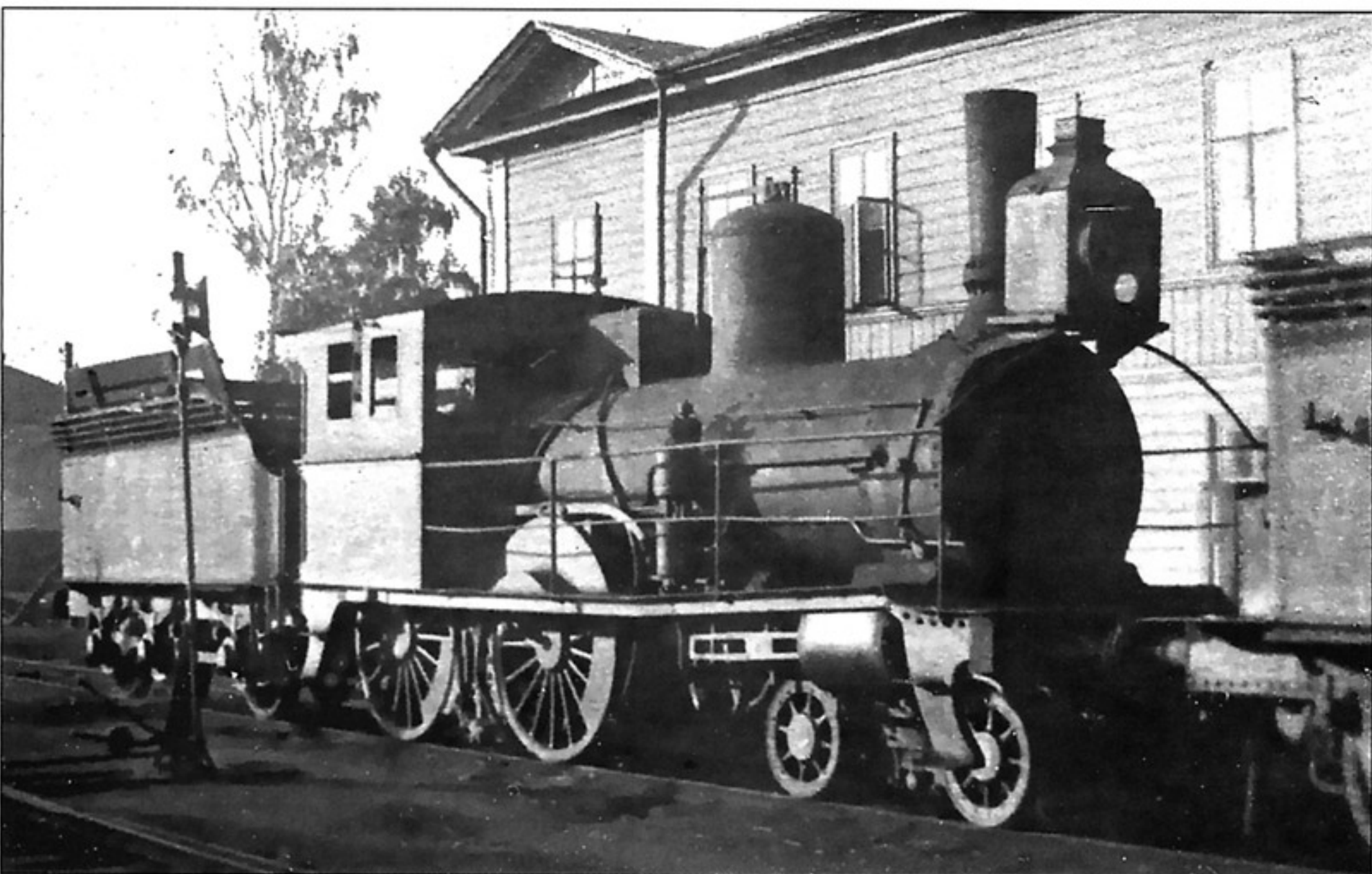
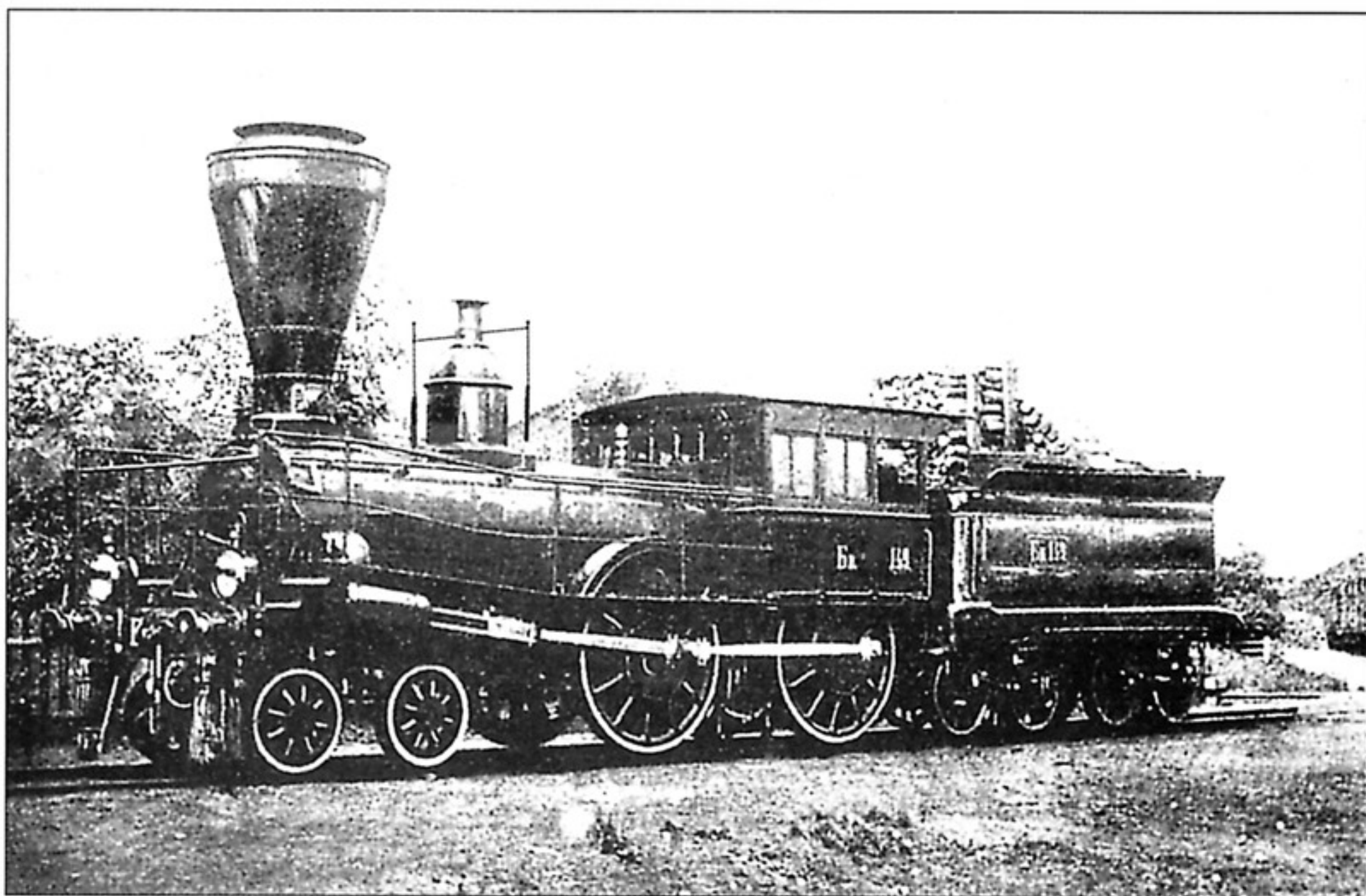
Фото и информация В.Филиппова



А.С.Бернштейн



ПАРОВОЗЫ 2-2-0 РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



В кратком очерке о российских паровозах с осевой формулой 1-2-0 (*ЛТ 3-2004*) мы отметили, что такие паровозы были почти до самого конца XIX века самыми распространенными на всех отечественных стальных путях, за исключением Николаевской (Петербургско-Московской) железной дороги.

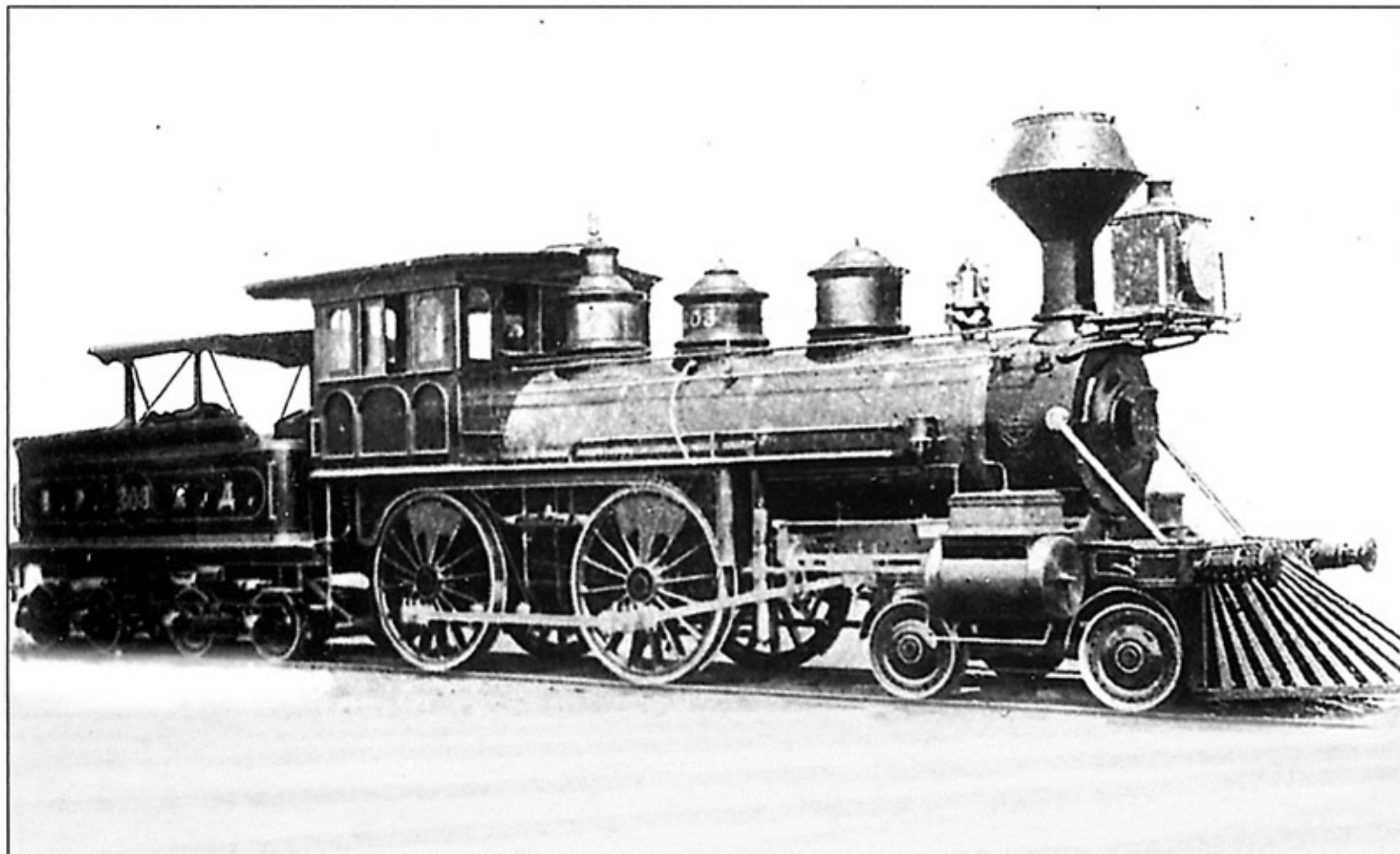
Паровозы первой в России Царскосельской железной дороги (Санкт-Петербург — Павловск, 1835-1837 гг.) были построены в Англии заводом Стефенсона по типу уже хорошо отработанному в 1830-е гг.. Они имели жесткую раму и осевую формулу 1-1-1; подобные же паровозы английские заводы строили и для других стран, в том числе для США. Однако этот английский тип оказался мало подходящим для американских железных дорог, которые, в отличие от английских, обладали большим количеством кривых с малым радиусом закругления, и поэтому уже в 1837 г. в США появились паровозы с поворотной

1. Паровоз 2-2-0 серии В Александровского завода для Петербурго-Московской ж.д., 1845-1848 гг. Из собрания автора.

2. Паровоз 2-2-0 серии В_м (модернизация паровоза В, 1863-1867 гг.). Из собрания автора.

3. Паровоз 2-2-0 серии К Николаевской ж.д. 1870 г. на ст. Бологое в 1919 г. Фото С.Бернштейна.

4. Паровоз 2-2-0 серии БВ завода Baldwin (США) для Козлово-Воронежско-Ростовской ж.д., 1872 г. Из собрания автора (каталог фирмы Baldwin).



передней тележкой (осевая формула 2-1-0), обеспечивавшей плавное вписывание локомотива в кривые. Но, так как американские железные дороги помимо крутых поворотов имели и тяжелый профиль, паровозы с одной парой ведущих колес оказались слишком слабыми. Это и вынудило американских инженеров удвоить число ведущих колес, то есть привело к осевой формуле 2-2-0, которая сразу же стала самой распространенной в США, а в европейских странах стала применяться гораздо позднее. Передняя двухосная тележка, обеспечивая хорошее вписывание в повороты, позволяла удлинять раму паровоза и устанавливать на ней котёл большей длины, чем это было допустимо на паровозах 1-2-0, не повышая нагрузку на путь.

Пока сооружалась Петербурго-Московская ж.д. (1843-1851 гг.), в Санкт-Петербурге на Александровском механическом заводе впервые в России было организовано серийное производство паровозов. В частности, в течение 1845-1848 гг. было построено 43 пассажирских паровоза с осевой формулой 2-2-0, позднее получивших литеру **В** (илл.1). Их ведущие колеса диаметром 1705 мм были чугунными, с небольшим количеством спиц и не имели противовесов, что приводило к неровному движению локомотива. Верх топочного отсе-

ка завершался куполом, а будок для бригады паровозы были лишены, как и все локомотивы того времени. База направляющей бегунковой тележки была настолько мала, что между её колесами нельзя было разместить цилиндры, и поэтому они располагались наклонно над тележкой. Искрогаситель размещался в специальном расширении в нижней части дымовой трубы. Точных сведений о создателях этих паровозов не сохранилось, но и конструктивно, и по облику они были близки к американским паровозам того времени. Это объясняется тем, что перед началом строительства Николаевской ж.д. её будущие проектировщики и строители, инженеры П.Мельников и Н.Крафт, были командированы в США для глубокого изучения опыта строительства и эксплуатации железных дорог в климатических условиях, близких к российским, - так и тем, что в создании производства паровозов на Александровском заводе принимали американские инженеры Гаррисон и Уайненс, также хорошо знавшие паровозы своей страны.

В 1863-1867 гг. все паровозы серии В были существенно модернизированы и значительно изменили свой внешний вид, благодаря введению будки для бригады и дымовой трубы конической формы, но направляющие и

ведущие колёса остались прежними, как и наклонно расположенные цилиндры (илл.2). Обновленным паровозам была присвоена литера **Бв**, и они успешно проработали на главном ходу Николаевской ж.д. до начала 1870-х гг., когда появились более мощные паровозы (см.ниже) но часть паровозов **Бв** водила легкие составы на местных маршрутах до конца XIX века.

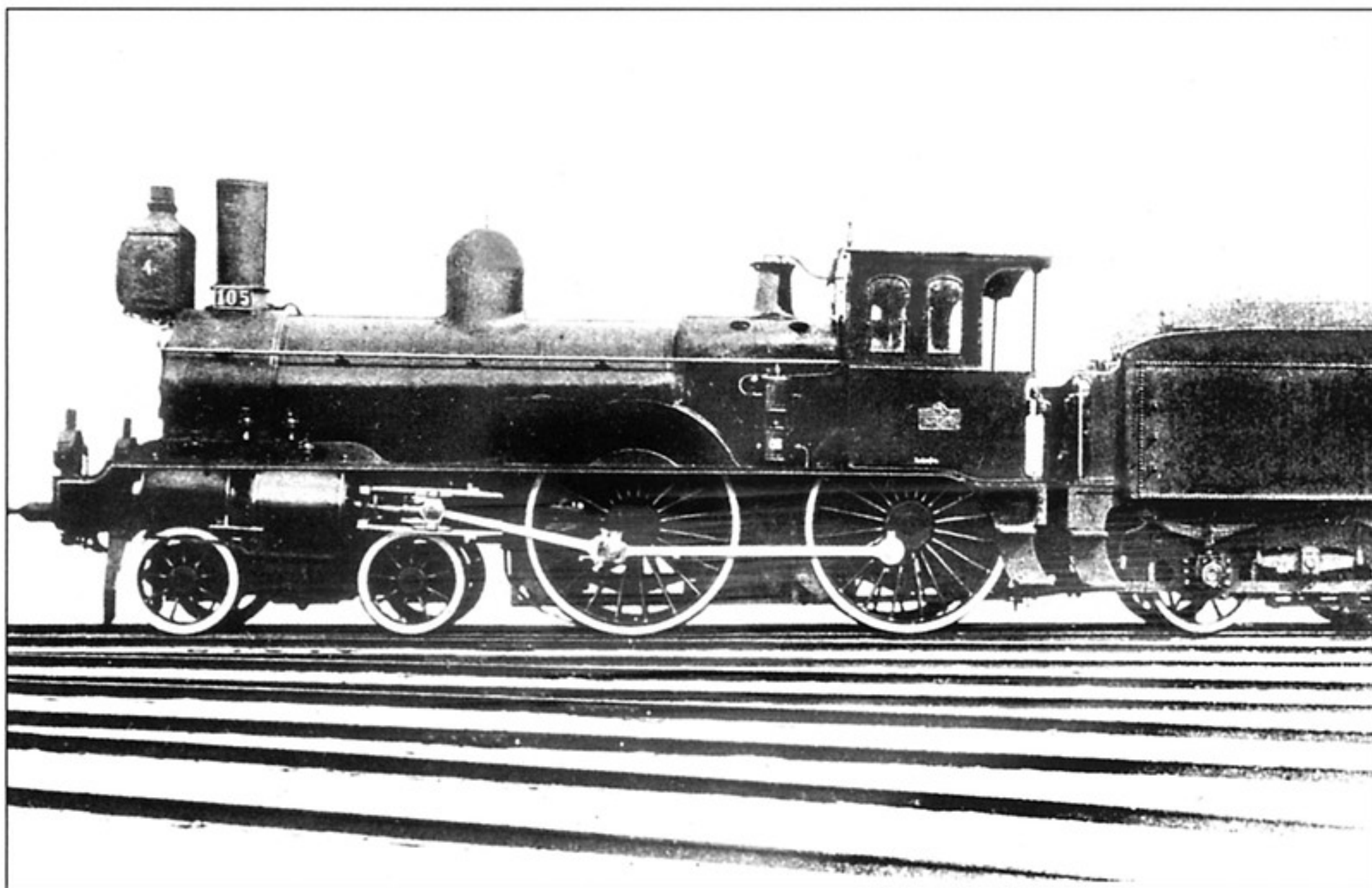
Ввиду роста пассажирского движения Николаевская ж.д. заказала на английском заводе Устер и в 1870 г. получила заказанные ею 10 пассажирских паровозов нового типа с диаметром ведущих колес 1705 мм и осевой формулой 2-2-0 (илл.3), которым была присвоена литера **К** (после 1912 г. - **Дк**). Паровозы оказались очень удачными, строились позднее и русскими, и иностранными заводами, и их общее количество составило 55 шт. После 1892 г., когда на Николаевскую ж.д. начали поступать новые паровозы **Нд** (осевая формула 1-3-0), паровозы **К** стали передаваться на второстепенные направления, в частности - на Бологое-Полоцкую линию; они же водили пассажирские составы по Московской Окружной ж.д. в 1908-1914 гг..

В 1872 г. американские заводы **BALDWIN** (илл.4) и **GRANDT** поставили Козлово-Воронежско-Ростовской ж.д.

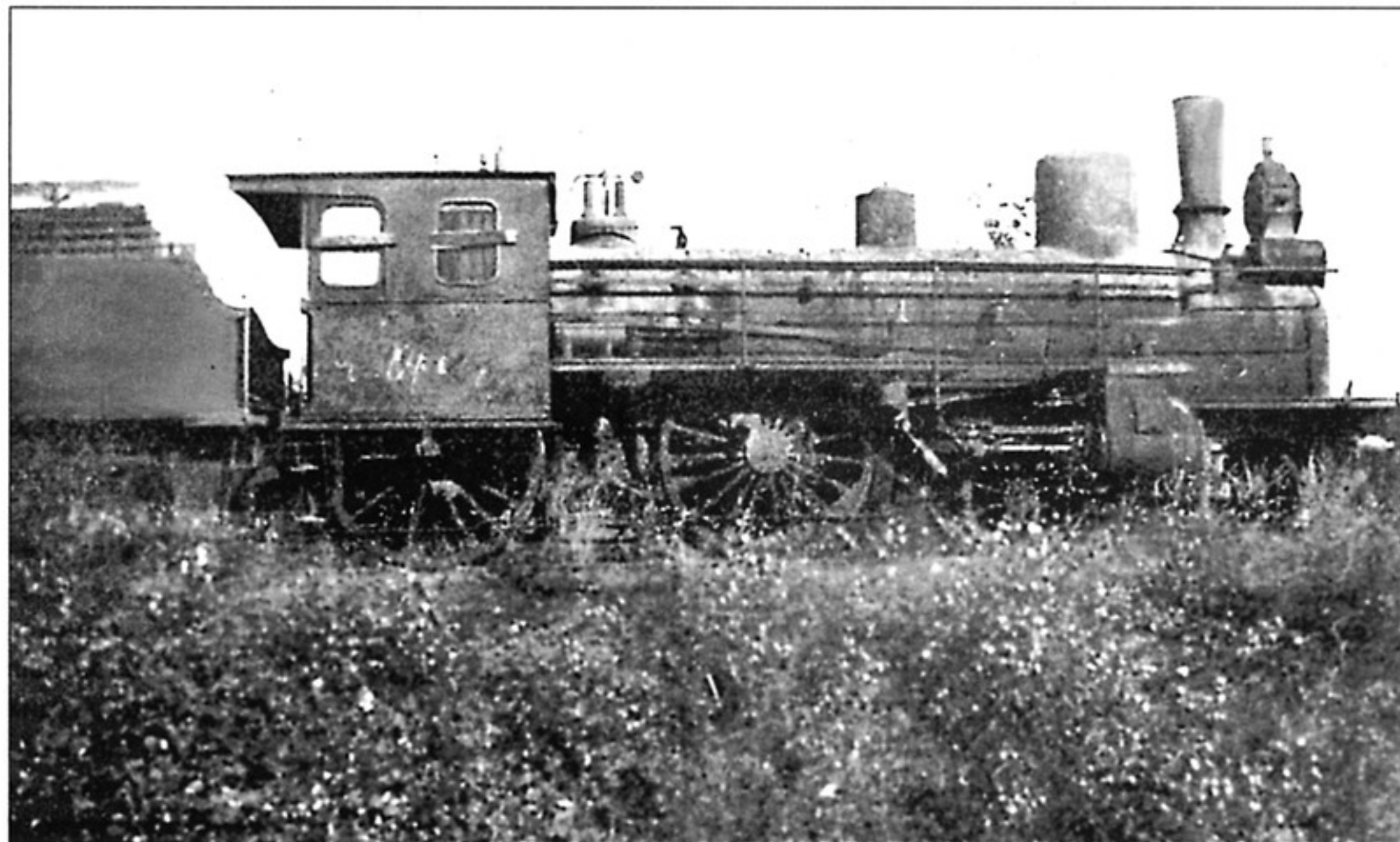
паровозы 2-2-0 в количестве 20 шт., облик которых, являясь типичным для паровозов США 2-й половины XIX века, резко отличался от облика русских паровозов, в том числе и зарубежной постройки (сопоставьте илл.3 и 4). Эти паровозы имели литеры **БВ** (Балдвин) и **ГВ** (Грандт).

В 1876 г. Коломенский завод разработал и построил 5 пассажирских паровозов 2-2-0 серии **П** для Лозово-Севастопольской ж.д., имевшей крутые повороты и подъемы на конечном участке. С учетом этого обстоятельства топочный отсек паровозов был размещен **позади** ведущих колес (у всех прочих типов паровозов 2-2-0 топочный отсек располагался всегда **между** осями ведущих колес), что позволило при диаметре ведущих колес 1676 мм уменьшить их базу до 1765 мм. Тем не менее, паровозы **П** оказались слишком слабыми для участка Бахчисарай-Севастополь, и были поэтому переданы на второстепенные линии со спокойным профилем. Прекрасная натурная фотография паровоза **П** приведена на внутренней обложке в **ЛТ 5-2002**.

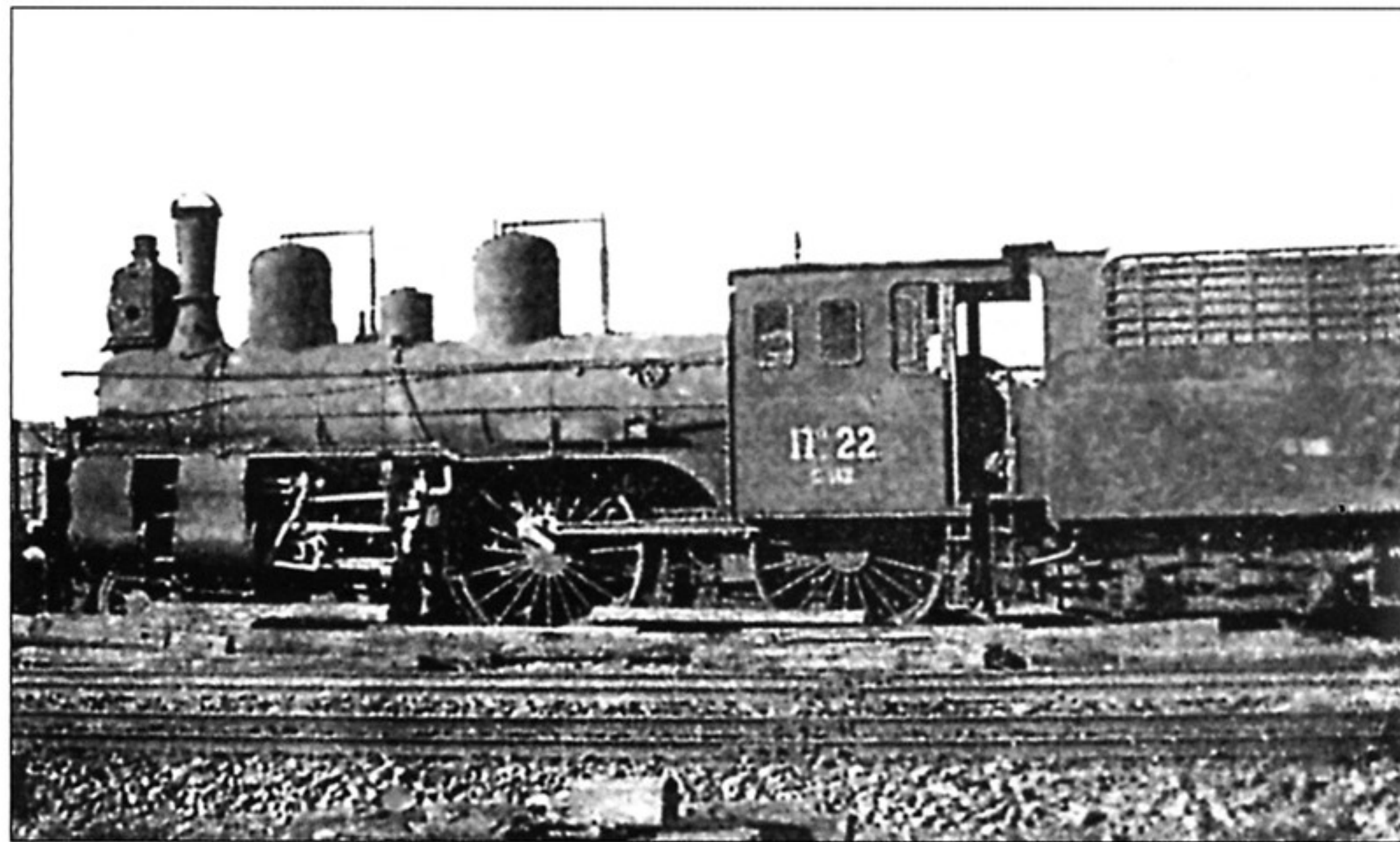
В период с 1876 до 1891 г. в России не появилось новых типов паровозов 2-2-0; за это время в паровозах всё шире стали использоваться паровые машины принципа "компаунд", в которых пар, отработанный в цилиндрах высо-



5. Паровоз тандем-компаунд серии П^б Одесских мастерских Юго-Западной ж.д., 1891-1895 гг. Из собрания автора.



6. Паровоз тандем-компаунд 2-2-0 серии К Коломенского завода 1891 г. для СПб-Варшавской ж.д., на "паровозном кладбище" под Москвой в 1918 г. Фото С.Бернштейна.



кого давления, передавался для дальнейшей работы в цилиндрах низкого давления. Применение таких машин повышало мощность паровоза и позволило экономить и топливо, и пар. В описываемых далее типах паровозов 2-2-0 применялись машины типа "тандем-компаунд", в которых оси цилиндров высокого и низкого давления устанавливались "цугом", то есть **соосно**, с обеих сторон паровоза.

В 1891 г. Юго-Западная ж.д. разработала и заказала по проекту инж. А.Бородина на французском заводе в Бельфоре паровоз тандем-компаунд 2-2-0 (илл. 5), рассчитывая на то, что такие паровозы позволят существенно повысить скорость курьерских поездов Киев-Одесса, которые до того водили паровозы 1-2-0. После всесторонних испытаний опытного паровоза, к 1895 г. в Одесских мастерских было построено еще 5 паровозов, которым была присвоена литера А₀ (после 1912 г. - П^б - "пассажирский Бородина"). Паровозы имели ведущие колеса диаметром 2000 мм, лаконичный и изящный дизайн, хорошие ходовые качества, но не получили широкого распространения из-за сложности управления машиной тандем-компаунд.

В том же 1891 г. Петербурго-Варшавская ж.д., осуществлявшая курьерскую связь столицы России с Западной Европой, заказала и получила от Коломенского завода 19 быстроходных паровозов тандем-компаунд 2-2-0 с колёсами диаметром 2000 мм,

7. Паровоз тандем-компаунд 2-2-0 серии П^п Путиловского завода 1897-1900 гг. для СПб-Варшавской ж.д., на "паровозном кладбище" под Москвой в 1918 г. Фото С.Бернштейна.

8. Паровоз тандем-компаунд 2-2-0 серии ПР Коломенского завода 1899 г. для Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. с поездом на ст.Покровское-Стрешнево МВР ж.д. в 1915 г. Фото С.Бернштейна.

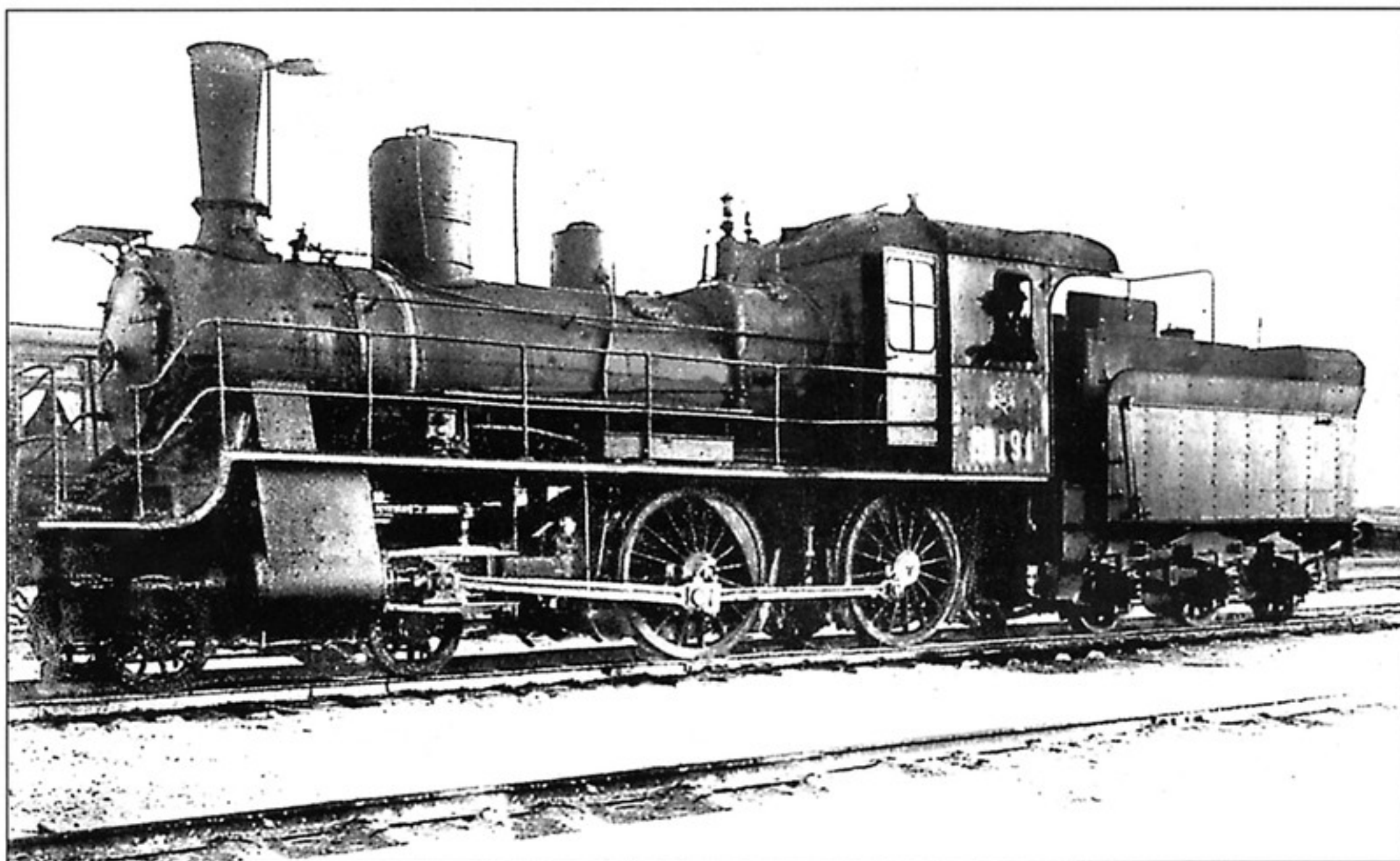
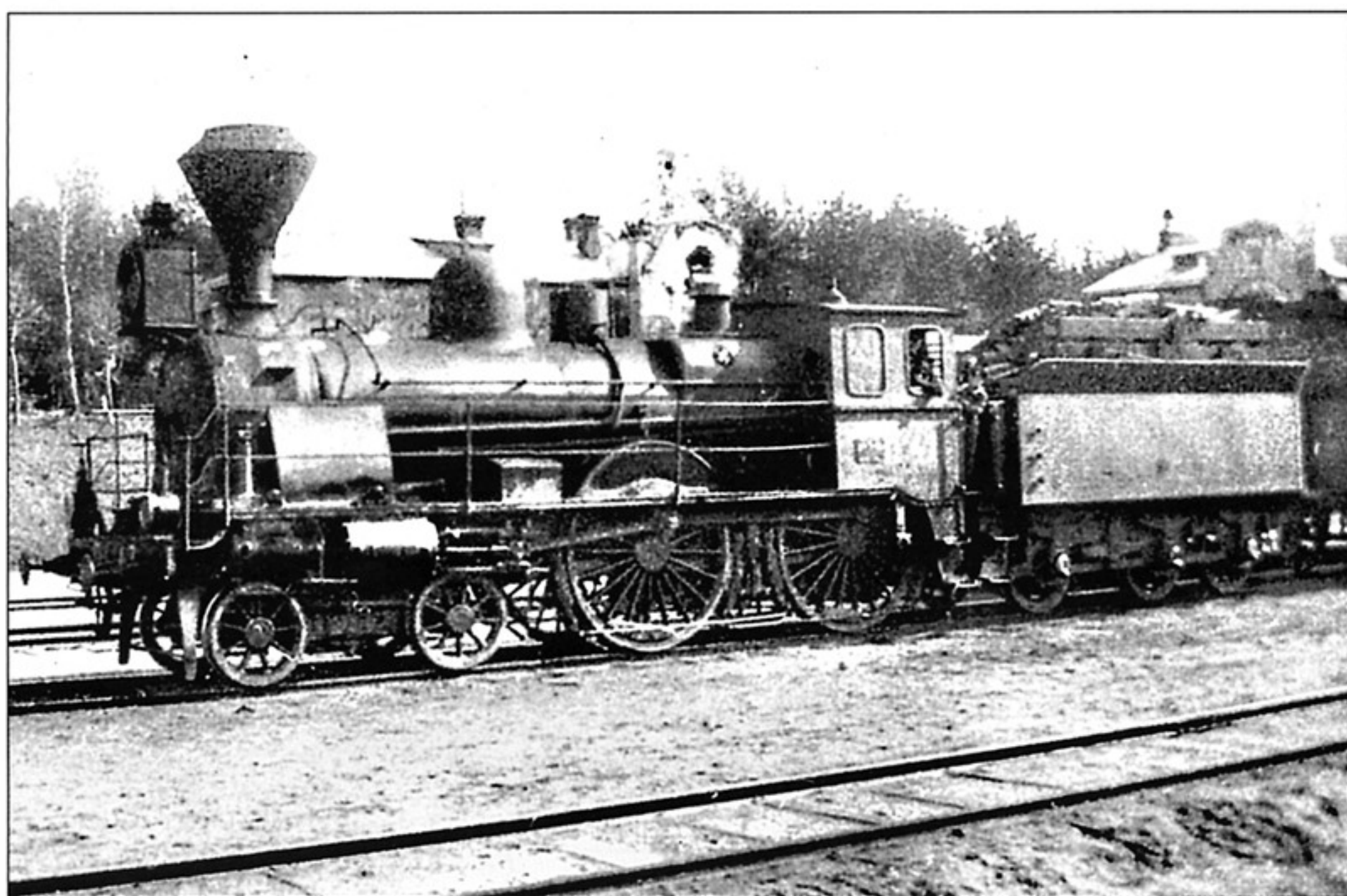
9. Паровоз ДЖ 2-2-0 Ростовских мастерских 1902-1906 гг. для Владикавказской ж.д. на ст.Мирза-Давудлы ЗКв.ж.д. в 1929 г. Фото С.Бернштейна.

(илл.6), получивших литеру К (после 1912 г. - ДК). Однако у паровозов оказалось неудовлетворительное парораспределение, и в результате они не выявили никаких преимуществ перед паровозами 1-2-0, водившими курьерские поезда на том же направлении. Тем не менее, паровозы К проработали на Петербурго-Варшавской ж.д. до 1899 г., после чего были переданы на второстепенные линии.

В 1897-1900 гг. Путиловский завод в СПб построил по эскизному проекту проф. Н.Петрова быстроходный паровоз тандем-компаунд 2-2-0 с диаметром ведущих колес также 2000 мм (илл.7), в количестве 121 шт., которым присвоили после 1912 г. литеру ПП ("пассажирский Петрова"). Паровозы работали на Петербурго-Варшавской ж.д., развивая с составом среднюю скорость до 78 км/час, а также на Риги-Орловской и Северо-Западных ж.д., и были вытеснены из курьерской службы только появлением после 1910 г. паровозов серии С.

По своему внешнему виду паровозы ДК и ПП были менее изящны, чем описанные выше паровозы ПБ.

В 1899 г. Коломенский завод разработал по проекту проф.Раевского для Московско-Виндаво-Рыбинской (МВР) ж.д. пассажирский паровоз с диаметром ведущих колес 2010 мм (илл.8), которым была присвоена литера АК (после 1912 г. - ПР - "пассажирский Раевского"). Обладая огромными колесами, паровозы были предназначены для вождения легких быстроходных поездов, но таковые не могли ходить по линиям МВР ж.д. из-за слабости полотна. В результате на этих



скоростных паровозах была привинчена предупреждающая доска с надписью "Предельная скорость 65 верст в час".

Паровозы ДК, ПП и ПР работали на местных маршрутах до конца 1920-х гг.

Последним русским паровозом с осевой формулой 2-2-0 явился паровоз Бп (после 1912 г. - ДЖ), по существу переделанный в Ростовских мастерских из паровоза Б с осевой формулой 1-2-0, с машиной простого действия и ведущими колесами диаметром 1552 мм (илл.9). Таких паровозов было выпущено 12 шт., они обладали недостаточной мощностью и силой тяги,

расходовали много топлива и были пущены на слом в начале 1930-х гг.

Паровозы 2-2-0 не получили на железных дорогах России столь же широкого применения, как предшествовавшие им паровозы 1-2-0. Основная причина этого заключалась в том, что машина с двумя парами ведущих колес оказалась слишком слабой для вождения всё более тяжелых пассажирских составов; кроме того, объем топочного отсека был вынужденно ограничен размещением его между осями ведущих колес и не обеспечивал требуемого парообразования. В США и странах Западной Европы

паровозы 2-2-0 успешно использовались с легкими составами вплоть до 1-й мировой войны, а в Англии продолжали разрабатываться и строиться даже в 1930-е годы, но основная тенденция дальнейшего развития паровозов была направлена на установку поддерживающих (задних) бегунков, что позволяло увеличивать объем топочного отсека, располагая его за ведущими осями.

Дополнительные подробности о русских паровозах 2-2-0 можно найти в известных книгах Е.Мокршицкого и В.Ракова, а также в книге Я.Шотлендера "История паровоза" (СПб, 1905 г.).

Узкоколейные железные дороги Тихвина и Бокситогорска

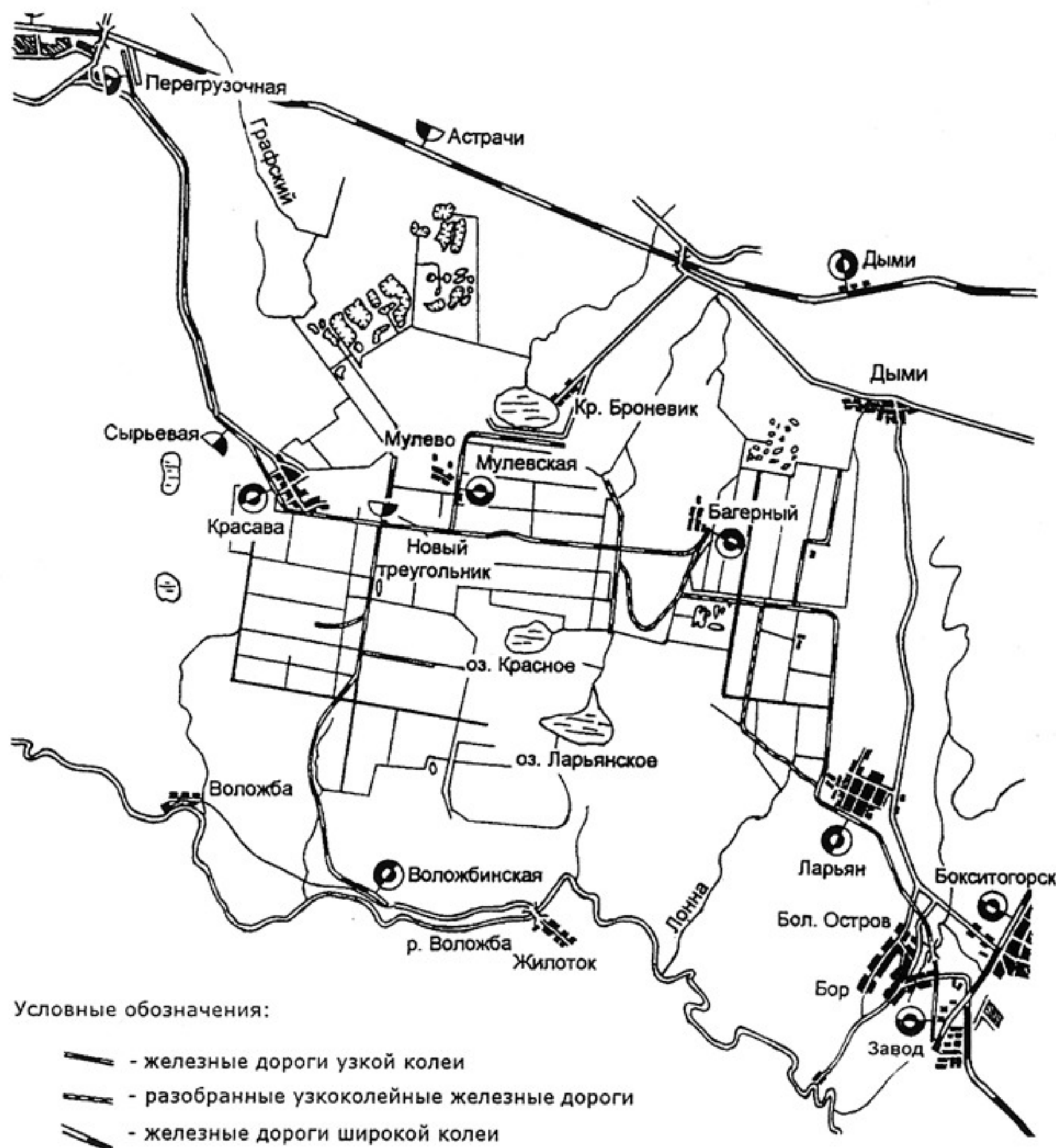
Строительство узкоколейной железнодорожной сети городов ленобласти Тихвина и Бокситогорска началось в 1938 году с основания в последнем завода по искусственному обезвоживанию и брикетированию торфа. Для снабжения завода торфом на Ларьянское болото была проложена узкоколейная железная дорога протяженностью около 10 км, торфозаготовители поселились в строящемся поселке Ларьянстрой (ныне пос. Ларьян). Добыча торфа на предприятии изначально велась кусковым и гидравлическим способом. На узкоколейке эксплуатировались мотовозы Одесского завода им. Январского восстания с двигателями СТЗ-ХТЗ и паровозы серии 157.

По мере расширения производства росла потребность в больших объемах добычи торфа. В связи с этим в 1941 году была освоена торфяная залежь севернее Дымского озера, на новые торфоучастки построили узкоколейку. Там же был заложен новый поселок торфодобытчиков Багерный, где было построено временное деревянное депо.

В послевоенный период продолжилась дальнейшая модернизация предприятия. Она заключалась во внедрении фрезерного способа добычи торфа, и запуске новой линии по производству из этого торфа торфяного брикета. На узкоколейку поступили паровозы ПТ4 и мотовозы МУЗ4.

В 1949 году был основан новый поселок торфодобытчиков Красава, где построили завод по производству торфоплит. Для снабжения завода сырьем и вывозки продукции завода узкоколейную железную дорогу продолжили на восток от поселка Багерный до Красавы. От станции Ларьян построили еще одну ветвь узкоколейки в направлении Багерного, сформировав при этом кольцо вокруг Ларьянского болота. Пос. Красава предполагали расположить прямо на болоте, поэтому для отсыпки балласта под основание поселка был открыт песчаный карьер около реки Воложба, туда же была построена ветка узкоколейки. В Красаве построили депо и ремонтно-механические мастерские, поселок Багерный и депо в нем ликвидировали. В 1951 году узкоколейку продолжили до Тихвина, где для перегрузки торфа в вагоны широкой колеи построили торфоперегрузчики МОГЭС и пакгауз для торфоплит. В локомотивном парке нового предприятия числились четыре паровоза ВП неизвестных индексов, один ПТ4, один паровоз серии 157 и два мотовоза с двигателями СТЗ-ХТЗ. Торф транспортировался в вагонах УМВ. В 1953 году в Красаву для работы на узкоколейке поступил трофейный немецкий трехосный мотовоз, который из-за высокой нагрузки на ось предпочли поскорее сдать в утиль.

С начала 50-х годов торфоперерабатывающий завод в Красаве стал осваивать новые торфоучастки неподалеку от деревни Мулево и южнее самой Красавы, куда были построены новые пути. Добыча торфа велась фрезерным и гидравлическим способом. В связи с этим отпала надоб-



ность в транспортировке торфа из Ларьяна. До середины 1960-х годов железнодорожные пути в том направлении еще существовали, после чего часть соединительной ветки между бывш. ст. Багерный и ст. Ларьян была разобрана. С этого момента узкоколейные железные дороги Бокситогорского биохимического

завода и торфоперерабатывающего завода Красава стали существовать отдельно друг от друга.

В 60-х годах на узкоколейках предприятий стала внедряться новая техника. В Красаву поступили два самоходных щеточных снегоочистителя СЩС, пассажирская и пожарная дрезины ПД1 и

ЭСУ2а-623, ст.Красава. Фото А.Корсакова





Станция Красава. Фото А.Корсакова

ТУ6А-3227 и 3134, ст.Красава. Фото А.Корсакова
Тихвин-Красава

ПМДЗ. Для укладки временных путей использовались два стройремпоезда СРП2 Камбарского машзавода с силовыми агрегатами на базе мотовозов МД54-4. В поездной работе были заняты четыре самоходные электростанции ЭСУ1, которые оказались хорошо приспособленными для этих целей. Отставленные от работы паровозы отправили в Шатурское транспортное управление и в один из леспромпхозов Карелии. В вагонном парке остались все те же УМВ, сырье для производства торфоплит перевозилось в типовых вагонах-гондолах. На УЖД в Бокситогорске для замены паровозов поступили мотовозы МД54-4. В пос. Ларьян стали отгружать сельхозторф, для чего были построены дополнительные пути. Торф перевозился на платформах в специальных контейнерах и в вагонах, изготовленных на базе вагонов ПДБ-3.

В 80-х годах произошло очередное обновление подвижного состава. В Красаву на замену ЭСУ1 в поездной работе поступили три тепловоза ТУ6А и мотовоз-электростанция ЭСУ2а. Вместо СРП2 стали эксплуатироваться два новых путеукладчика Губинского машзавода ППР2ма с самоходными электростанциями ЭСУ2А. Для путейских работ применялся тепловоз ТУ6Д. Вагонный парк пополнился вагонами ТСВ6А Демиховского завода. Новая техника пришла и в Бокситогорск: на дорогу поступили два тепловоза ТУ6А, один ТУ6Д и электростанция ЭСУ2А с путеукладчиком.

Перестройка и трудное начало 90-х годов не прошло для обоих предприятий бесследно. В связи с сокращением потребления торфа заводом и прекращением отгрузки сельхозторфа в Ларьяне, объем добываемого Бокситогорским биохимическим заводом торфа значительно уменьшился. Поэтому руководство завода приняло решение закрыть и разобрать узкоколейную железную дорогу, что и было осуществлено в 1994 г.

Торфоперерабатывающий завод Красава в середине 80-х прекратил отгрузку фрезерного торфа потребителям по железной дороге широкой колеи, в связи с чем был разрезан в лом торфоперегрузчик в Тихвине. Чуть позже были разобраны ветвь узкоколейки от границы торфоучастков до Воложбинского карьера, линия до бывш. пос. Багерный, а также до Мулевской. Существенно упал грузооборот по узкоколейной железной дороге, половина локомотивного парка была отставлена от работы.

В настоящее время в Тихвине осуществляется погрузка опилок, для чего из Красавы практически каждый день ходит ТУ6А или ЭСУ2А с вагонами. На сам завод и на поселковую котельную торф вывозится с полей ежедневно по 1-2 состава, в каждом – 5-6 вагонов. На укладке времянок работает один путеукладчик.

Пассажирского движения на этой узкоколейке никогда не было. Рабочие на поля доставляются в кабинах локомотивов. Остается только пожелать успехов в работе этому предприятию, сумевшему в трудное время сохранить такую техническую экзотику и реликвию, как узкоколейная железная дорога.

ДЕСЯТЫЙ ПОЕЗД-РЕТРО В ДЕНЬ ПОБЕДЫ

50-летие победы нашего народа в Великой Отечественной войне было отмечено 9 мая 1995 г. не только открытием грандиозного мемориала на Поклонной Горе в столице, но - и организацией к тому мемориалу первого ретро-поезда с паровой тягой для ветеранов-железнодорожников. «Высокое» руководство так мучилось извечными опасениями «как бы чего не вышло», что паровоз Эр из Александрова был доставлен в Москву аж за неделю до торжеств, совершив, в итоге, всего-то... четырехкилометровую поездку от Киевского вокзала до раскинувшейся непосредственно у Поклонной Горы станции Москва-Сортировочная-Киевская: обратно ветераны проследовали уже на тепловозной тяге!

Тот скромнейший первый опыт убедил всех скептиков поезда-ретро реальны даже для оживленной столичной магистрали. 9 мая следующего, 1996 г. уже пассажирский красавец Су253-33, отправившись с Курского вокзала через Каланчевскую, вышел на внутригородское Малое Кольцо Московско-Окружной, обогнул его против часовой стрелки, и финишировал, как некогда эшелоны из поверженного Берлина, на вокзале Белорусском!

Для каждого из последовавших затем Дней Победы придумывались всякий раз иные, оригинальные маршруты, в том числе - с заездом к местам осенних боев 1941 г. по Большому Кольцу Московско-Окружной. Однажды такой рейс прошел через Щербинку, где поезд-ретро во главе с ЛВ-0283 приветствовала гудком также поднявшая пары реликвия Экспериментального Кольца Эу-699-74! А 9 мая 2003 г. ветераны проехали с двойной тягой Л-2344 + Эр797-41 по уже реконструированному под будущее движение скоростных электропоездов перегону Малого Кольца, включая протяженный тоннель под столичной площадью Гагарина...

И вот - уже без малого десятый рейс поезда-ретро с яркими табличками «День Победы» на бортах! Во главе, как и год назад, испытанные Л-2344 + Эр 797-41, вагоны - в основном, плацкартные, изготовленные лет 30 назад тогда Калининским, а ныне - Тверским заводом, служившие временным жильем для беженцев во время боевых действий в Чечне 1990х гг. (тоже ветераны!), а к 2003 г. - восстановленные и модернизированные в «забугорном» теперь Днепропетровске. Изначальная - гофрированная - наружная обшивка была заменена при том восстановлении гладкой, отчего состав явственно напоминал первые цельнометаллические поезда конца 1940х гг., вполне соответствуя внешне своим заслуженным локомотивам.

Поездка началась в 9.30 утра на Белорусском вокзале столицы под моросивший, вопреки всем потугам авиаторов «зачистить» небо ко Дню Победы, дождик, традиционные напутственные речи и медь духового оркестра. На параллельном пути по другую сторону платформы отправления были выставлены (и оставались, ко всеобщему удовольствию, еще более часа после отхода поезда-ретро!)



подлинные вагоны минувших десятилетий. Четырехосный пассажирский, изготовленный питерским Заводом имени Егорова в 1937 г. по проекту 1925 г., был, насколько удавалось рассмотреть через окна, переоборудован для нужд военно-санитарного поезда; табличка сообщала, что эту судьбу разделили на протяжении 1941-1945 гг. без малого 6000 вагонов, из которых сформировали 288 составов! Ныне реликвия приписана к депо Смоленск, на темно-зеленом борту - обозначение «МЖД 192».

Следом - ветеран также четырехосный, но куда как более редкостный да заслуженный. Сохраненный трудами НОД-1 столичной магистра-

ли бронированный вагон-салон №9 был построен в 1913г., прошел Первую Мировую войну в составе поезда императора Николая II, а на Великой Отечественной - стал временным домом и штабом прославленного маршала С.М.Буденного. Начальник же Генерального Штаба Красной Армии планировал операции 1941-1945 гг. в также бронированном, но уже шестiosном салон-вагоне, изготовленном питерскими егоровцами в 1932 г. Семь десятилетий спустя, изначальный облик этому ветерану возвратили вагонники Москвы-3, нанешие на борта обозначение «МСК 32». По аналогичному проекту также в 1932 г. был построен и следующий экспонат - шестиосный вагон-салон «железного наркома транспорта» едва ли не всей военной поры - Л.М. Кагановича. Удостоенный вполне современного цифрового обозначения 017/70015, он хорошо сохранил первоначальные интерьеры, включая такую диковинку, как бортовая ванная комната, ну и, конечно, собственно

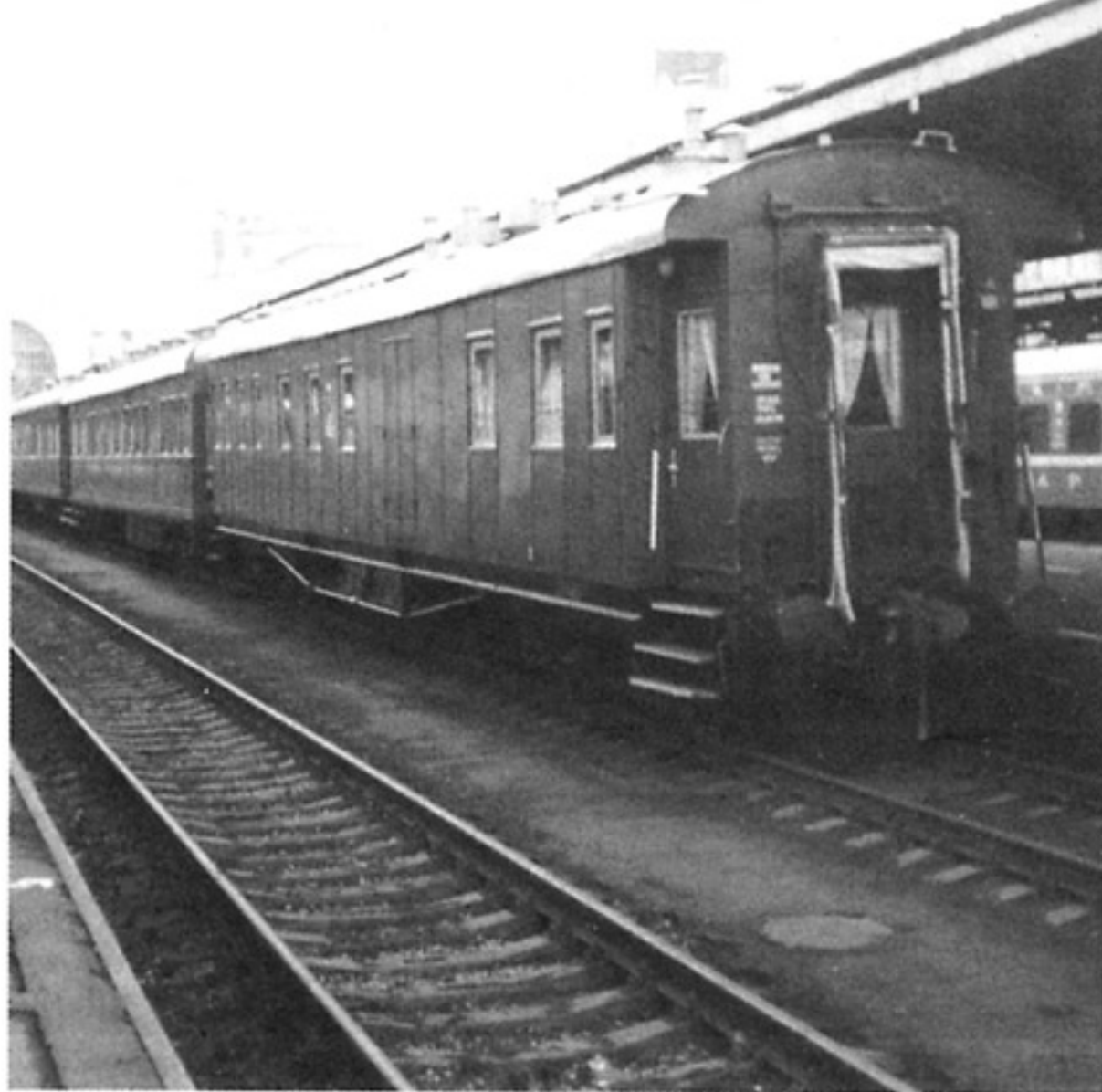
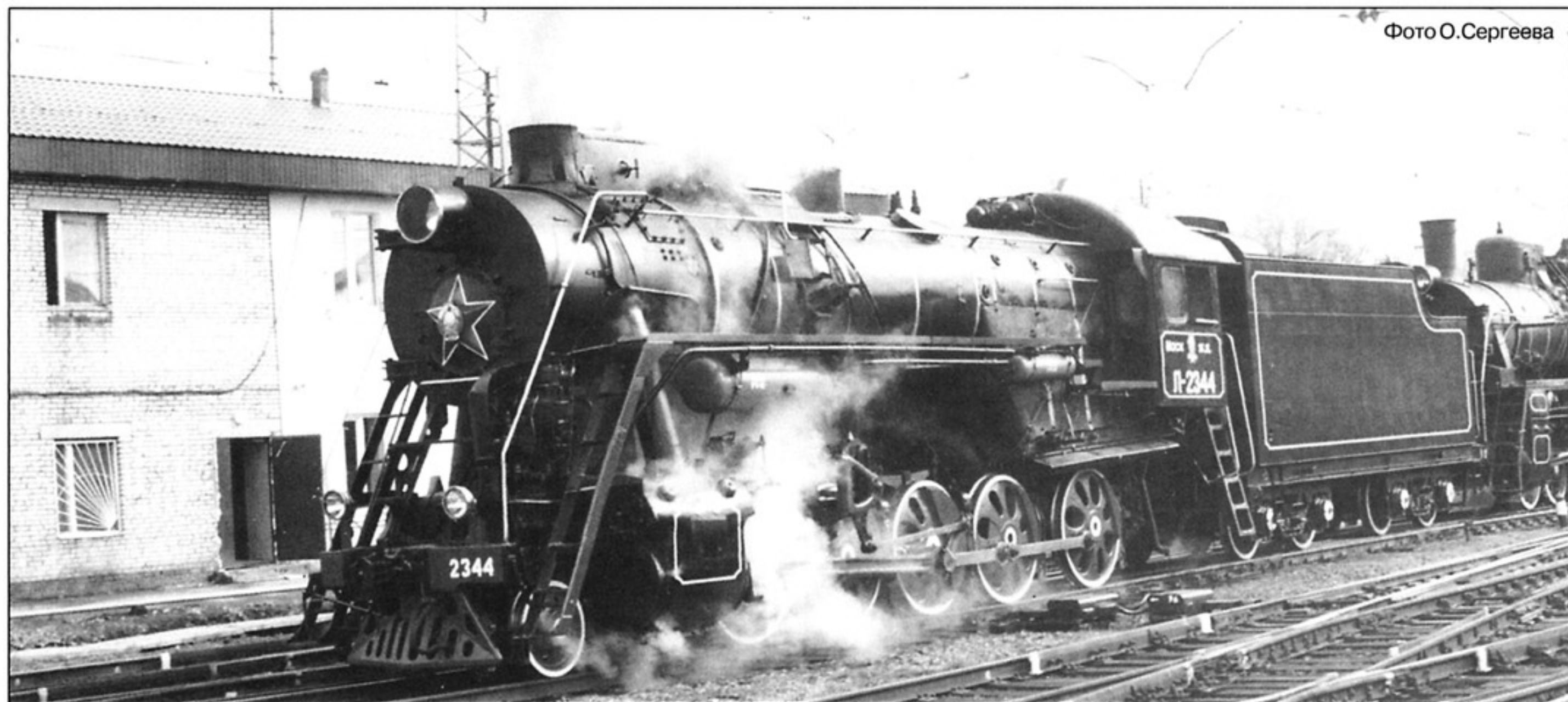


Фото Н. Семенова

«салон» со старомодными, почти дворцового стиля люстрами да канделябрами.

Экспозицию стальных ветеранов продолжал недавно восстановленный пассажирским вагонным депо Орел и числящийся ныне под № 017/71476 в Москве-Пассажирской-Киевской четырехосный цельнометаллический вагон пригородного сообщения, что был построен все тем же Заводом имени Егорова в 1946 г. по чертежам 1945 года с гладкой наружной обшивкой: совсем как обновленные вагоны ретро-поезда! История и впрямь развивается по спирали, но - ничем иным, исключая, разве что, намерение проиллюстрировать данный тезис, объяснить включение послевоенной конструкции в экспозицию подвижного состава военных лет объяснить не удавалось, тем более что следом была прицеплена... и вовсе двухосная «теплушка», реставрированная вагонниками подмосковного Орехова-Зуева. Ее поставили в хвост музейного состава, направив тормозную площадку не назад,

Фото О.Сергеева



но ... вперед по ходу: ну не запечатлено ведь много километрами фронтовых, да мирных кино-фотохроники!!! Из числа иных досадных «ляпов»: тара большинства вагонов, указанная на музейной табличке, заметно отличалась в меньшую сторону от цифр, выведенных всего полуметром ниже по борту. Для вагон-салона С.М.Буденного - 45 и 64 т. соответственно: ничего ж себе, разница! Ну, а общеизвестный «железный нарком» и вовсе оказался... КОгановичем.

Поезд-ретро тем временем доставил заслуженных своих пассажиров к Поклонной Горе, перейдя со Смоленского направления на Киевское через один из перегонов Малого Кольца Московско-Окружной. Промелькнула мысль, вот бы устроить для тех, кто следует через столицу транзитом, Р-образный маршрут электрички Аэропорт «Домодедово» - Бирюлево - Нижние Котлы* - Канатчиково* - Воробьевы Горы* - Кутузово* - Беговая* - Белорусский вокзал* - Савеловская* - Ржевская* (Рижский вокзал) - Каланчевская* (вокзалы Казанский, Ленинградский, Ярославский) - Курский вокзал* - Текстильщики* - Царицыно* - Бирюлево - Аэропорт «Домодедово» или во встречном направлении, обозначив звездочками пункты удобной пересадки на метро. Ваш покорный слуга рискнул предсказать мощные пассажиропотоки, а, следовательно - быструю окупаемость давно уж подготовленной (включая замену мостов и тот же тоннель под площадью Гагарина!), да - все отчего-то «буксующей» электрификации хотя бы некоторых перегонов Малого Кольца...

Принимающая обычно лишь электрички высокая платформа № 2 Москвы - Сортировочной - Киевской оказалась коротковата для 13-вагонного поезда-ретро, и, облегчая выход из хвоста состава, местные железнодорожники установили против тамбуров не лишние изящества переносные мини-трапы. Пока ветераны добрые три часа неспешно наслаждались историко-транспортными экспозициями, полевой кухней и концертом на Поклонной Горе, мимо терпеливо ожидавшего их поезда-ретро промчалась, среди прочих, такая новинка отечественных желез-

нодорожных реформ, как «первый частный электропоезд калужской фирмы «ТрансЭкспресс». Им оказался изготовленный в 2003 г. шестивагонный ЭД4М-0091 с сиденьями типа устанавливаемых ныне в вагонах метро: мягкие подушка и спинка лишь в месте гипотетического контакта с «пятой точкой» пассажира, а кругом - окрашенный металл, удобство для русской зимы, мягко сказать, неважнецкое... Зато - непривычно малая для столичного-то узла составность делает поезд стремительно-элегантным: ни дать, ни взять, некая высокоскоростная электромотриса, а не то, что «длинное, зеленое, пахнет колбасой»...

Позже, на Киевском вокзале, довелось узнать: отправляется чудо-электричка из Москвы ежедневно в 12.21, прибывая на станцию Калуга-1 уже к 14.56 с промежуточными остановками лишь в Обнинской (13.40) да Малоярославце (13.56). Обратный рейс из Калуги-1 начинается в 17.57, завершаясь в 20.32 (Малоярославец - 18.56, Обнинская - 19.12). Первоначально мыслилось, что пассажиров станет «обилечивать» в пути собственный кондуктор «ТрансЭкспресса», но затем предприниматели сочли за благо воспользоваться, как минимум, в столице, услугами касс... дальнего следования, хотя отправляется поезд от пригородного перрона со входом-выходом, соответственно, через турникеты. Кстати, созданные в 1915 г. В.Г.Шуховым металлоконструкции знаменитого полуцилиндрического остекленного дебаркадера на Киевском вокзале ныне полностью разобраны, к осени их обещают заменить новыми при сохранении привычных очертаний. Пока же - платформы несколько укорочены, жизнь станции затруднена строителями, и поезд-ретро 2004 г. не удостоил ее своим визитом.

Но - вернемся к Москве- Сортировочной- Киевской. Заключительная, наиболее протяженная часть тура началась в 13.00, о чем многократно напоминало станционное радио. Нравы местного персонала ощутимо смягчились по сравнению с еще недавними годами, когда «неорганизованных» зрителей беспощадно гоняли от паровоза, даже при полном отсут-

ствии движения по окрестным путям (или просто дежурила другая смена?). На сей раз «зевакам» предоставили максимальную свободу, учтиво, но твердо предупреждая их, однако, о появлении из-за горизонта очередных электрички или скорого... Эх, с каким наслаждением отряхивались затем стар и млад от обрушившихся на них при отправлении сажи да водяных капелек!

Поезд-ретро же, сопровождаемый позади «на всякий пожарный» тепловозом 2М62-1099, проследовал по Киевскому ходу до Бекасова, откуда свернул на Большое Кольцо Московско-Окружной, дал своим пассажирам прогуляться в не подачному малолюдном еще Акулове, и затем через Кубинку вернулся в 16.55 к Белорусскому вокзалу. Вновь гремел духовой оркестр, суетились, не очень, впрочем, притесняя любителей, ответственные господа-товарищи, ветераны сердечно благодарили паровозную бригаду, делились воспоминаниями... А вот табло прибытия поезда-ретро, увы, проигнорировало, чего не случалось прежде ни на Киевском, ни на Рижском вокзалах: ведь ветеранов вполне могли встречать их родственники, не менее, если не более почтенного возраста! Невольно вспомнилось, как, при возвращении в 1945 г. с Потсдамской конференции И.В.Сталина труженики того же Белорусского вокзала, подготовив заключительную часть маршрута, забыли... открыть входной сигнала. Дисциплинированный машинист ленд-лизинговского тепловоза Да затормозил в сотне метров от перрона, а Иосиф Виссарионович, решив, что поездка окончена, прыгнул с подножки прямо в пристанционную грязь... Машиниста с помощником тут же увезли на Лубянку, но - к вечеру освободили, признав их действия абсолютно правильными: проезд закрытого сигнала - преступление и никак иначе!

Итак, юбилейный, десятый тур поезда-ретро завершен. Самое время продумывать одиннадцатый, что придется на вот уже шестидесятую годовщину нашей Победы.

Н. Семенов, 9 мая 2004 г.

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

Книгу "Наши узкоколейные тепловозы и электровозы" часть 1 или поменяю на жд литературу, модели НО / 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.

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

ПРОДАЮ

Мосты жд НО,ТТ, переходы, переезды, порталы НО и ТТ, а также деревья. / Омельков В.Ю., ул.Ушинского, 30/1-27, Киев, Украина/ 8(044)243-12-41

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

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

Фото электропоездов: ЭР2, ЭР2Т, ЭР2Р, ТПС/ Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

Деревья в масштабах 1:32, 1:48, 1:72, 1:87, 1:120, 1:160, кусты, тупики, траву, балласт и т.д. На заказ /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/ Кацеру 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

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

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

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

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

"Modelena"



Железнодорожные модели - почтой

Адрес в Интернете: www.modelena.ru

E-mail: staltsev@modelena.ru

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

МОДЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Konka
НО (1:87)

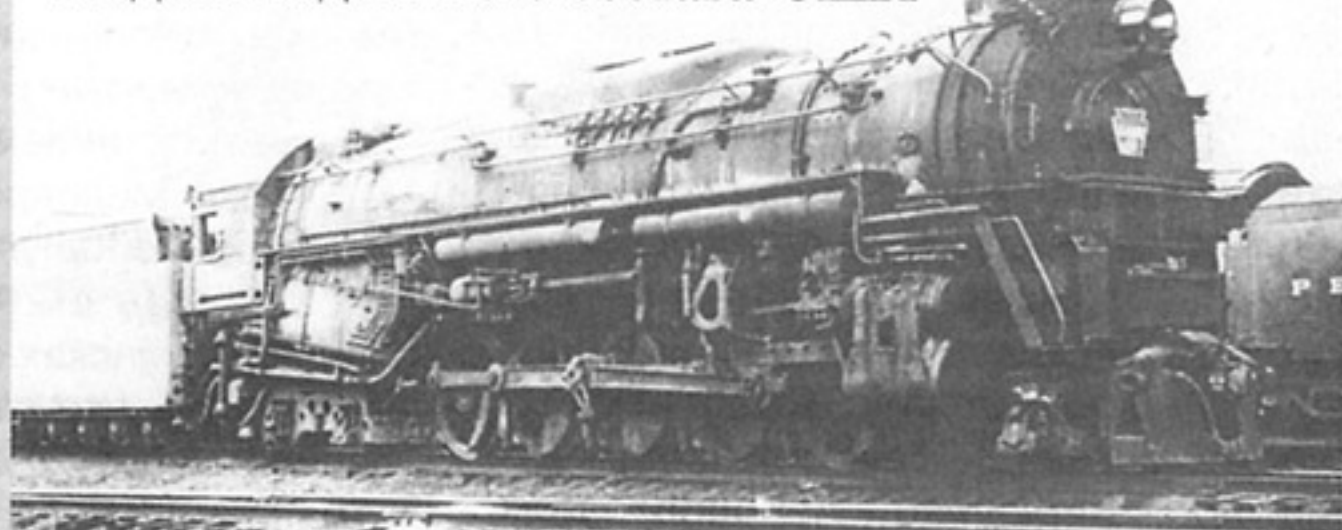


МОСКВА "Транспортная книга"

М"Красные ворота",

ул.Садовая-Спасская, 21. 10-19.00 (вых. ВС)

Модели подвижного состава США



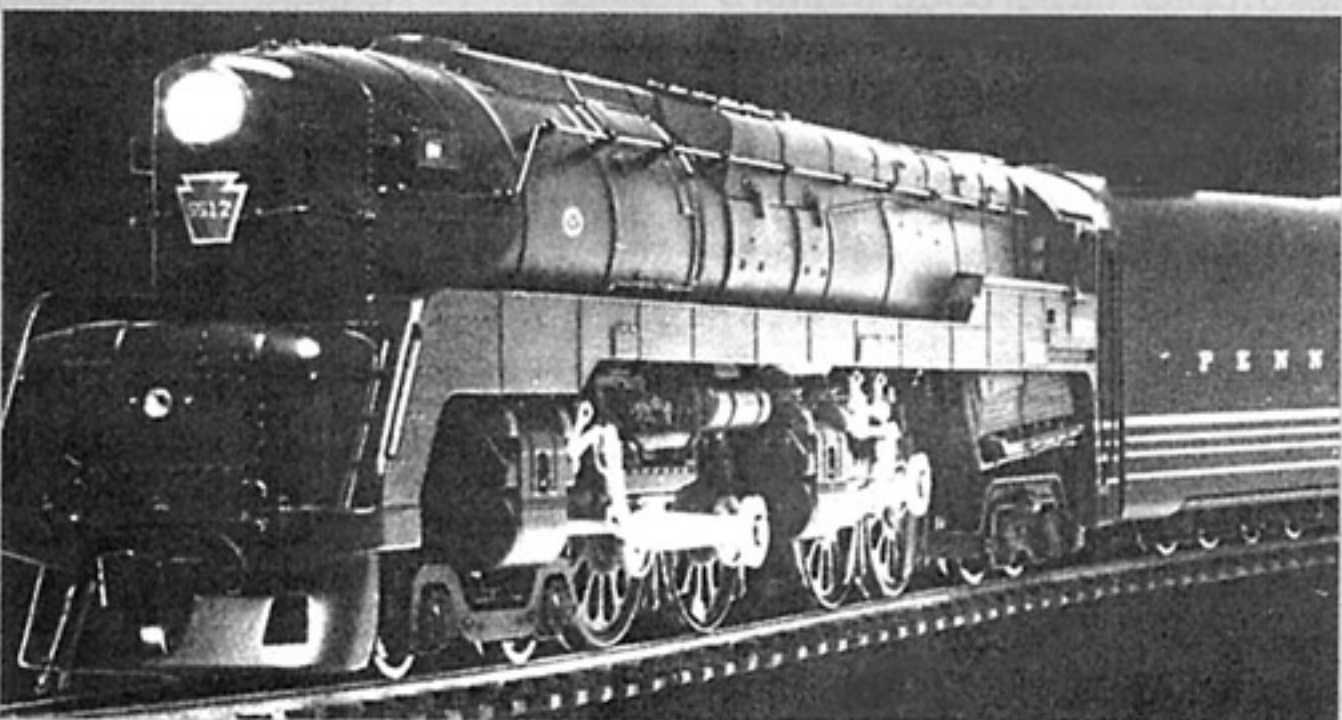
Сочлененные паровозы "Mallet", "Duplex", "Cab Forward" и др.
Многосекционные тепловозы заводов "Alco", "Baldwin", "GE"

Пассажирские и грузовые вагоны,
литература о железных дорогах США

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

Телефон в Москве (095) 482-69-41

с 10 до 17 час.



Коллег по обмену фото жд, трамваи, троллейбусы, автобусы.
Отвечу всем./ Жердецкому А.В., Борисовский пр-д 22-1-218, Москва, 115563

Коллег по обмену фото / 410009 Саратов, ул.Алексеевская 22/26, кв.70, Сереброву А.Л.

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

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

Сведения по истории Донецкой Каменноугольной, Екатерининской ж.д (результаты, фото, архивы поисковых экспедиций, научные материалы). Обмен и совместные действия по теме. / 347879, Ростовской обл., г.Гуково-9, ул.Криничная, 159, Четвертных Ю.А.

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 (вагоны) на жд модели или стрелочные переводы масштаба 1:87 / 347879, Ростовской обл., г.Гуково-9, ул.Криничная, 159, Четвертных Ю.А.

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



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



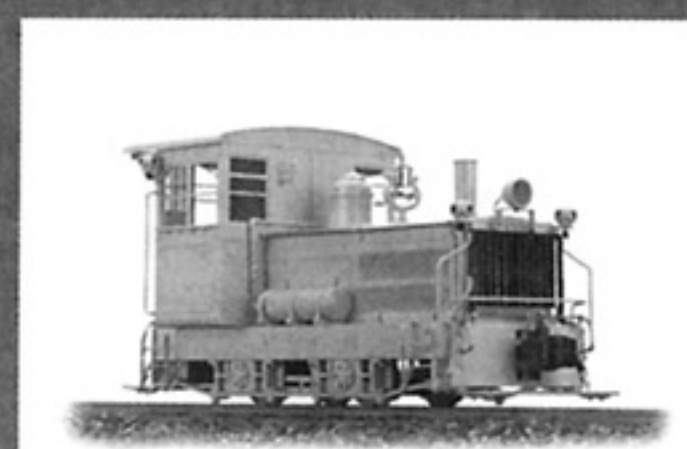
WWW.GOLDENTRAIN.RU



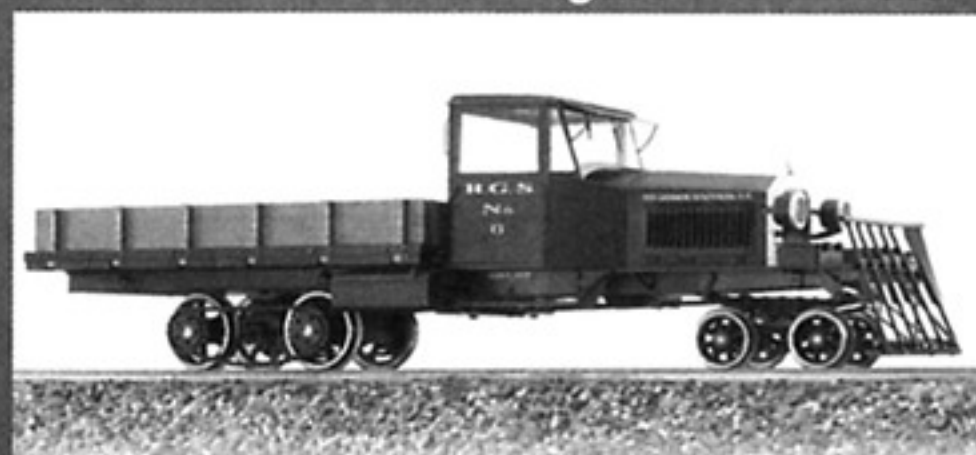
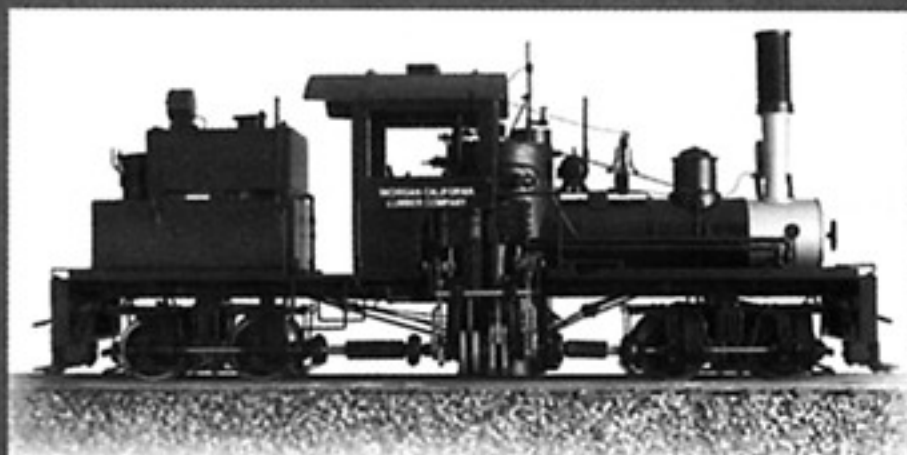
www.eurotrain.ru

EUROTRAIN

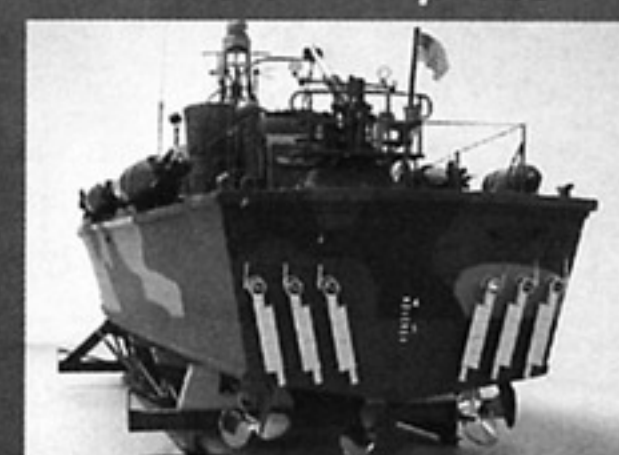
info@eurotrain.ru



marklin roco trix bemo brawa LGB vollmer artitec micrometakit viessmann fine-art-models fulgurex accucraft



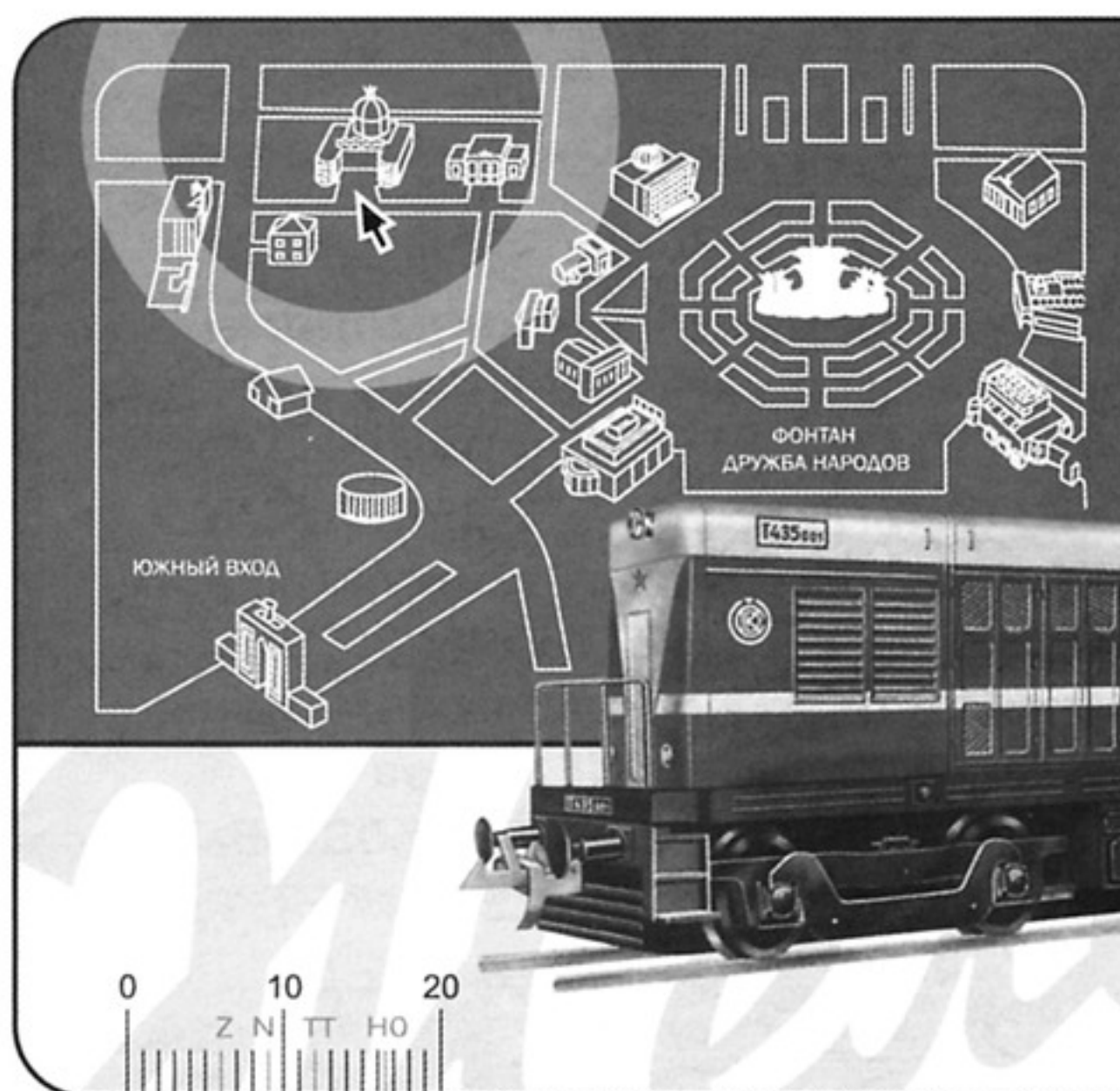
wilesco stuart revell humbrol tamiya mantuamodels JR PROPO helicopters JR PROPO radios CEN x-press



Низкие цены, огромный выбор моделей железных дорог, действующих паровых машин, сборных моделей, радиоуправляемых автомобилей, вертолетов и самолетов, настольных токарных и фрезерных станков, возможность предварительных заказов, гибкая система скидок!

Наш адрес: г. Москва, м. Маяковская, ул. 3-я Тверская-Ямская, д. 12, тел. (095) 251-9240; 507-7454

Время работы: понедельник-суббота с 10-00 до 20-00, воскресенье с 11-00 до 18-00.



ЮЖНЫЙ ВХОД

ФОНТАН
ДРУЖБА НАРОДОВ

0 10 20
Z N TT HO



Kit Hobby Ltd.

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

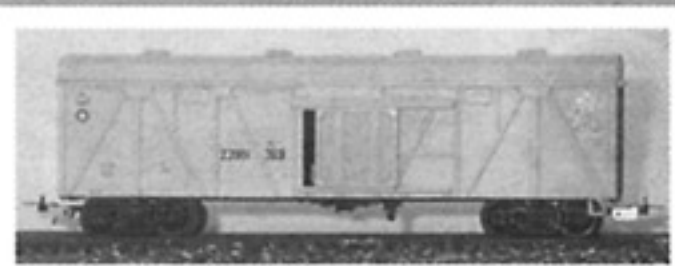
Подписка
“Локотранс” 2004 г.
(2 полугодие)
(№№7-12) - 420 руб.
(с почтовой
доставкой по России)

Для получения заказа
сделайте почтовый перевод
по адресу:
РОССИЯ 140100 Московская обл.
 г.Раменское, а/я 38
 Ивониной Ирине Александровне

На обратной стороне
почтового перевода в разделе
“Для письменного сообщения”
 укажите название заказа и
 доставочный адрес.



НО 1:87



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

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

Цены на модели приведены по курсу 1 евро = 38 руб
 Модели высылаются при 100% предоплате.
 Кондратьеву П.Д., а/я 780, Санкт-Петербург 199155



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ФОТО- и ВИДЕОМАТЕРИАЛЫ
ФОТОГРАФИИ, ВИДЕОФИЛЬМЫ
КАЛЕНДАРИ

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

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

Купон объявления в “Локотранс”

Альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

ЛОКОТРАНС

РУБРИКА

Продаю

Куплю

Ищу

Меняю

Разное

Текст объявления:

Адрес, телефон, E-mail, Ф. И.О.

Заполните купон и отправьте по адресу:
 Россия 140100 Московская обл., Раменское, а/я 38

1. Купон дает право на бесплатную публикацию однократного частного объявления.

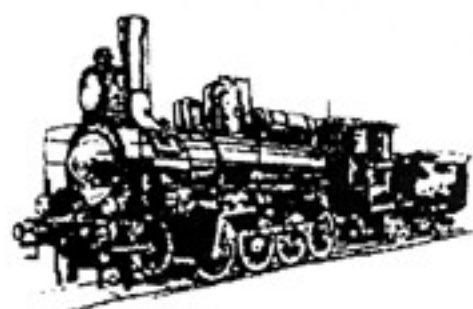
2. Для публикации без купона следует оплатить почтовым переводом 20 руб. по адресу: **РОССИЯ 140100** Московская обл. г.Раменское, а/я 38 Ивониной Ирине Александровне

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



190-летие ЦМЖТ и 11-я международная выставка «Железнодорожная модель 2004»



Реформа МПС сдвинула празднование юбилея Центрального Музея железнодорожного транспорта России, основанного в 1813 (!) на три месяца. Для возраста в 190 лет это небольшая погрешность. Вот только как быть с уважением к старшим....

Сетевое совещание работников музеев российских железных дорог прошло со 2 по 4 марта. К этому событию поспел и второй номер ЛТ со статьей Г.П.Закревской. Научно-культурная программа была запланирована обширная и прилагалась к приглашениям.

Перед началом всем выдали фирменные сувениры: кожаные папки с эмблемой «ЦМЖТ 190 лет» и положенными ей аксессуарами, и альбомы – путеводители по музею.

В президиуме кроме директора музея были представители МПС и РАО РЖД по Северо-Западу, ректор ПГУПС Ковалев. Все шло по плану, только выступления Закревской и Глащенкова поменяли местами. Позабавили своей компетентностью представители реформированного ведомства: один без посторонней помощи не смог даже примерно определить год открытия первой железной дороги в России, другой заявил, что музей открылся значительно раньше, чем ЛИИЖТ. Выступление директора музея ПГУПСа, плавно перешедшее в краткую экскурсию по дворцу редактировалось-редуцировалось Галиной Петровной, дабы Г.А.Глащенков не слишком глубоко уходил в генеалогию князей Юсуповых – впереди был фуршет. Такое мероприятие в моей жизни было лишь в третий раз, по-сему чувствовал себя скованно – единственный из всех руки сходил помыть.

Альберту Леонидовичу Гальянову, зам директора ЦМЖТ, было присвоено звание Почетного железнодорожника – приятно, когда награда находит достойного! Еще раз поздравляем, уже публично!

Времени участвовать в мероприятиях остальных двух с половиной дней у меня не было, но перед убытием я узнал от сотрудников музея, что стал организатором выставки... От «председателя оргкомитета» требовалось узнать в

ЦМЖТ точные даты монтажа, начала и конца выставки, и довести их до сведения потенциальных участников. Также проинформировать сотрудницу ЦМЖТ И.Б.Серебрякову о количестве иногородних участников, коим требуется размещение в гостиницах. Во всей основной работе по выставке сотрудникам музея предложена клубом помощь не потребовалась и в этот раз. Один только вопрос пускался на самотек – привлечение СМИ. Анонсы в ЛТ прошли своевременно – оставалась работа по привлечению массового посетителя. Личные связи с ТВ, благодаря выставке в Ленэкспо, появились, а где в СМИ их не было, туда потребовалось послать официальные факсы – что и было выполнено Ириной Борисовной. При личной поддержке и связях В.Медведева среди приглашенных каналов не было, пожалуй, только NBN. Но в полной мере эффект был лишь на выходных... Очевидный вывод – выставка должна охватывать полноценных два выходных дня. Хорошо, если календарь следующих весенних каникул не помешает этого сделать.

Личное впечатление от прошедшей выставки двоякое. Ожидал большего ассортимента от «секты строителей макета в ЦДКЖ» и по нулям было моделей от «Модель» и «Феникса». Зато неуклонно растет ассортимент у Загребельского (у него 19 моделей, особенно запомнился вагон «для перевоз-



ки охотничьих колбасок»), привозя каждый раз нового ученика с моделями. Порадовала местная молодежь, С.Старцев (14 лет) выставил ЛМ-68 в НО из картона. Восемилетний сын одного из наших клубных подверг меня столь интенсивному и грамотному допросу о технологиях и пр., что оставалось только воздух глотать. Матрица, пуансон, плита толкателей, ОБ-3 – только и сказал отцу: «Меняю свою дочку на твоего сына!»

- Зачем?

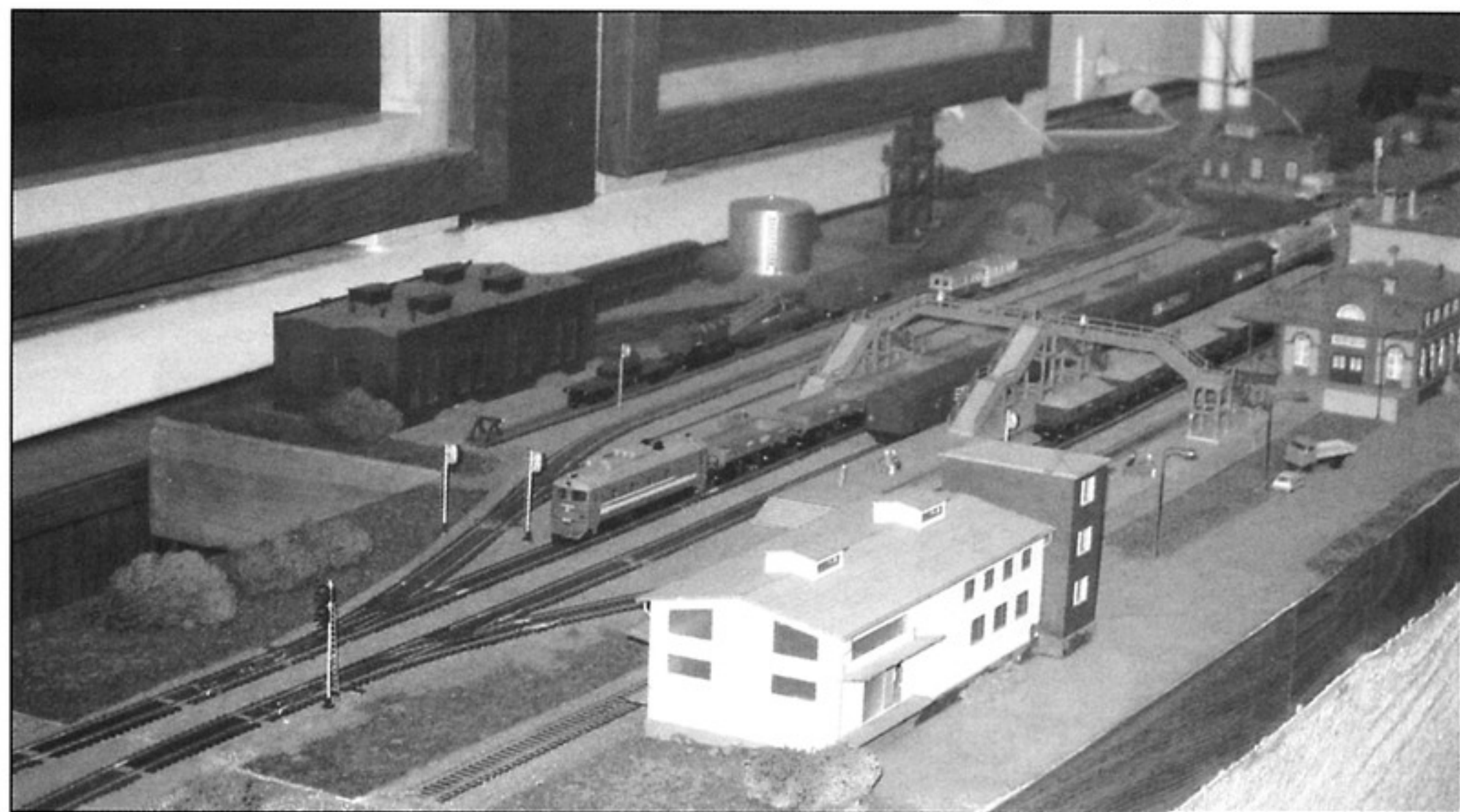
- А тут будет, кому дело продолжать.

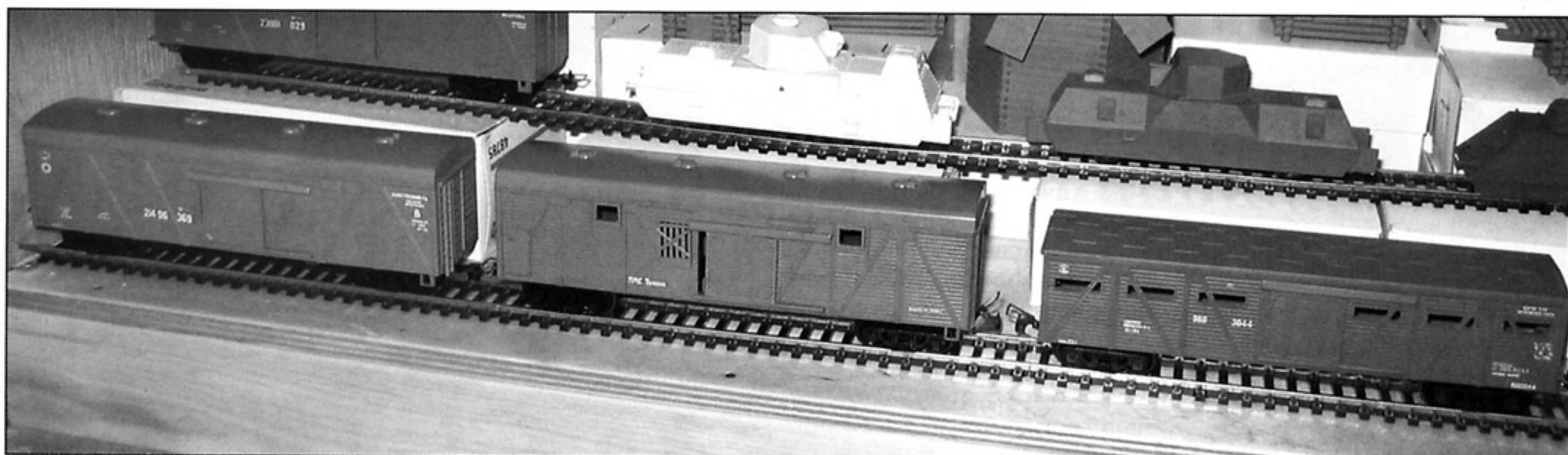
Перед общим описанием отмечу дебютантов выставки, отца и сына Петровых из Пушкина. Подобный дебют у местных участников был только у Столбовых в 1997 г. Александр Михайлович представил сде-

ланный «с нуля» в НО ЧС2Т и «Центральный пост и пакгауз ст.Санкт-Петербург-Витебский» и 13-летний Иван – «Сторожевой дом СПб-Варшавской дороги».

В малом зале модульный макет «Пересвета» увеличился до 17 метров. Земсков сделал новый разворотный модуль с карьером и заводом. Из карьера вел отдельный путь за заводской корпус на «балкон», по которому курсировала односекционная «трешка» с думпкарами. Ожидания «кровожадной» части мальчишек она регулярно обманывала – с балкона не падала, так как была блокировка. Кроме думпкаров в различных цвето-надписных исполнениях (см.ЛТ1/04) новинкой последнего года от фирмы был контейнероукладчик

Фрагмент модульного ТТ-макета





Модели грузовых вагонов СЖД-РЖД от ПК

«кальмар». Из-за отсутствия Земскова первую половину выставки «рекламным лицом» и макетоуправляющим был А.Мурашов. Его борода и богатырское телосложение идеально соответствовали названию фирмы. Его ассортимент был дополнен ЧС1 и ЧС3. В большом зале кроме 4 штатных витрин сотрудниками музея во главе с В.Морозовым

была сделана двойная из ранее появлявшихся витрин. Больше витрин не потребовалось. В полусотне самоделок В.Воронина была пара «ашхабадов». Из своих моделей я выставил наиболее характерное их старого и дюжину новых вагонных конверсий + 22 деревянных домика. Всего 64 модели. Общее количество моделей на выставке было не

Грузовой состав с крытым товарным вагоном (автор А.Мурашов) на модульном ТТ-макете «Пересвет»



ЛМ-68 (НО, картон) автор С.Старцев (14 лет)



менее 300. Новинка Айгарса – полувагон 12-1000. Про кацаповский ЦМВ ЛТ уже писал. Про вид смолы, из которой он сделан, автор сказал – «смолистая». Выяснить удалось лишь, что не такая голимая эпоксидка, как у «Модели», но все равно требует к себе более осторожного обращения, чем традиционные пластиковые модели.

Малые серии представляла «Экспресс-модель» (Санкт-Петербург). Это уже известный паровой кран ПК ЦУМЗ-15 (НО), трактор «Кировец К-701» (НО) и мастер-модель паровоза ПЗ6, планируемого к малосерийному выпуску.

Макет LGB Москалева стал несколько короче, без строевых и не оправдавших доверия полувагонов. Торфопредприятие-диорама приехала из Латвии, первую половину выставки отработал «девяточный» немецкий макет А.Терентьева. В углу стоял дар от «Железнодорожного дела» ЦМЖТ 2000г. Его как-то не задействовали. Новую диораму, традиционно отработавшую прилавком, сделал А.Зотов. 30 марта в 13.00 оказавшиеся в



И совсем маленькие дети, и пожилые люди с удовольствием мастерят паровозики.

УНИКУМЫ

Паровозики в 5 миллиметров

Удивят петербуржцев

в Музее железнодорожного транспорта России

Международная выставка открылась 22 марта. Называется она «Железнодорожные модели - 2004».

Представлено больше 350 экспонатов, участники - модельеры стран Балтии, России, Чехии, Германии.

- Весной, во время школьных каникул, мы традиционно устраиваем подобные выставки, - рассказал «Комсомолке» заместитель директора музея Виталий Морозов. - Нынешняя пользуется большим успехом. Каждый день к нам приходит больше четырехсот человек, в воскресенье ожидаем как минимум тысячу.

Наиболее «крутые» модельеры, как рассказали нам в музее, живут в Петербурге. Самый молодой и самый пожилой - вообще из одной семьи. Ване Столбову 12 лет. Его дедушке Владимиру Владимировичу - 65. Оба они делают модели паровозов, которые даже специалисту не отличить от настоящих. Еще один мастер-уникум тоже из Петербурга. Его работу называют ювелирной. Вадим Ворошилов мастерит железнодорожные пути шириной 9 миллиметров, вагоны в его же исполнении вообще пятимиллиметровые.

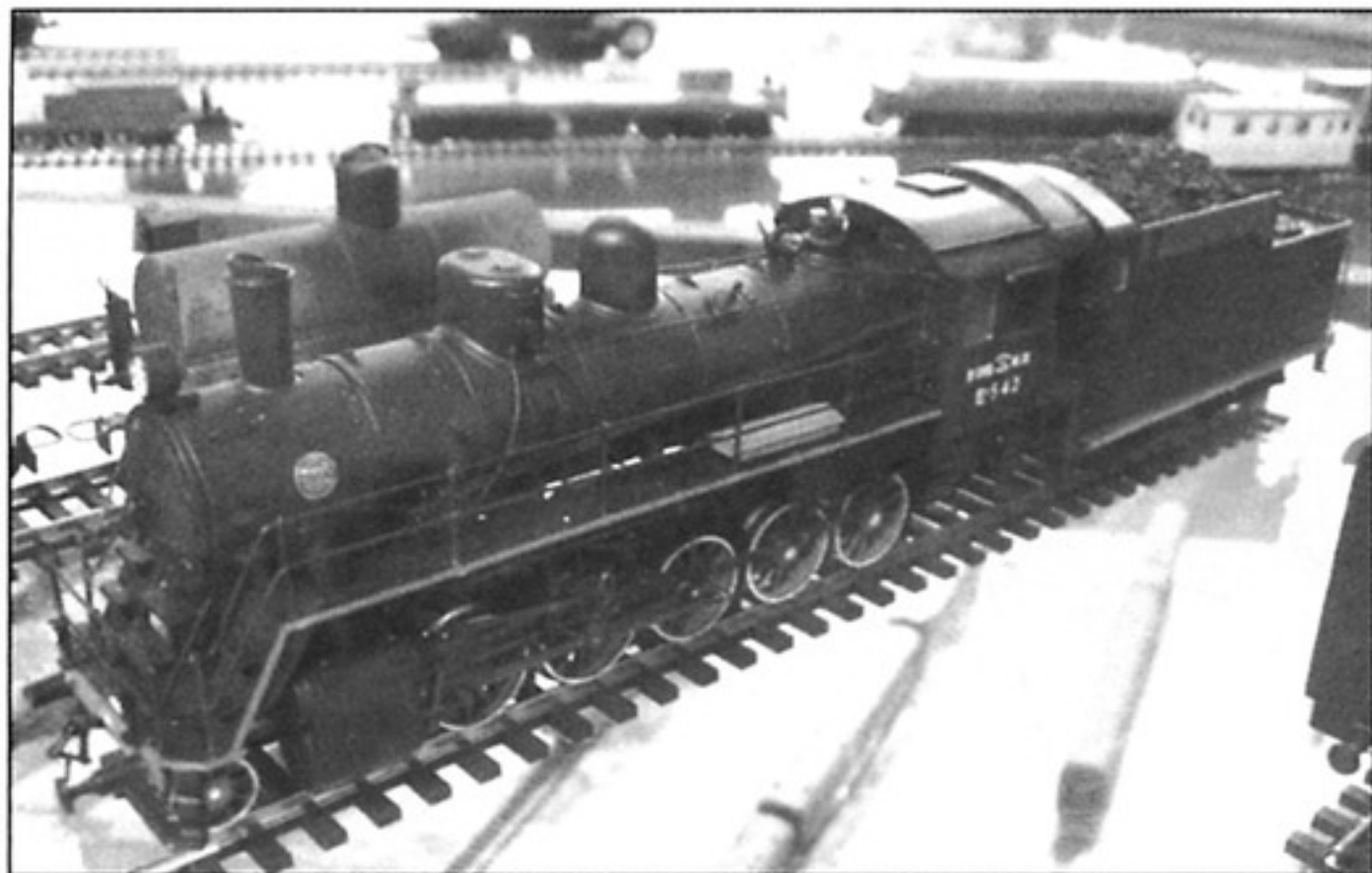
Выставка продлится до конца каникул. Желающих удивиться и восхититься ждут в Музее железнодорожного транспорта на Садовой ул., 50, до 1 апреля.

Марина СУРАНОВА.

sur@kppublish.ru

Фото агентства «Интерпресс».

ПС. «Комсомолка» постаралась и напечатала статью о выставке. Из Чехии и Германии никого не было. Всеволоду Вячеславовичу Столбову 70 лет, и внук его по стопам деда и дяди не пошел. Под псевдонимом Ворошилов скрывается Воронин. В общем, перлы М.Сурановой стоит посмаковать как фразу «коза закричала нечеловеческим голосом»....



Паровоз Е^п (НО), автор И.И.Прохоров (Москва)



Паровоз на базе BR52 (ТЭ52-441) трофейный, реконструированный, пассажирский с ванным тендером. Реконструкция металл, пластик. Из коллекции В.В.Столбова



Паровоз на базе BR52 (ТЭ52) товарный с нефтяным тендером. Реконструкция металл, пластик. Из коллекции В.В.Столбова
ТЭП10 от "Пересвет" (ТТ)



Участники 11-й международной выставки «Железнодорожная модель-2004» в Санкт-Петербурге

1. Баринов Сергей Михайлович
2. Будяков Андрей Александрович
3. Бусаров Владимир Яковлевич
4. Бусаров Вадим
5. Волузнев Олег Юрьевич
6. Воронин Вадим Николаевич
7. Гусев Игорь Викторович
8. Демин Виктор Владимирович
9. Дубовкин Василий Михайлович
10. Загребельский Алексей Маратович
11. Земсков Алексей Юрьевич
12. Зотов Алексей Владимирович
13. Кацапов Юрий Юрьевич
14. Кочетов Михаил Вадимович
15. Клавиньш Айгарс
16. Клинов Григорий Анатольевич
17. Кондратьев Петр Данилович
18. Лазуткин Виктор
19. Москалев Леонид Михайлович
20. Мурашов Алексей Александрович
21. Нетужиллов Вячеслав
22. Океанов Юрий Николаевич
23. Петров Александр Михайлович
24. Петров Иван Александрович
25. Прохоров Игорь Иванович
26. Столбов Всеволод Вячеславович
27. Стральцев Сергей
28. Терентьев Андрей Анатольевич
29. Уваров Владимир Григорьевич
30. Оренбургская детская железная дорога им.П.А.Кобозева. Филиал Уральская железная дорога ОАО «РЖД»
31. Бояркин Виктор Афанасьевич
32. Глухов Артем
33. Попов Андрей
34. Шевструг Игорь
35. Центр технического творчества, Филиал Горьковская железная дорога ОАО «РЖД»
36. Боровских Петр Давыдович
37. Мосенков Вячеслав Яковлевич
38. Никитин Вячеслав Александрович
39. Баринов Олег
40. Клепнев Роман
41. Некрасов Иван
42. Сароховских Сергей
43. Юрьев Олег
44. Детская железная дорога ст.Челябинск, филиал Южно-Уральская железная дорога ОАО «РЖД»
45. Кружок железнодорожного моделизма ГОУ ПУ №129 (г.Москва)
46. Российско-германское предприятие «ТТ-модель»
47. Фирма «Пересвет»
48. Изостудия «Зебра», гимназия №2. Руководитель В.В.Капинус.
49. Помигуев Алексей, СПб ДЖД



4-х осные цельнометаллические полувагоны. Авторы А.Загребельский (Москва) и Дм.Якуш (Минск)

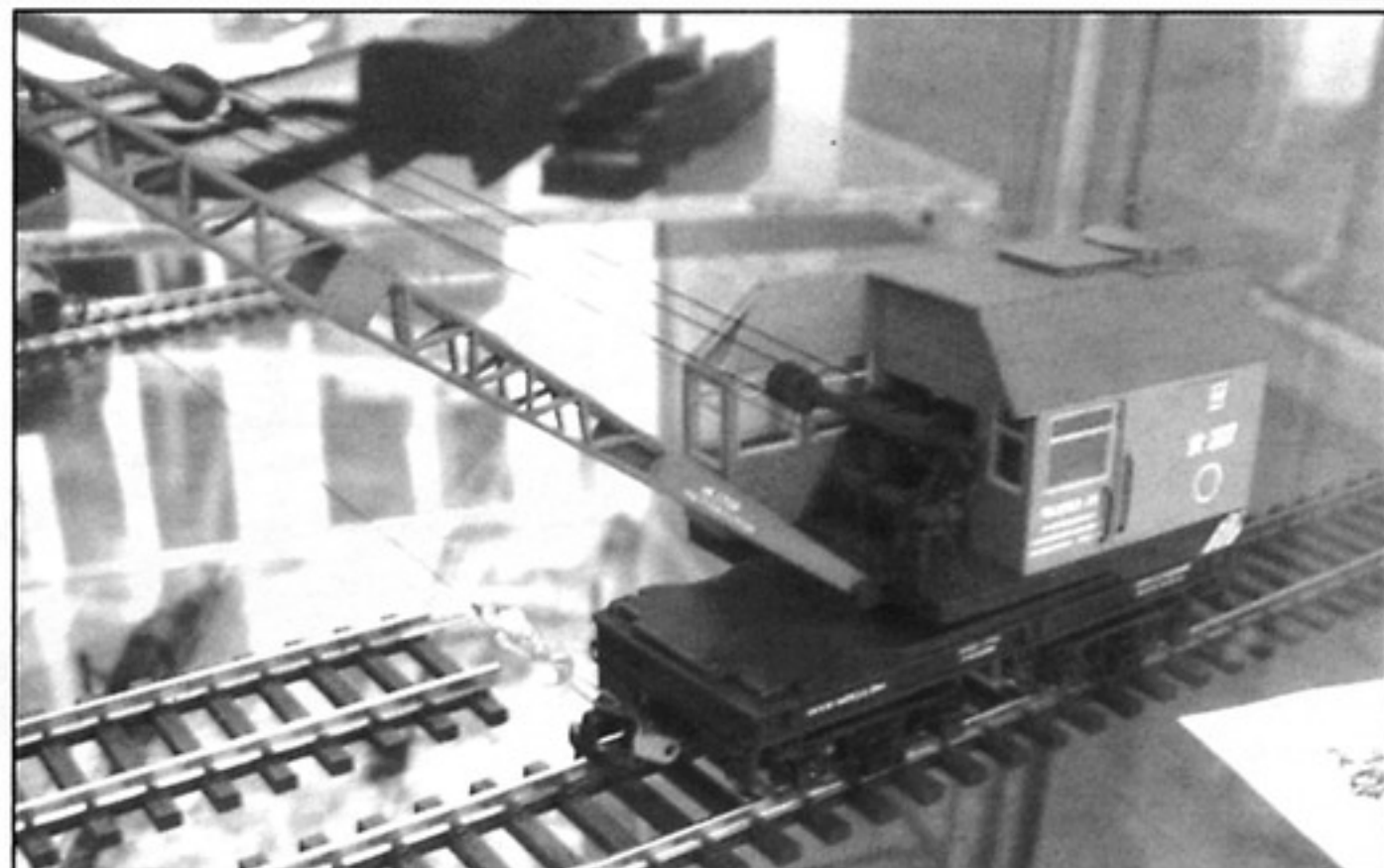
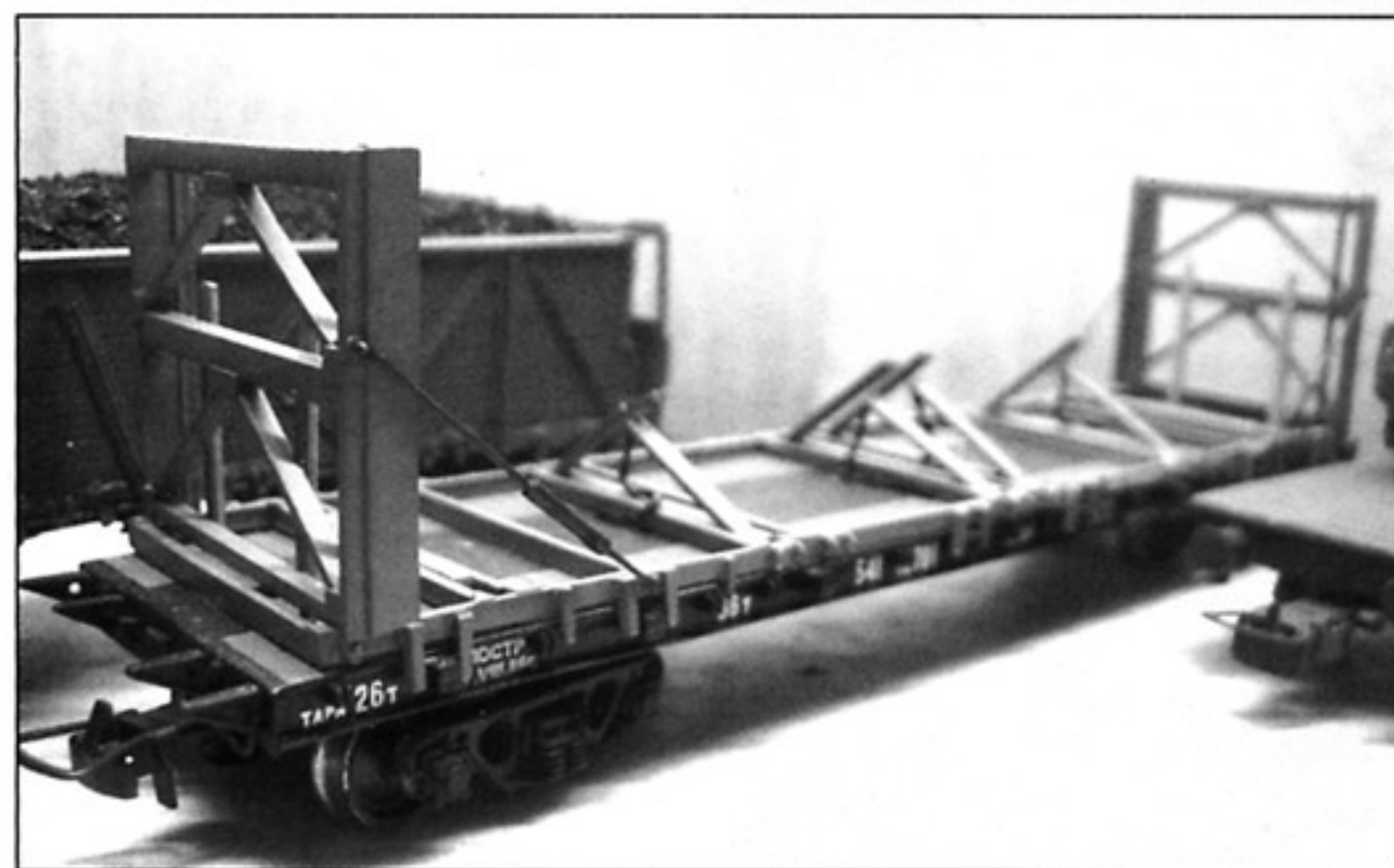
4-х осные цельнометаллические полувагоны с глухим кузовом. А.Загребельский (Москва) в соавторстве В.Орешко (Киев. обл.)

Большом зале могли увидеть шоу: на сарай за 250 руб. нашелся покупатель, и Зотов старательно его отламывал... После этого приклеивать строения к диораме он зарекся...

Закрытие выставки прошло 1 апреля в 13.00. От «Пересвета» ЦМЖТ был вручен двухсекционный ТЭЗ в подарочном стеклянном колпаке. Кукоба одарила музей новым пассажирским вагоном от ТТ-модель, а от ЦМЖТ постоянным участникам выставки были вручены в черных юбилейных мешках кружки с юбилейной символикой ЦМЖТ, альбом-путеводитель по музею и сборник трудов сотрудников музея «Страницы истории железнодорожного транспорта России». Москалева и Земскова Галина Петровна наградила наручными часами со спецштамповкой «190 лет».

П.Кондратьев,
фото В.Галкина

4-хосный вагон для перевозки леса. Автор С.Шевчук (г.Мосты, Беларусь)





4-х осный вагон-ледник (конверсия РКО) и 4-х осный вагон для перевозки скота с использованием деталей вагонов ПК. Автор А.Загребельский (Москва)



Фрагменты модульного ТТ-макета "Пересвет"



Бронедрезина 2 Второй мировой войны. Модель ПК (малая серия)



Электровоз ЧС2Т (НО). Автор Петров А.М., (Санкт-Петербург, Пушкинский р-н)

Двухосные вагоны-ледники. Автор А.Загребельский (Москва) и Н. Шпак (Киев). Из коллекции А.Загребельского и Г.Смирнова. См. фото на стр.40

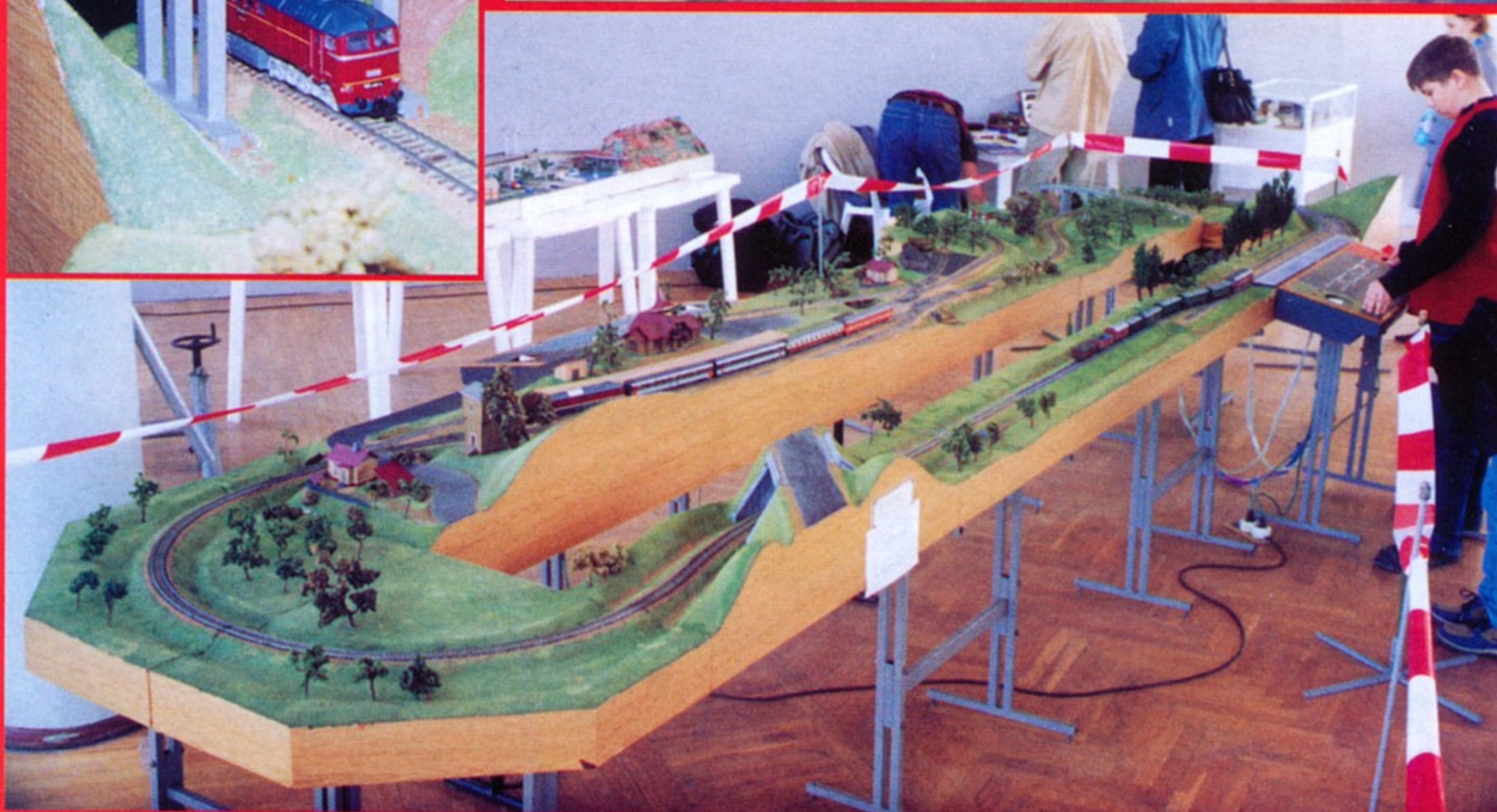
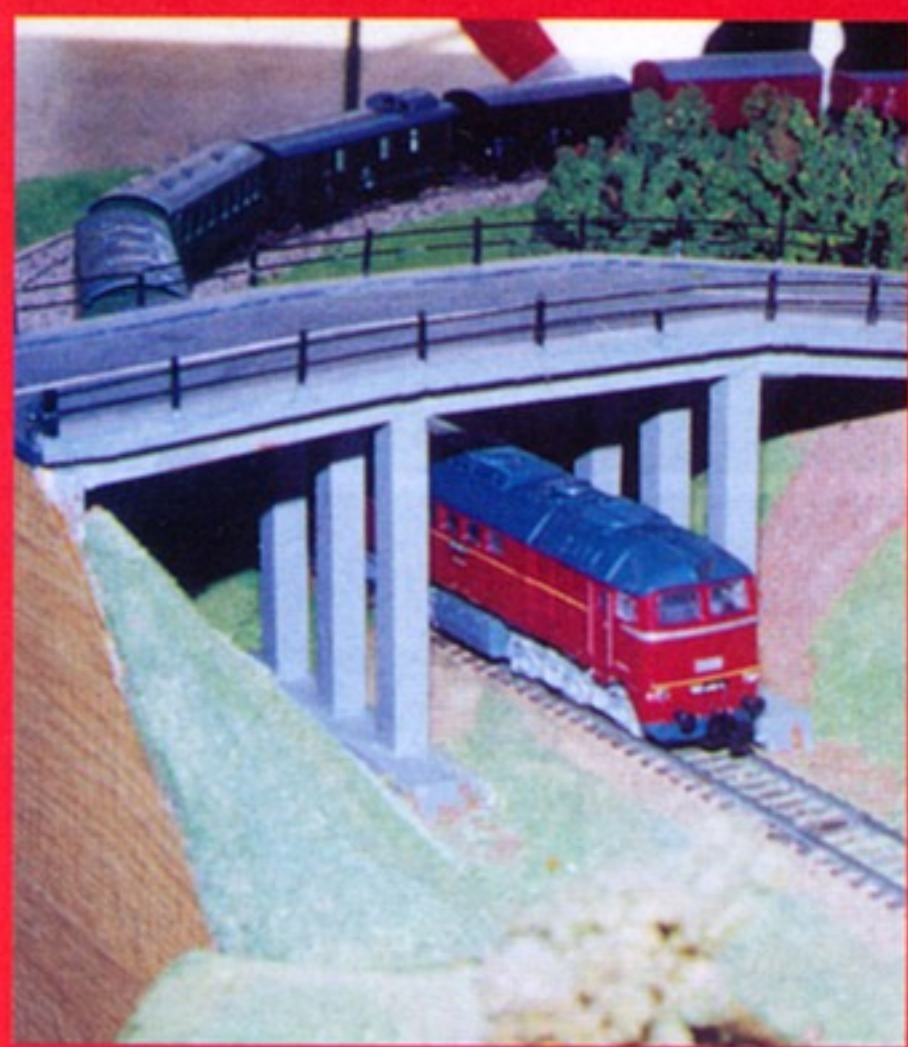




Модульный макет НО, собранный на выставке в МГДДиУТ в Москве 20-30 апреля. Выставка прошла в рамках общего смотра конкурса работ этого заведения.

Демонстрационные поездки теплового ТЭМ7 (автор В.Филатов), автомобили киевских производителей, русский паровозный парк от М.Каминского сразу заполнили макет движением и придали российский колорит.

Фото О.Сегреева



П.В.Азаренков, О.В.Косянин

Модульный макет Лаборатории железнодорожного моделирования МГДДЮТ



Руководитель Лаборатории жд моделизма
Карел Прохазка



У макета сотрудники Лаборатории
П.Азаренков и О.Косянин

Идея создания модульного макета в лаборатории железнодорожного моделирования бывшего Дворца пионеров на Ленинских горах родилась еще в 1996 году. В те годы начинали стихийно складываться коллективы единомышленников-любителей макетостроения. Многим казалось, что средние и большие макеты построить при недостатке площадей практически невозможно, а несколько модулей-малюток, размещаемых по домам отдельных любителей, объединенных какой-либо идеей или «сценарием» модульного макета является вполне посильной задачей.

Постепенно стали вырабатываться правила и даже «нормы» строительства модульных макетов. Можно вспомнить такие названия как «Российский модуль», «Белорусский модуль» и так далее... Но, к сожалению, все оказалось не так просто. Первопроходцы модульного движения продвинулись уже до «норм» на автоматику, пропустив, с их точки зрения, такие малозначительные моменты, как «единую геометрию» построения модулей в плане и, что особенно важно в эстетическом восприятии, «единую геометрию» на торцах модулей или групп модулей, основанную на строении земляного полотна и верхнего строения пути настоящих железных дорог. Многие модули не могли быть состыкованы вместе без нарушения «общей линии». Если несовпадение отверстий стягивающих болтов «успешно компенсировалось» струбцинами, несовпадение кюветов и откосов «несколько нарушало» единство восприятия всего макета, то несовпадение межосевого расстояния путей могло вовсе разрушить замысел устроителей выставок или творческих соревнований. В данном случае сказались недостаточное знание основных методик ОВЗ (основ взаимозаменяемости), широко применяемых в промышленности.

В это время в Лаборатории железнодорожного моделирования также стал строиться под руководством К.Прохазки модульный макет. Следует отметить, что с приходом К.Прохазки к руководству в Лаборатории «модульность» стала приоритетом в создании макетов и фрагментов макетов. В процессе разработки и проектирования модульного макета были изучены все имевшиеся на то время разработки по модульным макетам и моделям подвижного состава для выбора рационально-минимального радиуса применяемых кривых в системе щитов макета. Было также принято решение о необходимости повсеместной закладки кюветов вдоль всех магистральных линий (однопутных, двухпутных и т.д.). Это решение впоследствии практически полностью предотвратило падение подвижного состава с макета и существенно разнообразило рельеф отдельных модулей. Даже са-

мый «скучный» однопутный прямой участок с тепловозной тягой на равнине не выглядит «плоским как стол». Все размеры модулей в плане были привязаны к «единичной клетке» размером 300х300 мм, т.е. минимальный размер модуля составил 0,3 х 0,3 м. Таким образом, технологические «магистральные щиты», соединяющие наиболее интересные части макета, которыми в основном считаются станции с их развитой инфраструктурой, можно было создавать без значительных затрат времени и материалов, так как их ширина составляла всего 0,3 м, а длина могла достигать 0,9 м, 1,2 м, 1,5 м ... 3,0 м и т.д.

Для успешного проведения выставок необходимо было иметь «в запасе» 5-6 таких щитов с однопутными и двухпутными линиями. Минимальный радиус кривых для прохождения по ним будущих «отечественных» мо-



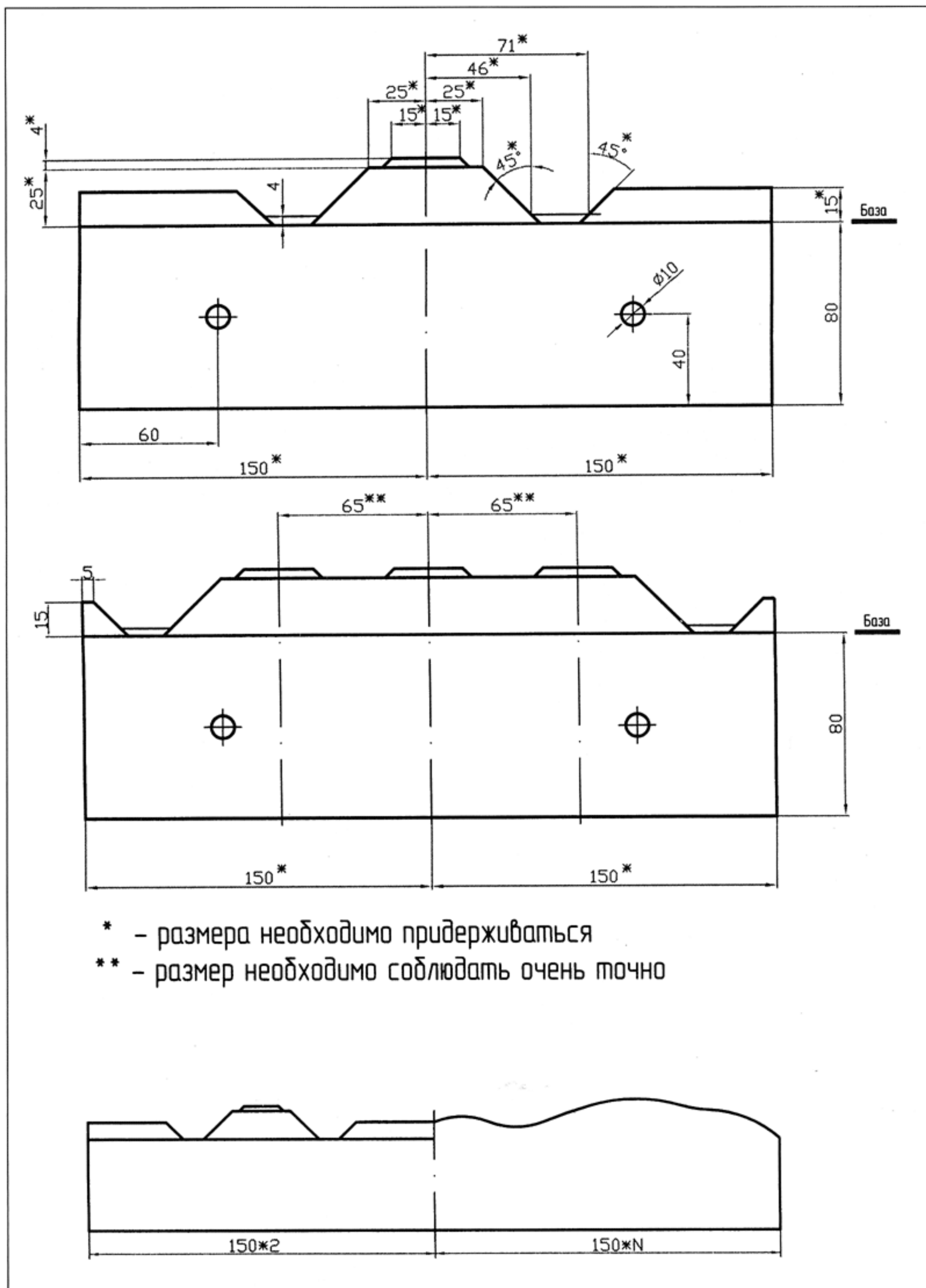
делей паровозов, исходя из проходимости кривых моделями австрийской фирмы ROCO, и, согласуясь с размерами выбранной клетки и условием прохождения магистрали по центру клетки, т.е. 150 мм от края, составил 450 мм, что на 10 мм больше минимально допустимого для модели ДР-1.

Для запитки участков магистральных путей по наибольшему количеству вариантов (без автоблокировки, с автоблокировкой из одного участка (с резкой остановкой), с автоблокировкой со стоп-участком, с автоблокировкой с участком торможения (состоящим из 3-х частей), с большими участками (до 3,5 метров), с маленькими участками (до 1,5 - 2-х метров) и т.д.) было принято решение через каждые 350-600 мм делать двойной разрыв на магистрали и выводить питающие провода на винтовые колодки либо в центре щита, либо по краям.

Таким образом, по прибытии на место развертывания экспозиции из «электрически многократно разорванной» магистрали можно было путем коммутирования отдельных кусков и составления из них электрически объединенных групп набрать необходимое количество блок-участков, входных участков, участков вытяжки для маневров на станциях и т.д. Для различных групп щитов по длине были спроектированы и построены разборные козлы с унифицированными опорными частями и различной по длине (исходя из длины щита) соединяющей их горизонтальной жесткой частью.

В 1997 году под руководством К.Прохазки началось строительство модульного макета Лаборатории железнодорожного моделирования. Ядром макета стала трехпутная станция, изготовленная на щите бывшего учебного тренажера для решения задач на маневрирование (авт. Журин А.Н.). К тому времени тренажер пришел в катастрофическое состояние из-за коррозии путей фирмы РИКО и выхода из строя механизмов автоматических стрелок. Размеры тренажера составляли 0,6 x 3,0 м, и прекрасно укладывались в «единую геометрию макета», базирующуюся на единичной клетке 300x300 мм (длина- 10 клеток, ширина- 2 клетки).

Для того чтобы все щиты можно было стыковать друг с другом, было изготовлено три вида шаблонов: шаблоны для сверления отверстий под стяжные болты для щитов шириной 300 мм и шириной 0,6 м, плоскостные шаблоны для формирования геометрии модулей на стыке (верхнего строения пути, откосов, кювета и т.д.)



* - размера необходимо придерживаться

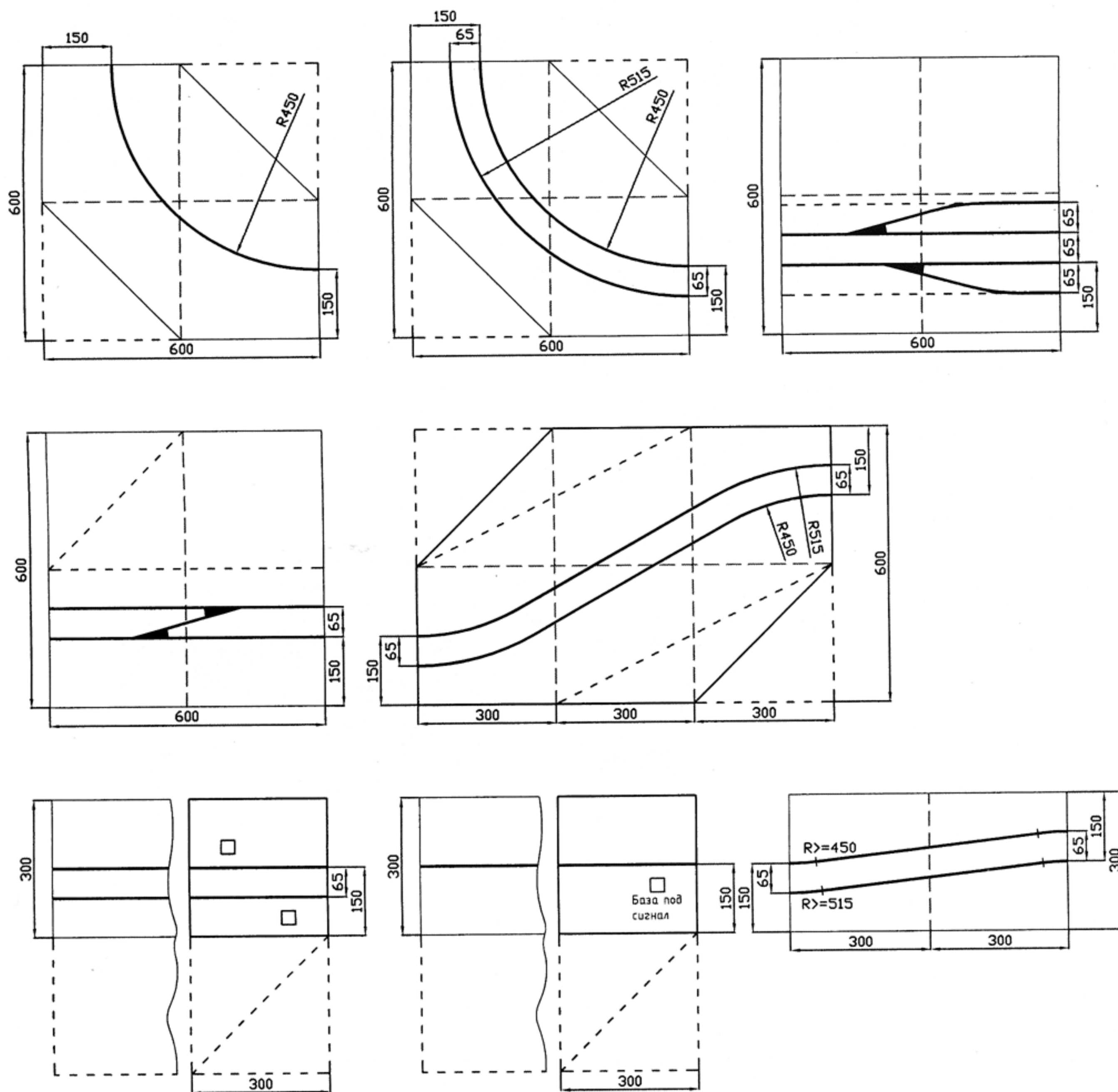
** - размер необходимо соблюдать очень точно

и два шаблонных модуля 300x300 мм с уложенной на них «трехпуткой». Этот комплекс шаблонов должен был обеспечить взаимозаменяемость абсолютно всех щитов, согласующихся между собой по «геометрии в плане».

«Отмашка» заведующим лабораторией была дана, и за два года было заложено около двадцати!!! щитов, из которых полностью построено одиннадцать. На первых порах шаблоны применялись, но затем то ли работа сильно кипела, то ли манипуляции с многочисленными шаблонами показались многоопытному заведующему слишком сложными или академичными, и про шаблоны

начали понемногу забывать. Уже в процессе постройки вдруг выяснилось, что при одной и той же схеме путей станция модульного макета занимает гораздо больше места, чем станция в составе средних и больших макетов, состоящих из щитов 2,0 x 1,5 м из-за неудобства или невозможности укладки некоторых вариантов стрелочных улиц в горловине станций. Кроме того, перегоны на больших и средних макетах органично связаны или «вплетены» в площадки станций, грузовых дворов, населенных пунктов и т.д. В модульном макете перегоны «живут и существуют» отдельно так, как должны выполнять «резиновую» функцию соедине-

ния станции размещаемых в зависимости от замыслов возможных экспозиции и выставочного пространства. Что уж тут говорить о невозможности создания в рамках модульного макета радующих глаз ландшафтов, не рискуя «свалиться» в сторону обычных щитовых макетов. А ведь без полноценных ландшафтов невозможно красиво обыграть взаимное пересечение или развилку магистралей или переход через крупную водную преграду. Строительство модульного макета в стенах Лаборатории железнодорожного моделизма не могло не сказаться на крупнощитовом макете, строительство которого сначала было заморо-



На рисунках приведены примеры решения модулей в системе и чертежи границ модулей

жено, затем он и вовсе был разобран и отставлен в сторону, чтобы уступить место модульному.

Исходя из опыта строительства и эксплуатации модульного макета в Лаборатории железнодорожного моделирования, напрашивается следующий вывод: из-за относительной скудности ландшафта и малого выбора вариантов путевых схем, особенно станций, модульный макет очень быстро надоедает, требуется постоянное строительство все новых и новых модулей, либо кардинальная переделка уже построенных. Первый вариант применим разве что на стадионе, так как может «сжрать» все сво-

бодное пространство помещения, превратив его в настоящий лабиринт.

Второй вариант превращает творчество в обыкновенную рутину и работу на помойку. Необходимо вовремя остановиться, не позволяя модульному макету «сжрать» самого макетчика в прямом и переносном смысле.

На выставке технического творчества в апреле 2004 года в МГДД (Ю)Т был представлен действующий модульный макет, состоящий из двенадцати модулей различных размеров (от 2-х до 20-ти единичных клеток) и конфигураций (кривые двухпутные и однопутные, однопутные и двухпутные прямые участки, участки-

съезды в кривой и в прямой, фрагмент S-образной кривой и т.д.). В основе идеи макета - однопутное кольцо с трёхпутной станцией, от которой под углом в 90 градусов отходит однопутная ветка и двухпутный разъезд с береговой платформой на боковом пути и двумя охранными тупиками, один из которых удлинен для хранения избыточного подвижного состава. Трёхпутная станция имеет две пассажирские платформы: островную между главным и боковым (II) путем, береговую - около II пути.

Боковой 3 путь платформы не имеет и предназначен для обгона или отстоя грузовых поездов. Продолжением II пути является

однопутная магистраль, отходящая в сторону под углом 90 градусов, от нее отходит тупик, являющийся вытяжкой с грузового двора.

Управление макетом осуществляется с двух напольных пультов управления, каждый из которых имеет мнемосхему на верхней наклоненной под углом 20 градусов панели и два блока питания типа FZ-1 фирмы РКО, разнесенных вправо и влево от мнемосхемы. Включение путей и переключение стрелок осуществляется двухпозиционными тумблерами. Для предотвращения перегрева соленоидов приводных механизмов стрелок общий провод катушек кратковременно комму-

тируется кнопкой. Два блока питания двухпутного разьезда управляют правым и левым перегонами до входных участков трехпутной станции. С помощью специальных путевых тумблеров пути, обе части обоих горловин разьезда и охранные тупики электрически «привязываются» к правому или левому трансформаторам, что позволяет одновременно принимать (а при определенных навыках и пропускать без остановки) встречные поезда. Трансформаторы трехпутной станции управляют только на станции, включая входные участки. Один из трансформаторов управляет I и 3 путями, другой трансформатор управляет II путем, включая все тупики. Автоблокировкой макет не оснащен, так как имеет короткие перегоны (не более 2-х длин эксплуатируемых поездов), каждый из которых оснащен собственным трансформатором. Макет оснащен путевым материалом фирмы ROCO серии HOBBY-Line. Часть механизмов перевода стрелок убрана под макет под ось соответствующего пути на глубину 25 мм с помощью специального адаптера, что позволяет осуществлять визуальный контроль, профилактику и замену механизма без подъёмочного ремонта пути (как у «несчастных» обладателей ROCO-Line на призме). Адаптер специально разработан в лаборатории для всех видов механизмов фирмы ROCO (кроме тех, что размещаются внутри балластной призмы ROCO-Line) и отстыковываемых механизмов ТТ. Этот адаптер изготавливается серийно и может быть приобретен в Лаборатории.

Модульный макет Лаборатории железнодорожного моделирования не имеет светофоров и семафоров, так как используется в ходе учебного процесса в группах детей, обучающихся основам железнодорожного моделирования на занятиях в Лаборатории. На макете имеется минимальное количество моделей строений, необходимых для функционирования железной дороги. Есть и еще одна проблема, в связи с частичной переделке модулей и перешивкой однопутного кольца на двухпутное, тем более что учащиеся лаборатории уже не раз высказывали сожаление по поводу отсутствия встречного движения. И их можно понять. Где в Подмоскowie можно встретить однопутку? Только от Рабочего поселка до Усова, в Балашихе, во Фрязино и по савеловскому ходу, и только за Дмитровом. А молодежь тянется к современности и воспринимает лишь то, что видит на настоящей



железной дороге.

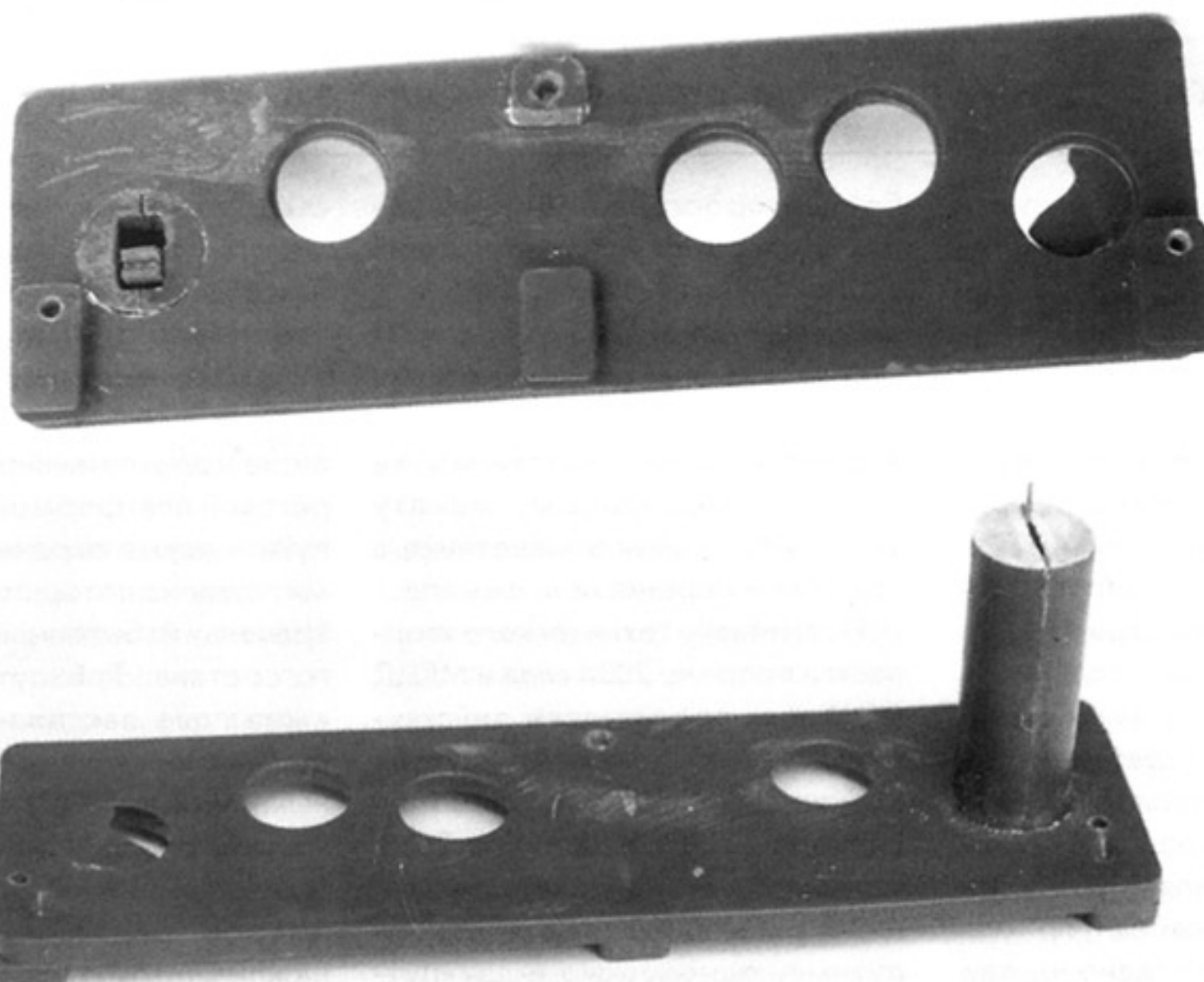
И, в заключение, можно добавить следующее: наша Лаборатория предлагает всем желающим воспользоваться результатами модульной проектной и практи-

ческой работы — мы можем предложить изготовление щитов-модулей по проекту заказчика, как для индивидуального применения в домашних макетах, так и для дальнейшего совместного

использования на выставке в МГДД (ЮТ)Т на Воробьевых Горах, которая запланирована руководством Дворца на 2006 год.

Фото О.Сергеева

Адаптер для включения электромагнитных стрелочных механизмов стрелок ROCO под полоскостью подмакетника

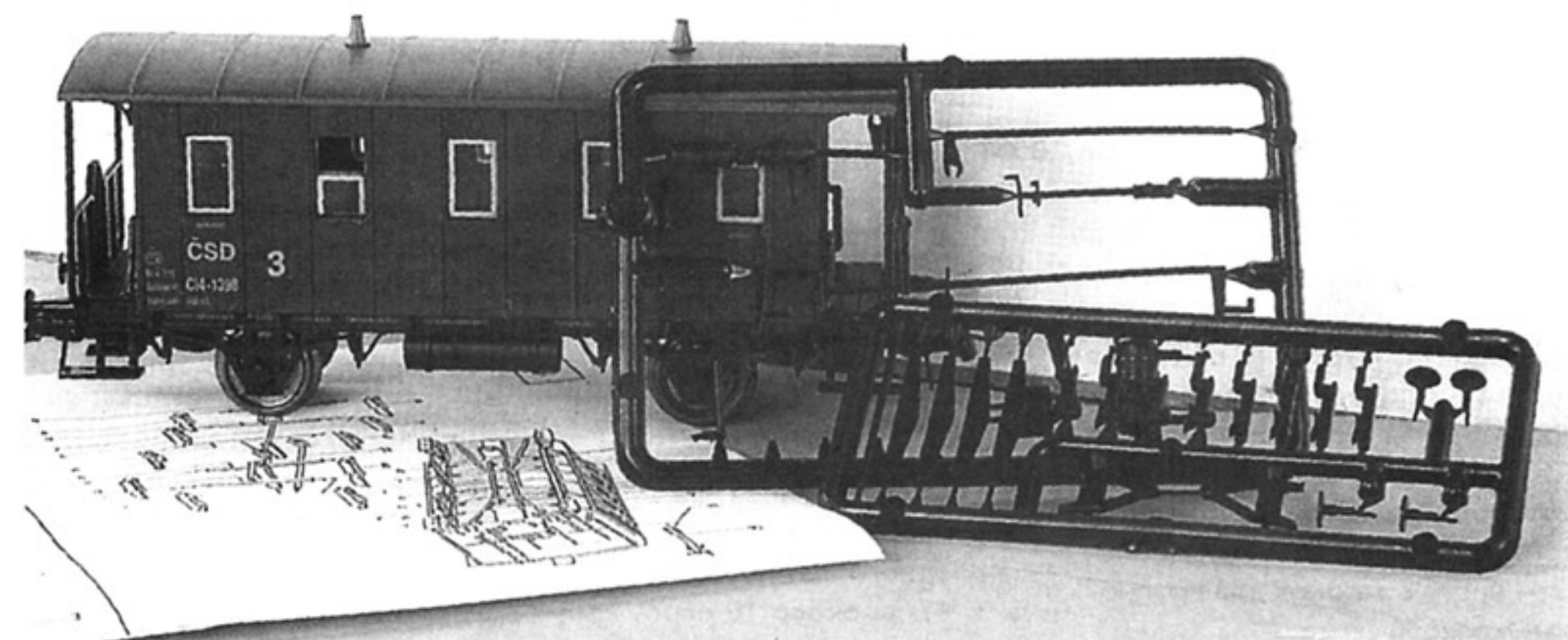


ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Журнал Локотранс не раз писал о конверсиях и русификациях фирменных моделей. Однако удивителен факт полного неиспользования некоторых моделей хорошо известных фирм.

В этом плане наиболее интересна для российских моделестов 3, 2 и особенно 1 эпоха.

Дело в том, что в 1 эпоху при строительстве ж. д. в России подвижной состав очень часто заказывался за границей. После постройки и удачной эксплуатации Николаевской железной дороги строительство в России новых линий началось усиленными темпами. Перед тем как построить каждую новую дорогу проводились технико-экономические расчёты. Специально высчитывалось количество требуемого подвижного состава. Отдельно велись расчёты по количеству пассажиропотока с перспективой. После расчётов требуемый подвижной состав - паровозы и вагоны заказывались на заводах. Русские заводы не могли первое время обеспечить подвижным составом все вновь строящиеся дороги. Производство некоторых частей ещё не было освоено. Было ещё мало опыта, и многие русские



Вагоны от чешской фирмы ADA

предприниматели не поддерживали создание нового вида транспорта. Чтобы быстро обеспечить русские ж.д. подвижным составом правительство приняло решение снизить пошлины на иностранные запчасти. Каждая дорога заказывала подвижной состав исходя из своих местных условий, а главное цены. Благодаря этим мерам на каждой дороге появились вагоны и паровозы, заказанные на определённом заводе. Если бы мы сейчас вдруг

очутились где-нибудь в пределах Российской империи конца 1880-х годов, мы смогли бы по типам вагонов определить, где именно мы находимся.

Так, например, на Николаевской ж.д. изначально всегда были 4-х осные длинные вагоны. На Нижегородском направлении красовались бельгийские вагоны, переделанные нашими Ковровскими мастерскими.

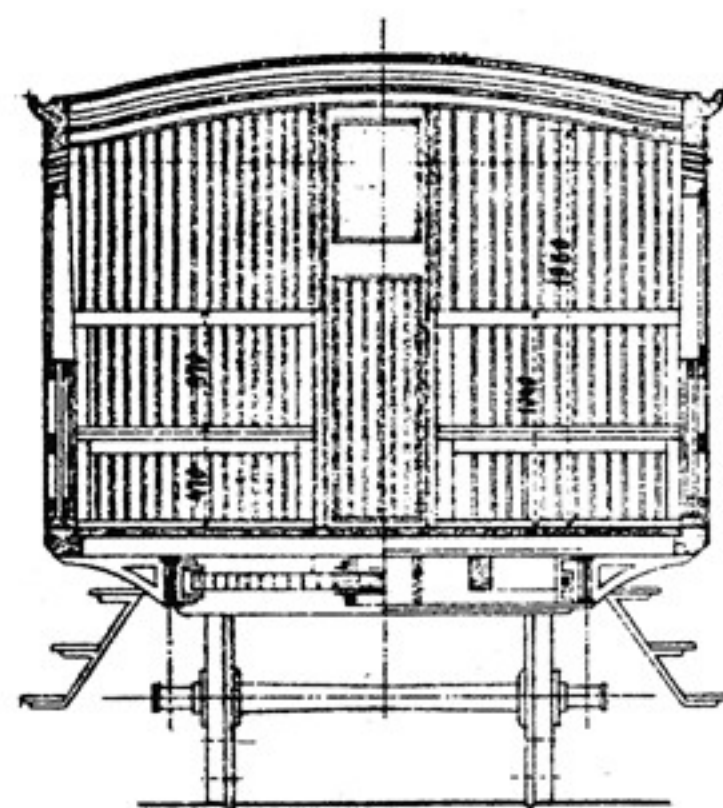
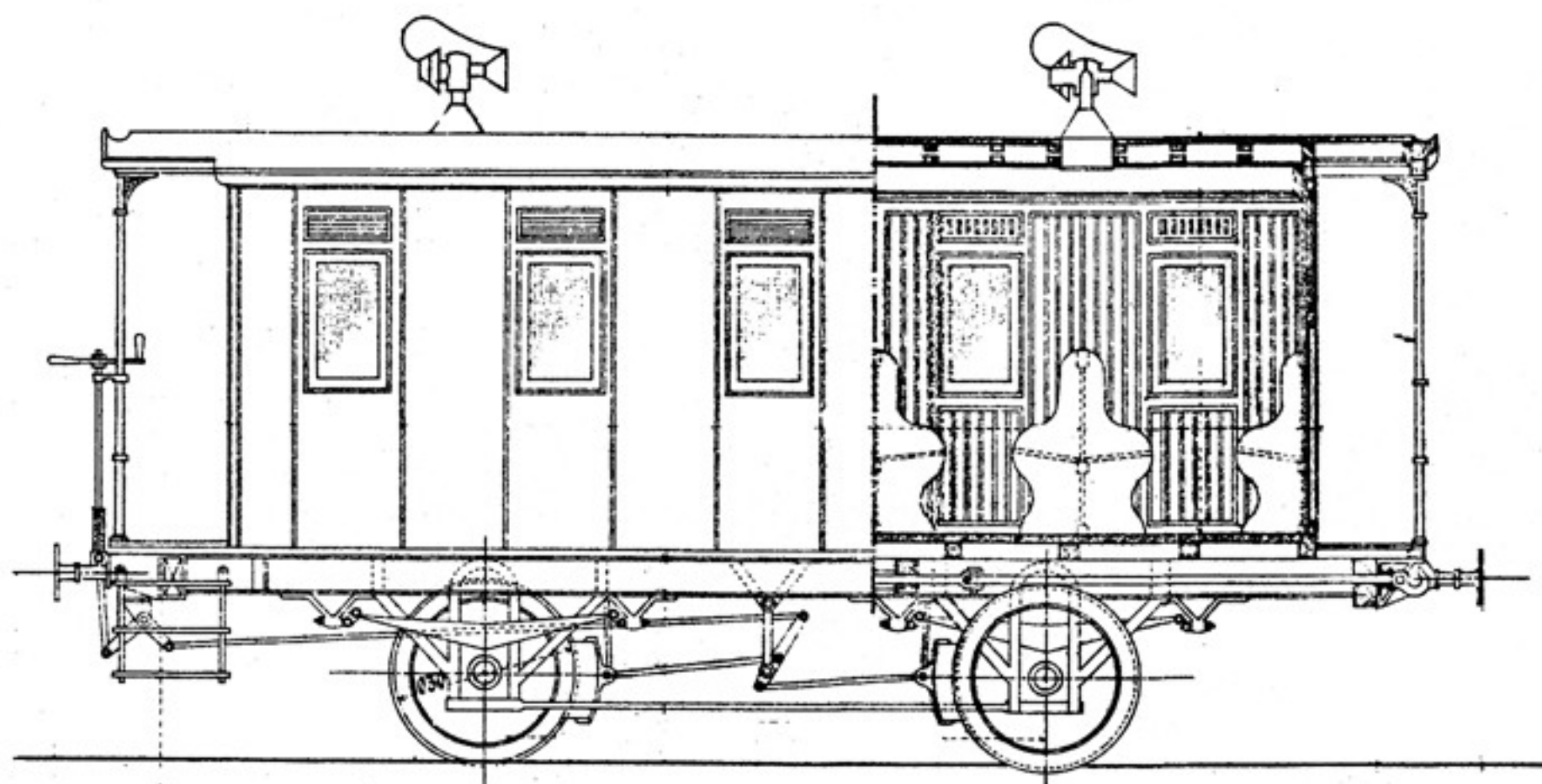
На Варшавском и Прибалтийском направлении господствовали

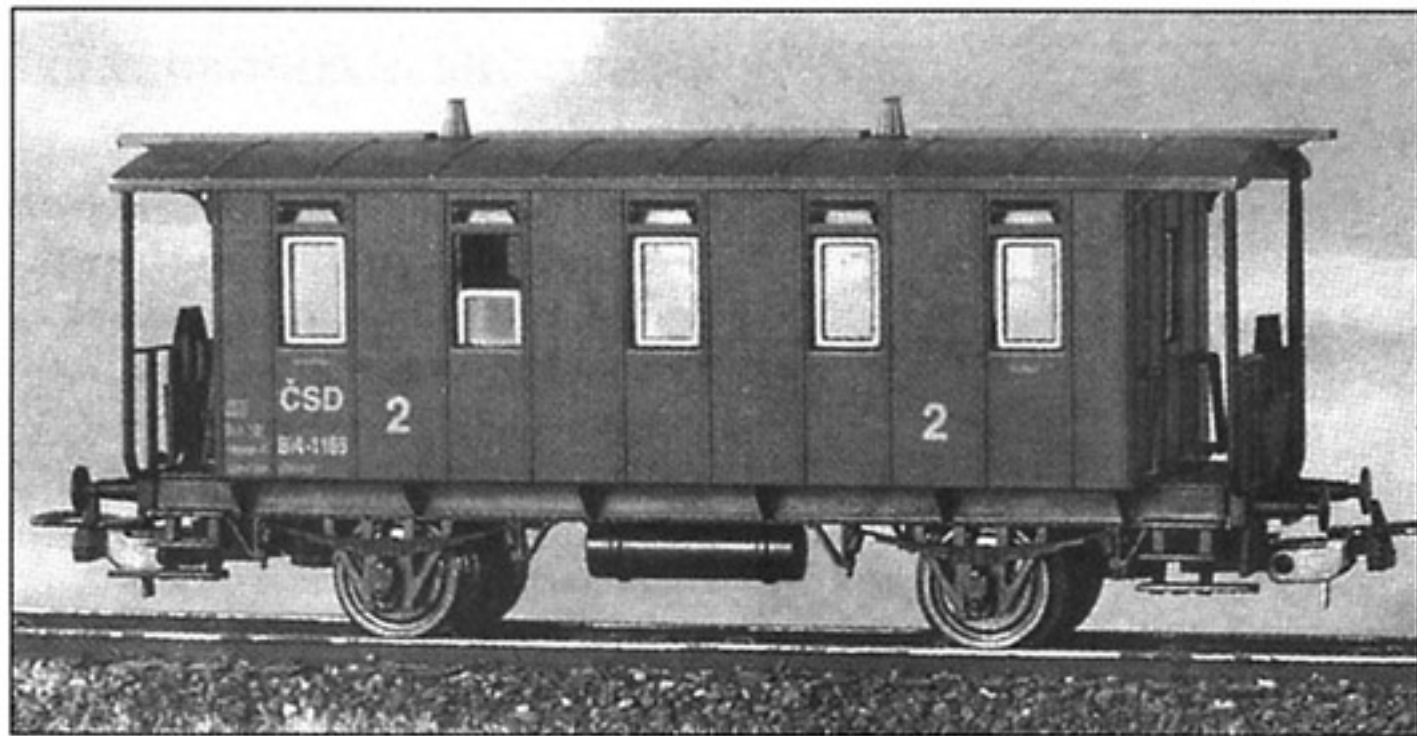
французские и английские вагоны. На самой Балтийской линии (Ревель (Таллинн) - Петербург) находились самые старые разбитые вагоны и те, которые признавались самыми неудачными и передавались туда со всех дорог. В то время это была своеобразная «музейная» линия. Уральская Горнозаводская, Владикавказская и особенно Закавказская дороги имели очень маленькие 2-х и 4-х осные вагоны. Только вагоны очень малой длины могли без тру-

Пассажирский вагон 3 класса, поступили на ЗКВ. В 1870 году,

В количестве 62 штуки. Построены заводами Vonnefond Paris и Коломенским.

ЗАКАВКАЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
ПАССАЖИРСКИЙ ВАГОНЪ III КЛАССА
Годъ поступления на дорогу 1870





Вагоны в собранном виде от чешской фирмы ADA

да преодолевать очень сложный профиль пути. На Закавказской и Грязе-Царицынской ж.д. имелся большой парк цистерн. На Урале и Донском бассейне основная перевозка грузов проводилась в полувагонах, в то время как на всех других дорогах - в крытых и платформах. Юго-Западная дорога на Украине обладала большим числом вагонов для крупного и мелкого скота.

Вагоны для Закавказской ж.д. с 1870 года приобретались во Франции, Англии на Коломенском и Русско-Балтийском заводе. Большей частью пассажирские вагоны были иностранного производства. Примерно за первых 10 лет эксплуатации в Тифлиских (Тбилисских) и Михайловских (Хашури) мастерских почти все вагоны были значительно переделаны внешне. Поменялась обшивка вагонов, высота стен немного была увеличена, и все вагоны с индивидуальными выходами были переделаны в вагоны со сквозным проходом. Вагоны хоть и имели маленькие размеры, но стали по виду напоминать наши вагоны российской постройки, правда, в уменьшенном виде. По их типу Коломенский завод изготовил небольшую партию новых вагонов. Всего подобных пассажирских вагонов было куплено и построено на Закавказской ж.д. около 300 штук. Практически все вагоны были тормозные. Вагоны 3 класса имели по 5 окон с каждой стороны, а вагоны 1 класса по 4-3 окна. В начале 1890-х годов все старые вагоны со всех дорог (в том числе с Закавказской) передавались для строительства Транс-сибирской ж.д. Их использовали как мастерские, жильё, склады, магазины и т.д.

Модели, которые больше всего напоминают пассажирские вагоны Закавказской ж.д. выпускает чешская фирма **ADA**. Сейчас модели выпускаются под маркой фирмы **CLASSIC MODEL**. Артикулы 002-01 по 002-14, в версиях kStB, OBB и CSD. В продаже имеются и окрашенная модель и набор для склейки. Модель выполнена на приличном уровне.

Особенно подробно сделана тормозная система. К недостаткам следует отнести очень толстые поручни. Сцепка не динамическая, но имеет гнездо NEM 362.

Модель подойдёт для создания вагона 3 класса, вагона для арестованных, вагона-буфета и санитарного вагона. Цена модели в Чехии около 10 евро. Име-

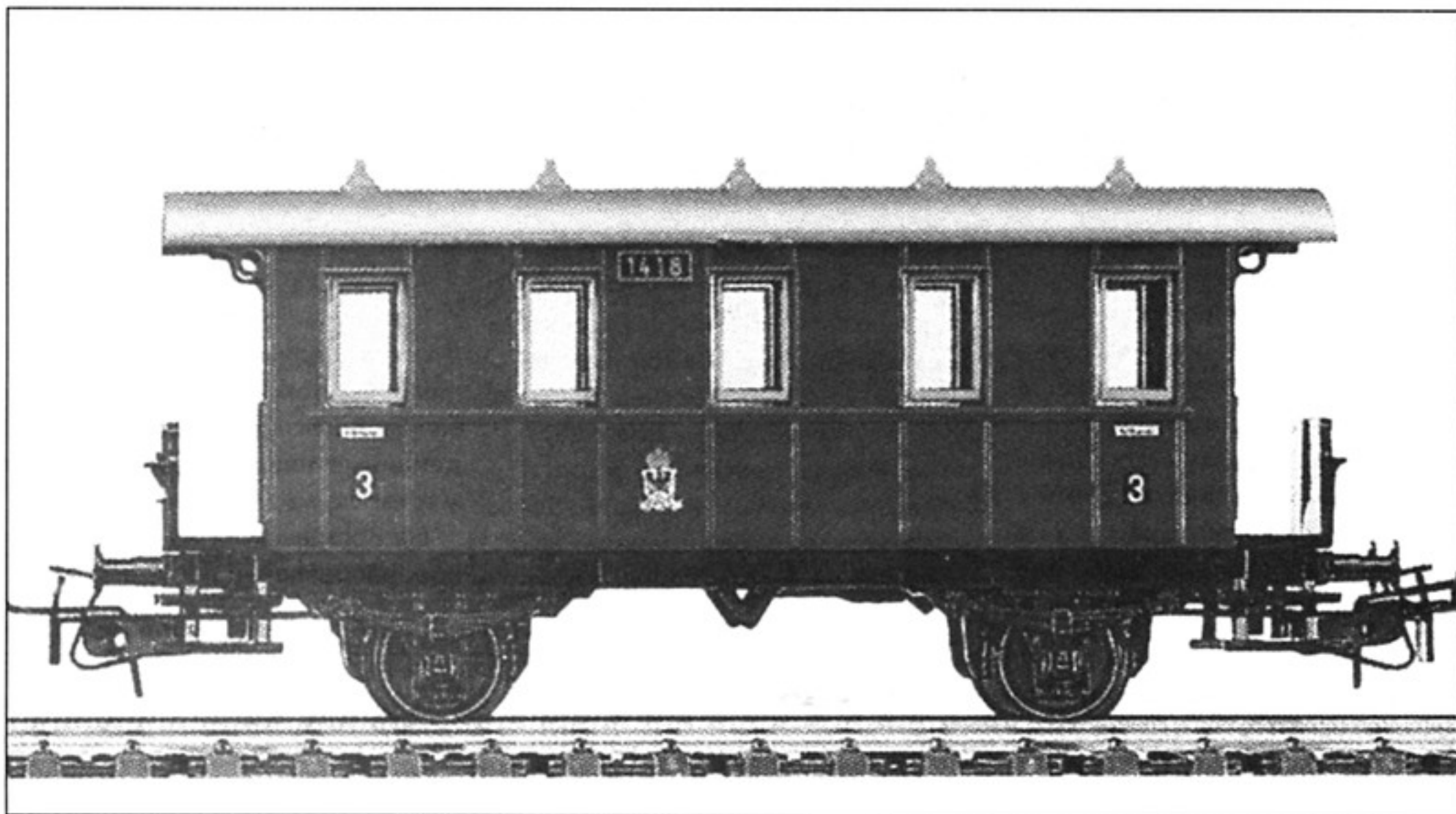
ется другая разновидность модели также возможная к конверсии на русскую тематику.

Следующая модель **MARKLIN** из серии HOBBY. Артикул 4039 в версии DB. Несколько похожа на предыдущую модель - по 5 окон, открытые площадки, но сделана грубее. Динамическая сцепка отсутствует. Осевые лапы и буксы имеют полную похожесть на российские прототипы. Модель требует большой переделки. Интересно, что вагон выполнен в Российском габарите. Модель также подойдёт для создания вагона 3 класса, почтового или санитарного вагона, постройки Коломенского завода. Цена модели в Европе около 5-10 евро.

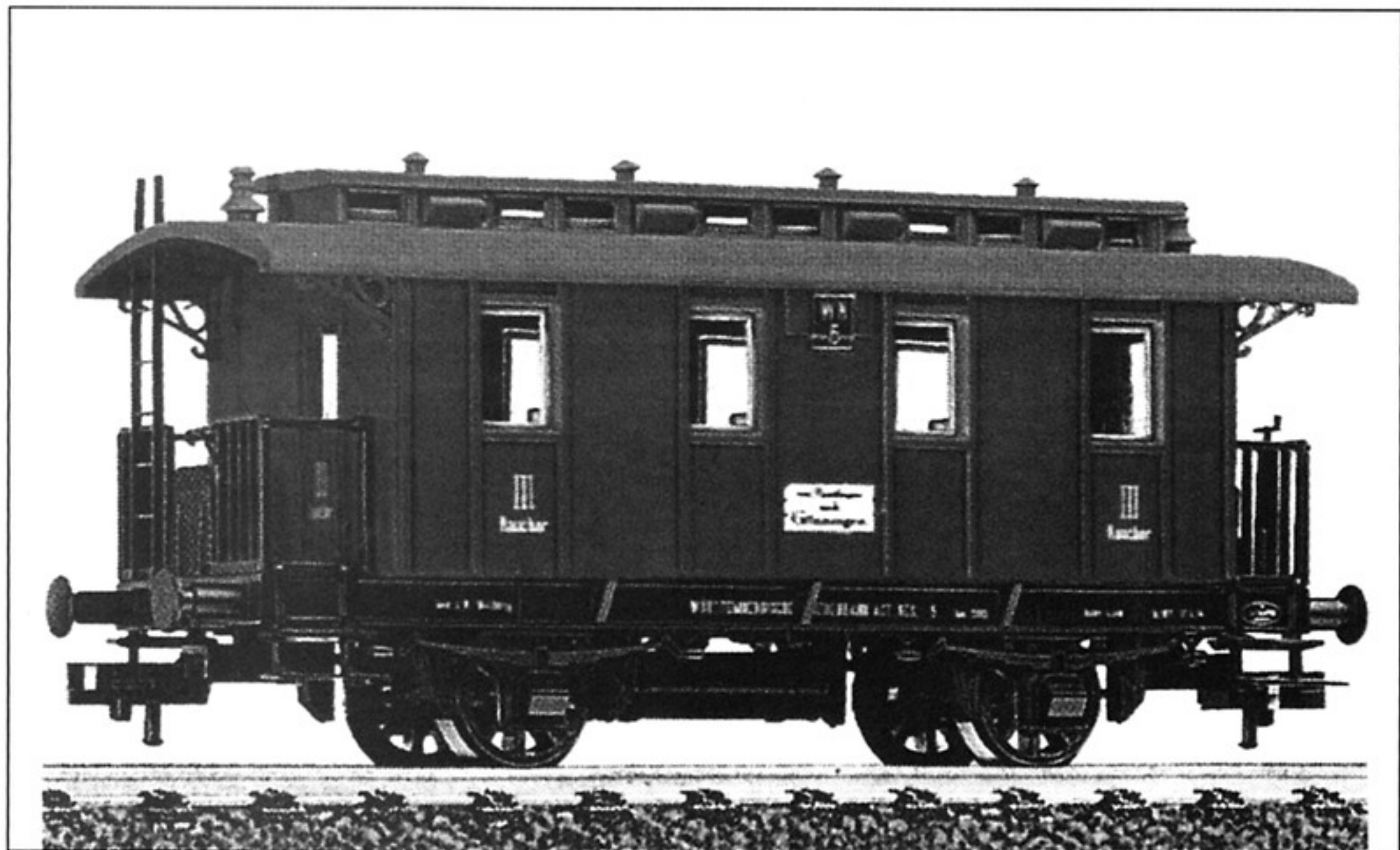
FLEISCHMANN- артикул 5051 в версии DRG. Наиболее качественная и красивая модель. Последние модели имеют динамическую сцепку. Недостаток -

немного грубовато сделана ходовая часть. Требуется только переделки буферов и перекраски. Из модели можно сделать вагоны 1 или 2 класса или салон-вагон. Цена может варьировать за новую или бездефектную модель от 15 до 30 евро, в зависимости от варианта окраски. Самые дорогие 1 эпохи из зондерсерии Прусских и Вюртембергских дорог. Имеются также варианты модели, в том числе с закрытыми тамбурами пригодные к нашей конверсии.

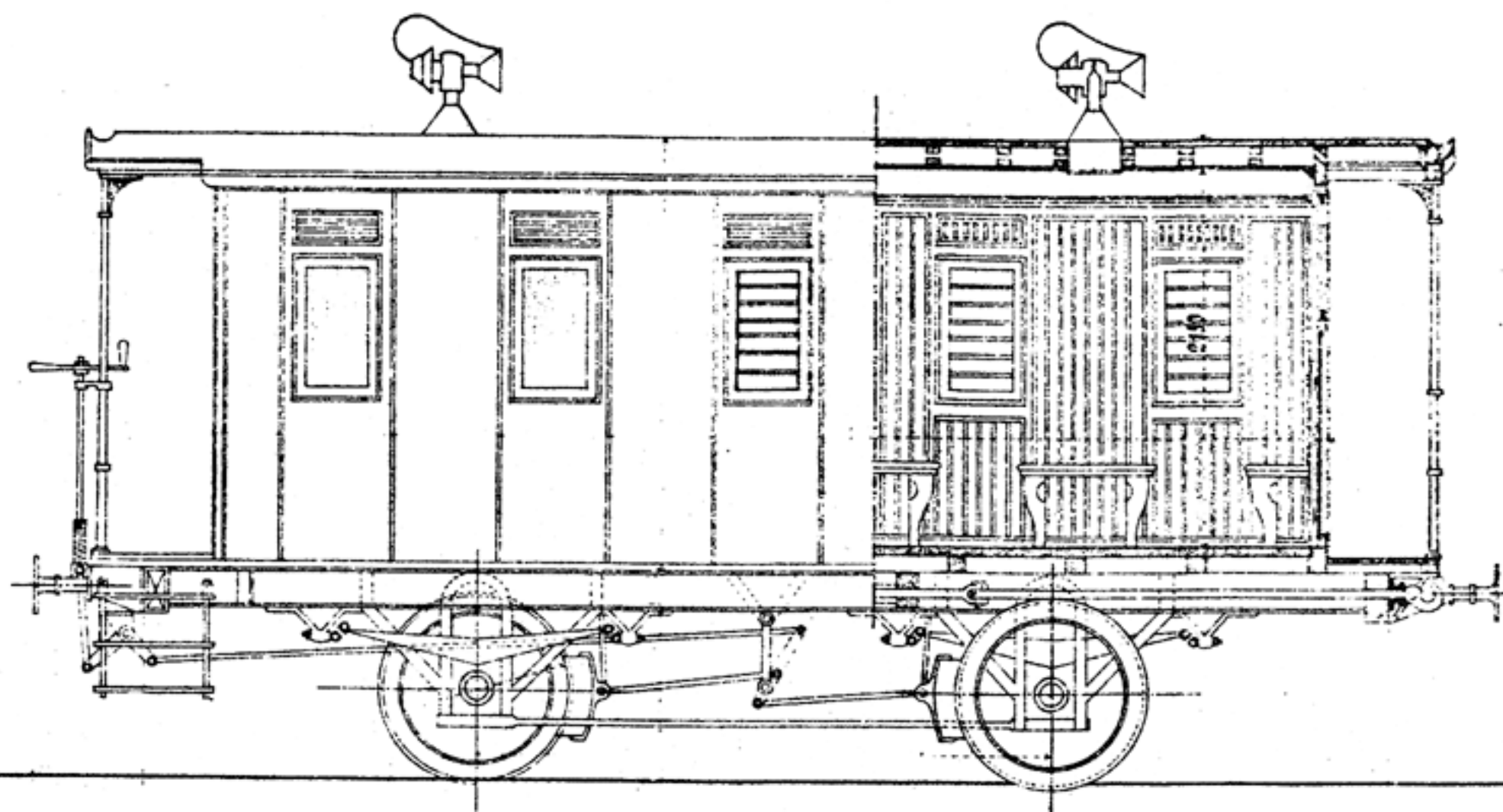
Чтобы максимально «обрусить» модели можно заменить все вентиляторы вентиляторами системы Коршунова, которые, правда, до революции были немного ниже советских. На открытых площадках некоторых вагонов устанавливали маленькие чугунные таблички **ДЛЯ КУРЯЩИХ**. Все модели требуют создания внутреннего интерьера.



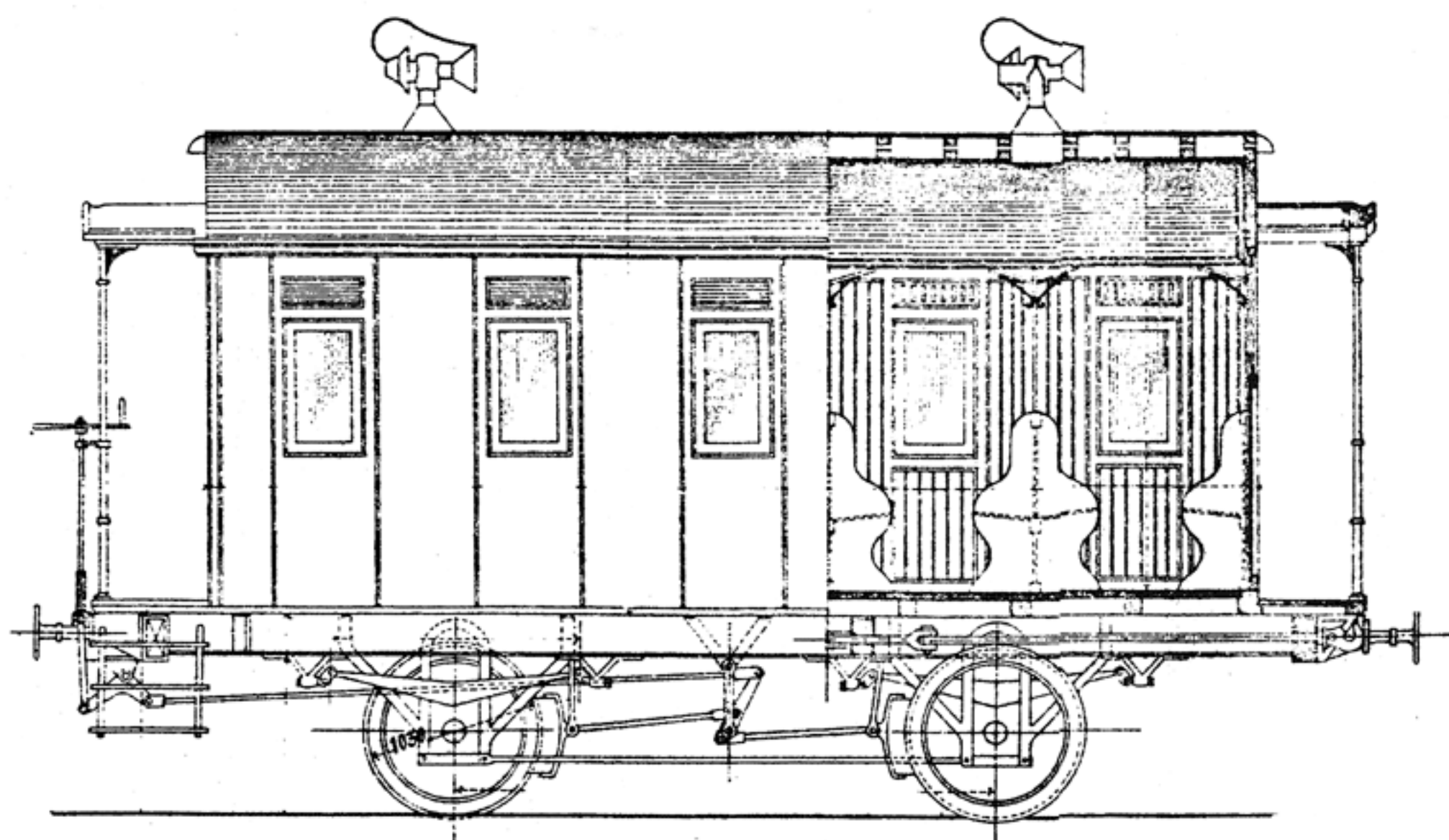
Модель от MARKLIN



Модель от Fleischmann

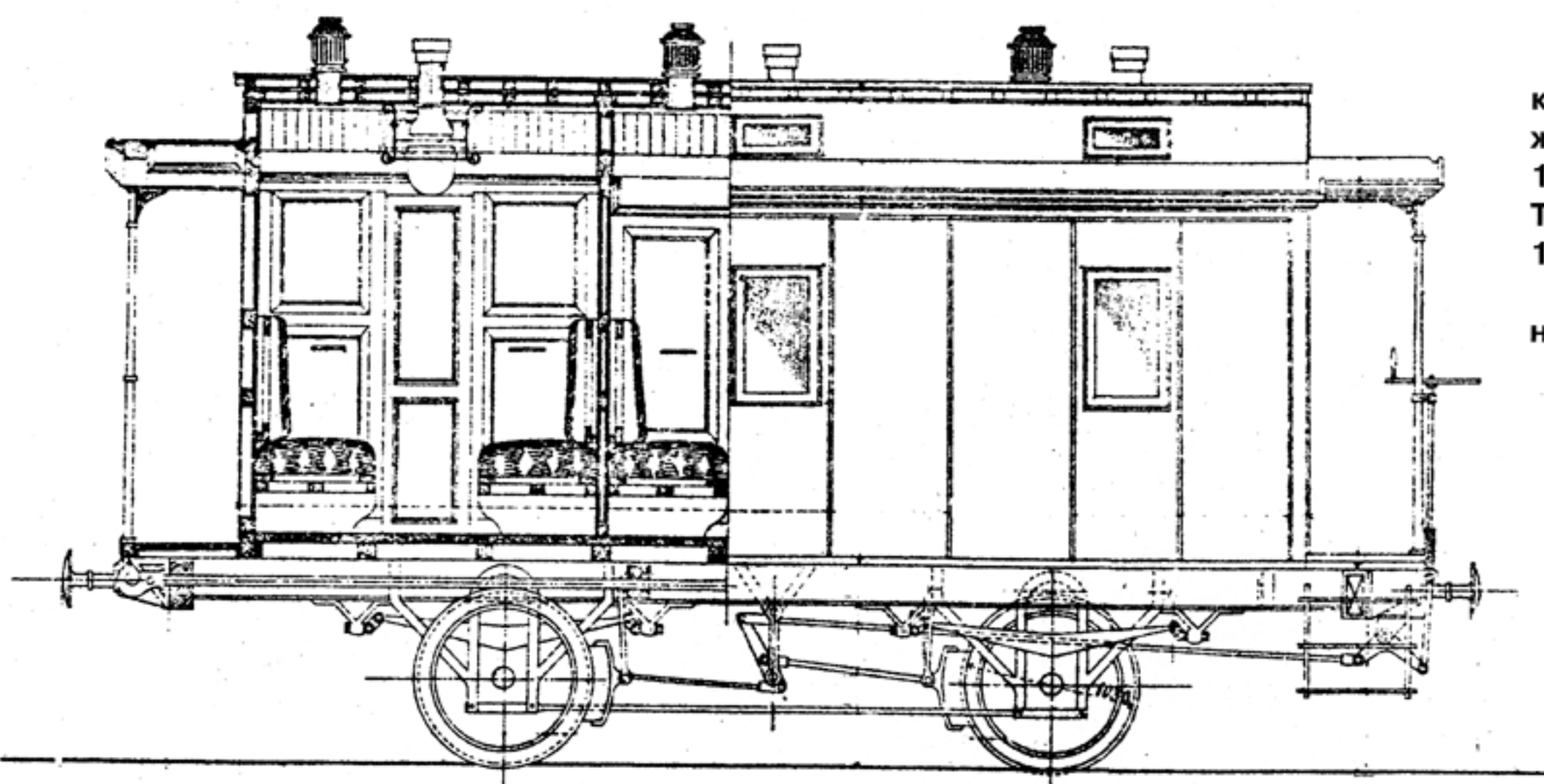


Арестантский вагон, поступили на ЗКВ. В 1870 году, В количестве 2 штуки. Построены заводом Bonnefond Paris.



Пассажирский вагон 3 класса, поступили на ЗКВ ж.д. в 1870 году, перестроены в Тифлиских мастерских в 1880-е годы.

Количество неизвестно. Первоначально построены заводом Bonnefond Paris.



Пассажирский вагон 1 класса, поступили на ЗКВ ж.д. в количестве 7 штук. В 1872 году, перестроены в Тифлиских мастерских в 1885-1888 годах.

Первоначально построены заводом Bonnefond Paris.

С рельсов на дорогу и обратно



Модель автобуса
NWF BS 300 Schi-Stra-Bus
фирмы Brekina.
Новинка 2004 года

К традиционной Нюрнбергской ярмарке игрушек 2004 года модельная фирма «Brekina», специализирующаяся на моделях автомобилей 30 – 60 годов в масштабе H0 (т.е. 1:87), подготовила к выпуску уникальную модель, одинаково интересную как для любителей автомобилей, так и моделей железнодорожных.

Причем, для последних, пожалуй, более важную. Речь идет о модели «SchiStra» (Schiene-Strasse, т.е. «Рельсы – Дорога»), или, как его называют официально, автобуса NWF BS 300. Сегодня уже несуществующая фирма «Nord-Westdeutsche Fahrzeugbau» (Северо-западное германское автопроизводство) начало свою производственную деятельность в разрушенном в годы войны Вильгельмсхафене в 1946 году с производства ручных тележек, а через 6 лет NWF уже была одним из лидеров западно-германского автобусостроения, выпускавшим современные обтекаемые автобусы с несущим кузовом и двигателем сзади. Число работающих достигло 800 человек, автобусы отлично продавались в Германии и экспортировались в Латинскую Америку. С началом производства этих современных автобусов в отделе разработки новых конструкций под руководством инженера Вильгельма Баха в 1952 году сконструировали на базе серийного автобуса специальную модификацию, способную двигаться как по шоссе, так и по рельсам. Работы велись совместно с «Deutsche Bundesbahn» и для него. Автобус, который был выставлен в марте того же года на международной автомобильной выставке под названием «SchiStra» резко отличался своей концепцией от всех подобных ранее выпускавшихся машин. Для него не требовалась ни отнимающая время замена автомобильных колес на железнодорожные, ни тупиковые ramпы для заезда на пути: под усиленным днищем автобуса были смонтированы два гидравлических домкрата. Автобус заезжал на рельсы и площадки наподобие железнодорожного переезда, передний домкрат поднимал передок автобуса, туда подкатывали двухосную тележку и опускали. Такая же операция –

подъем и опускание на тележку задней части автобуса – проводилась и сзади. Теперь автобус твердо стоял на рельсах и мог отправляться в поездку. 125-сильный дизель «Deutz F6L614» разгонял автобус до 120 км/час (на дороге – до 100 км/час). Для того, чтобы при езде ведущие задние колеса не соскакивали с рельс даже на кривых малого радиуса, колею заднего моста сузили до 1500 мм и установили одинарные широкие шины размером 380 BF20HD. Кузов автобуса оснастили сигнализацией, согласно железнодорожным стандартам, сделали двери по обеим сторонам кузова, для более быстрого маневрирования на рельсовых путях применили коробку передач с двумя передачами заднего хода. В 1953 году немецкие железные дороги, которые также по традиции имели большой парк автобусов и обслуживали множество пригородных автобусных маршрутов, заказали в NWF 53 штуки автобусов «BS-300» (где BS означало Bus-Schiene, то есть автобус-рельсы). Идея была хороша там, где рельсы заканчиваются, автобус съезжает на обычную дорогу и везет пассажиров дальше. Но только 15 из них начали работать в «комбинированном режиме», остальные ездили только по дорогам. После короткого времени четыре из пяти комбинированных маршрутов были закрыты. Только один единственный маршрут Кобленц-Вецдорф действовал до 1967 года.

Модель от «Brekina» представляет серийную модель «SchiStra» в окраске «Deutsche Bundesbahn» и укомплектована двумя подкатными тележками. Днище модели – металлическое, имеет два откидных домкрата для постановки автобуса на тележки. В 1954 году конструкторы NWF построили модификацию «SchiStra», у которой железнодорожные колеса поднимались вверх в кузов. Хотя эта конструкция решала все проблемы, связанные с переходом с дороги на железнодорожный путь, в серии он не строился.

Вариант BS 300 с опускаемыми ж.д. колесами

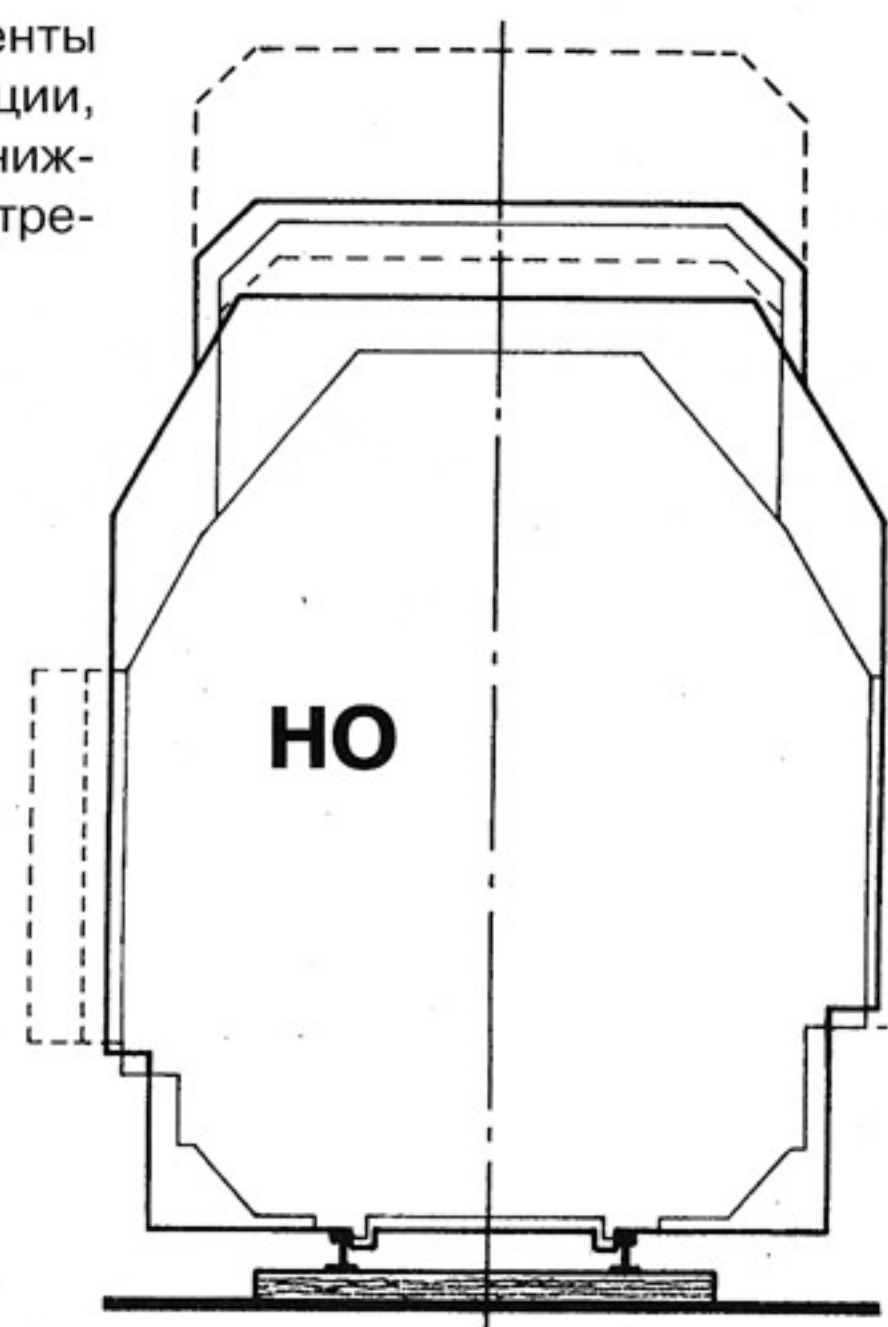
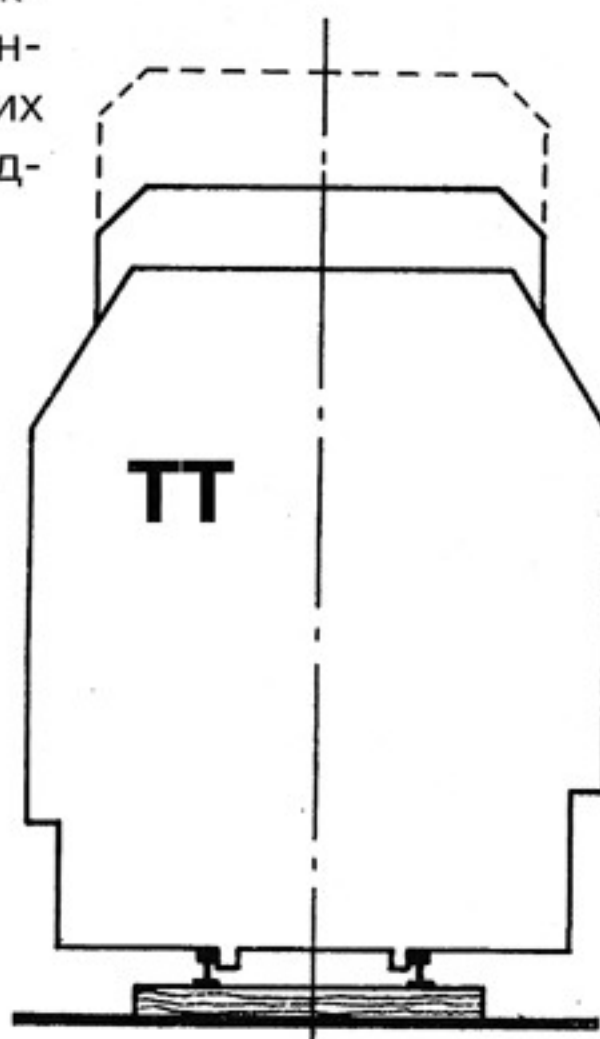
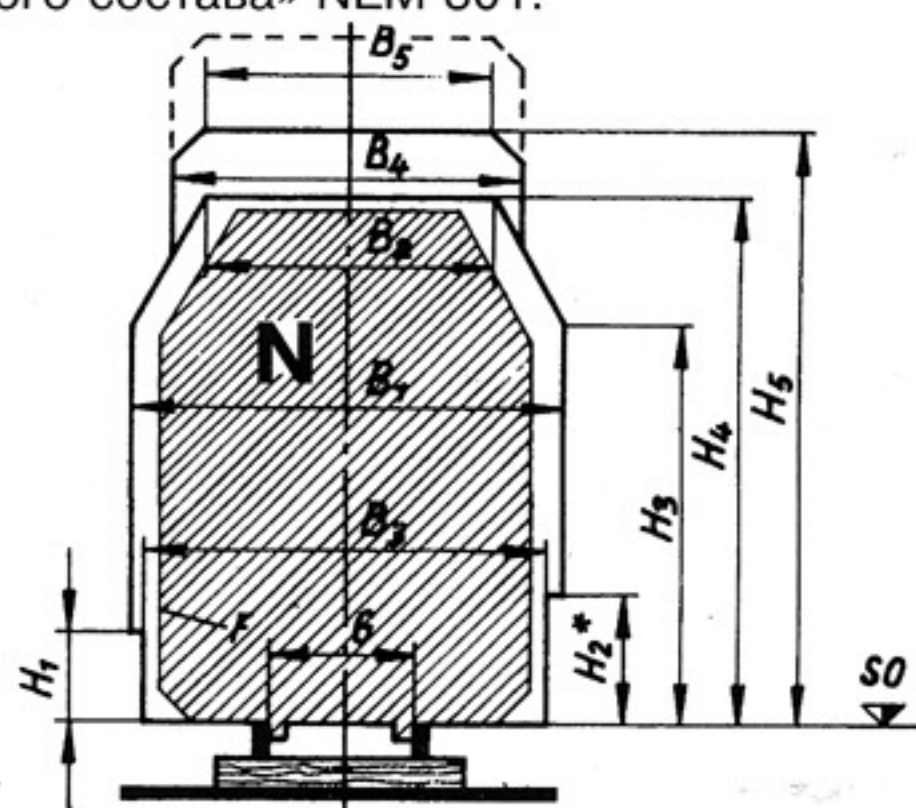


Автобус BS300 с подкатываемыми жд тележками



Габарит приближения строений на прямой

Габарит приближения строений на прямых участках (NEM 102), устанавливает ограничительный контур, внутрь которого не должны заходить элементы зданий, инженерных и искусственных сооружений, устройств сигнализации, опор, подвесок контактной сети. Исключение составляет размещение в нижней части габарита различных исполнительных механизмов, – приводов стрелочных переводов, расцепителей и пр., а также настилов переездов и переходов. Пространство, в котором допускается размещение этих элементов, определено нормой «габариты подвижного состава» NEM 301.



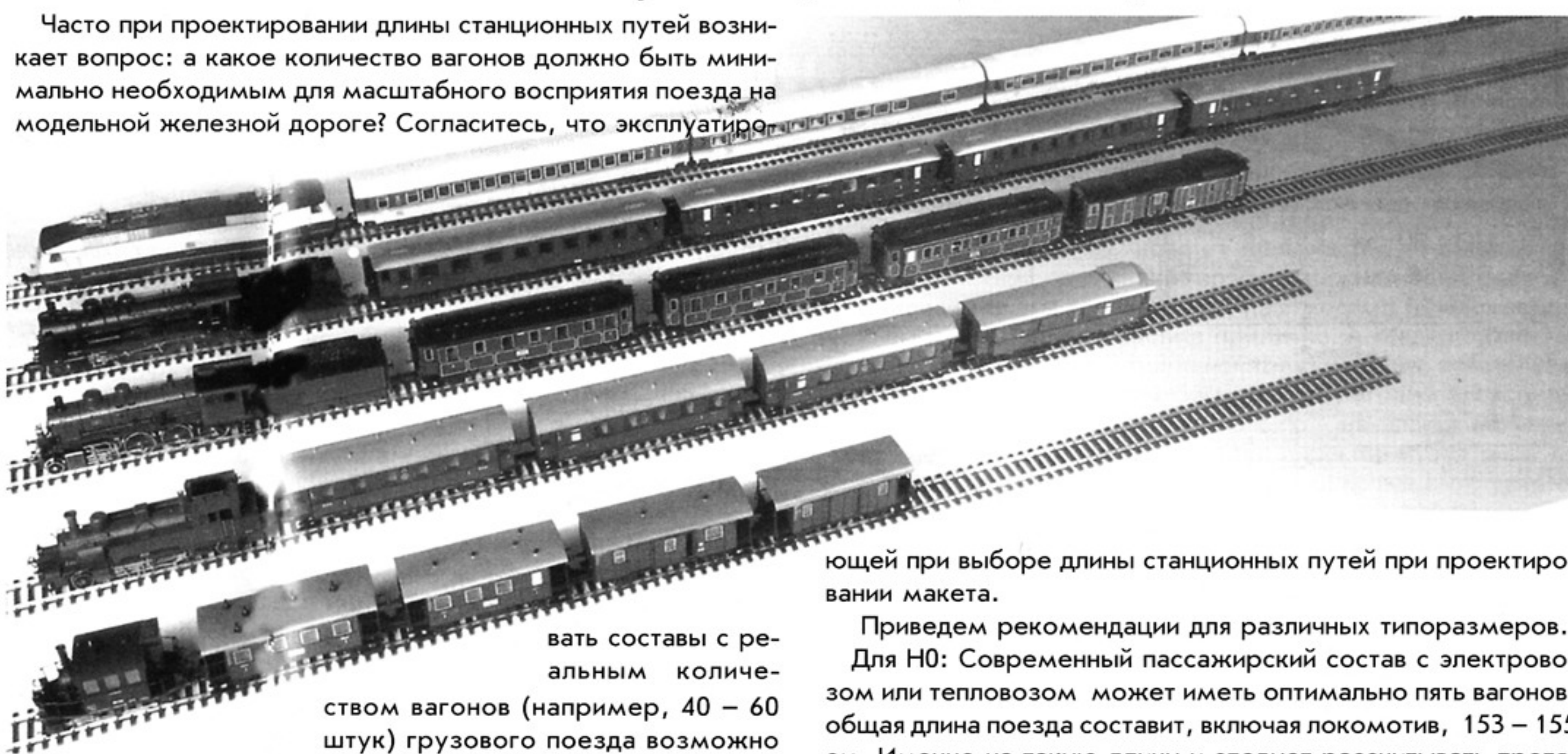
Шаблон для габарита приближения 1:1

*) только для погрузочно-разгрузочной рампы
Заштрихованная часть - габарит подвижного состава (NEM301)

Типоразмер	G	B1	B2	B3	H1	H2	H3	H4	B4	B5	H5
									для контактной сети		
Z	6,5	20	14	18	4	6	18	24	16	13	27
N	9	27	18	25	6	8	25	33	22	18	37
ТТ	12	36	24	32	8	10	33	43	28	22	48
НО	16,5	48	32	42	11	14	45	59	38	30	65
S	22,5	66	42	57	15	19	60	78	50	38	87
О	32	94	57	82	21	27	85	109	68	52	120
I	45	130	82	114	30	38	118	150	93	71	165

Масштабная и условная длина состава поезда

Часто при проектировании длины станционных путей возникает вопрос: а какое количество вагонов должно быть минимально необходимым для масштабного восприятия поезда на модельной железной дороге? Согласитесь, что эксплуатиро-

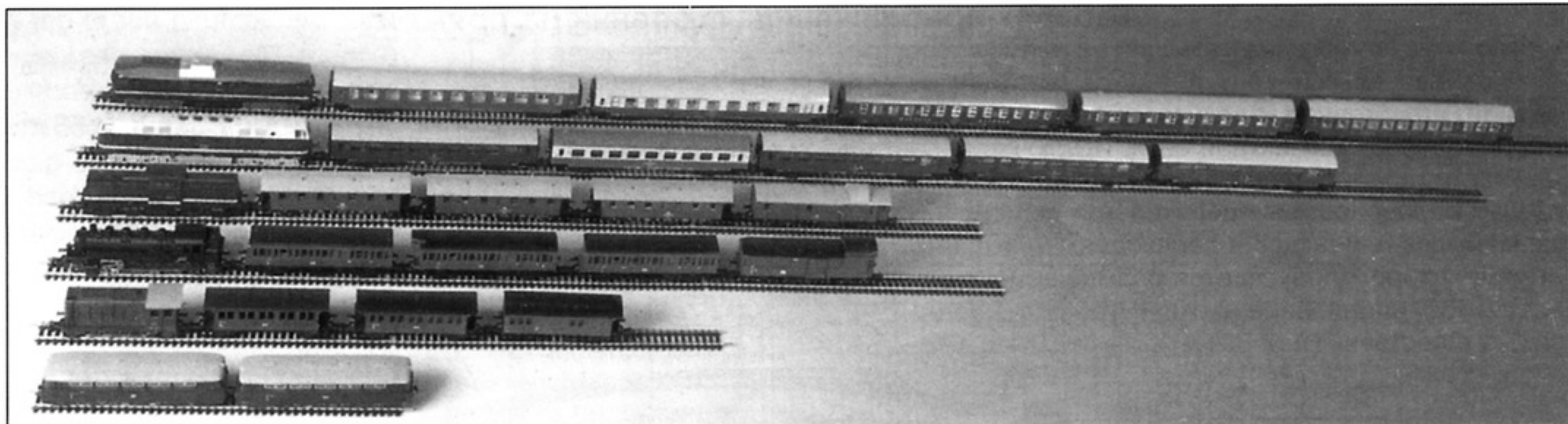


вать составы с реальным количеством вагонов (например, 40 – 60 штук) грузового поезда возможно далеко не на каждом, не то что домашнем, но и на клубном макете.

На помощь могут прийти разработанные из модельной практики рекомендации, когда для оптимального восприятия полноценной длины поезда достаточно включения меньшего числа вагонов. Соответственно эта величина является определя-

ющей при выборе длины станционных путей при проектировании макета.

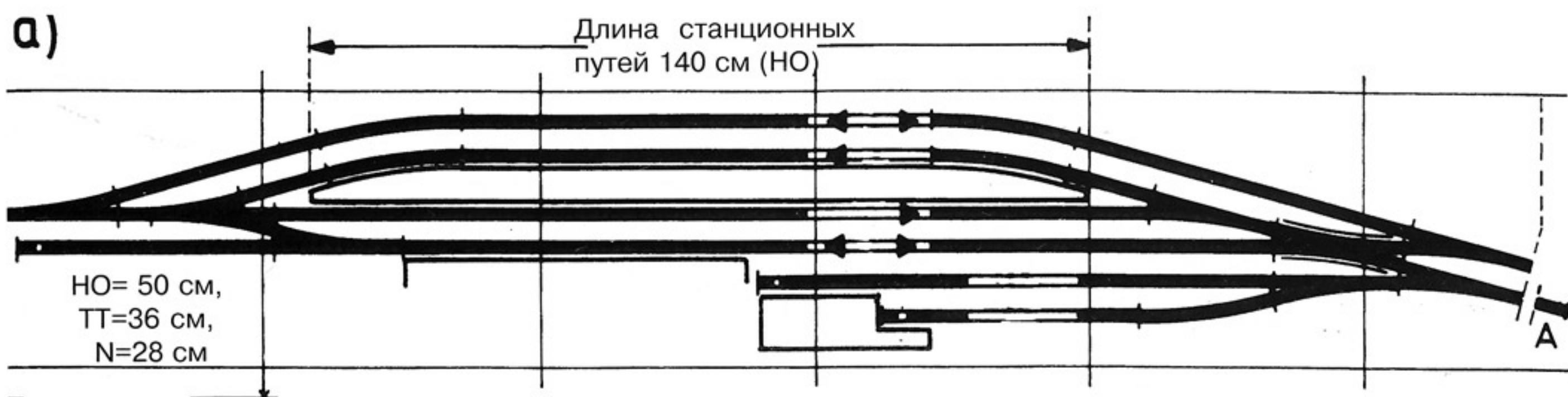
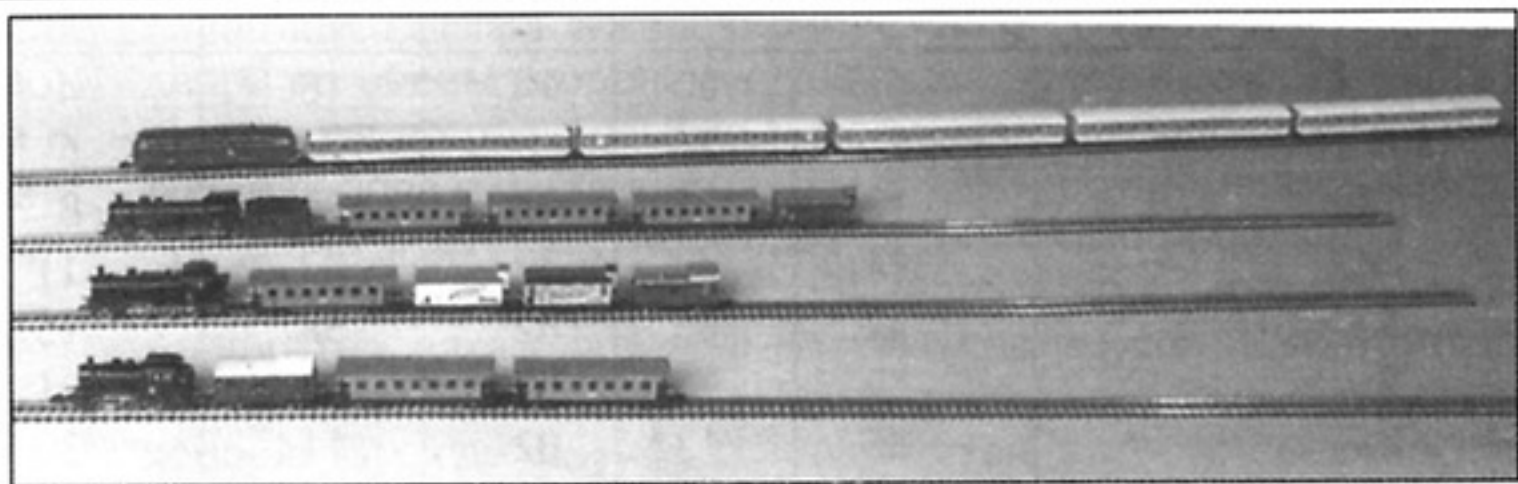
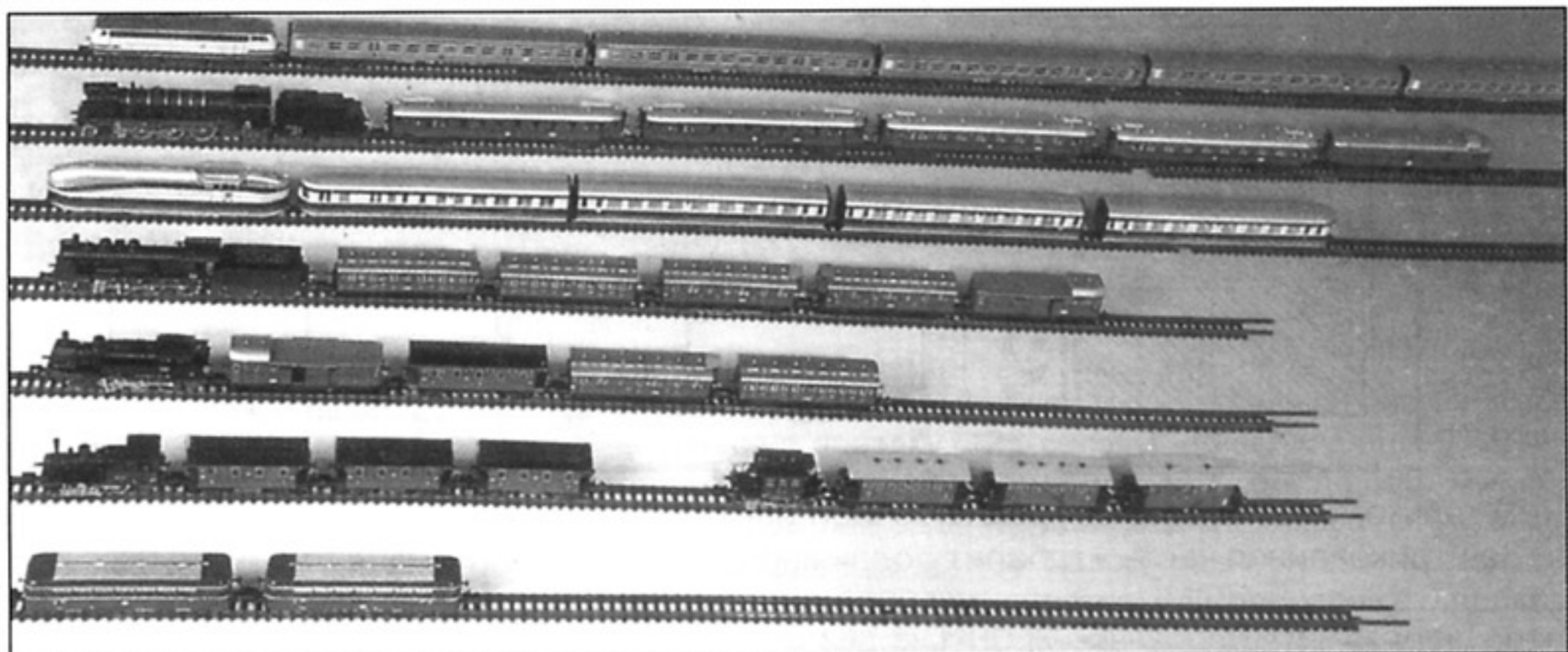
Приведем рекомендации для различных типоразмеров. Для Н0: Современный пассажирский состав с электровозом или тепловозом может иметь оптимально пять вагонов, общая длина поезда составит, включая локомотив, 153 – 155 см. Именно на такую длину и следует рассчитывать протяженность путей на макетах современных станций. При паровой тяге вполне уместно использование четырех 2 – 3 – 4 осных вагонов, общая длина состава может быть до 110 см. Для малодействительных дорог, локальных веток, когда использовался слабосильный подвижной состав, длина поездов будет вполне правдоподобна при 50 см.



Для ТТ- составов пятивагонный современный поезд, включая локомотив, может занимать путь на станции – 114 – 118 см. Если используется паровая тяга, то вполне уместно применение составов с 4 вагонами (примерная длина 96 – 98 см), а на малодеятельных ветках, небольших участках, длина состава может варьироваться от 36 до 60 см.

В типоразмере N мы также можем рекомендовать применение пяти вагонов современного подвижного состава, общая длина поезда – 98 см, если используются локомотивы и вагоны ранних исторических эпох, то длина таких составов будет составлять от 35 до 51 см.

А для любителей типоразмера Z (1:220) длина такого состава, с поездов IC будет составлять всего 70 см, а паровозик с тремя вагонами второстепенной ветки займет на отрезке пути всего 22 см. (!)



Средняя длина станции на 4 пути в прямом участке, рассчитанная на макет для 4-5 эпохи может составлять 3 метра для НО. Пример выигрыша в увеличении станционных путей при создании станции в кривой. На схеме указан квадрат для привязки к масштабной решетке.



МУЗЕЙ В КРАСНОДАРЕ

«Уж сколько раз твердили миру...» - такими строками начинается одна из самых известных басен дедушки Крылова. И в который раз я убеждаюсь, что Иван Андреевич, как всегда прав. Сколько раз давал себе зарок никуда без фотоаппарата не выезжать, но сколько раз я это и исполнял. А потом кусал себе локти. Так и в этот раз. Собрался в Краснодар по своим делам, чтобы ублажить свое тщеславие, потешить самолюбие. Четко

спланировал программу - что, куда, во сколько и каким автобусом вернуться домой... И решил - фотоаппарат не брать, за что и был жестоко наказан. Сошел с автобуса на автовокзале. Надо отметить, что железнодорожный и автовокзал в Краснодаре находятся на одной площади. Дорога в город лежала мимо Дворца культуры железнодорожников. Обычный взгляд на рекламные щиты и вдруг: «Открыт музей», да еще с 9 часов, да и вход бесплатный! Все мои планы сразу же рухнули. И я пошел в музей Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. При входе в музей стоял плакат - «Посетителям разрешается фотографировать». И тут я начал... кусать свои локти. Начинался музей в далеком 1966 году как комната боевой и трудовой славы при Сове ветеранов-железнодорожников. Ветераны передавали в музей фотографии, вырезки из газет личные документы, воспомина-

ния. Руководство дороги, пользуясь своей властью, обязывало предприятия изготавливать модели паровозов, вагонов и даже целые панорамы. Постепенно, в музей стали появляться подлинные экспонаты, спасенные от уничтожения, 7 мая 1998 года музей был открыт для всех посетителей. Сам музей занимает большой зал, разделенный вдоль на две половины. На первой - представлено путевое хозяйство и связь. Начинается экспозиция с подлинных рельсов XIX века разных типоразмеров, а также стендов, на которых рельсы показаны в сечении и видна их эволюция. Тут же инструменты монтеров пути XIX века: клещи, кувалды и т.д., рядом инструменты для ремонта паровозов - всевозможнейшие ключи весьма больших размеров, и инструменты паровозной бригады - лопаты и что-то невообразимо большое, до 3 метров высотой, которое я, по своей паровозной неграмотности, назвал бы кочерга. Но уж очень она внушительная, что я даже засомневался, а смог бы я, например, ее поднять, не говоря уже о работе с ней. Средства связи представлены фонарями керсиновыми стрелочника, дежурного по вокзалу, проводника вагонов. Далее идут светофоры, различные телеграфные аппараты, выведенные из эксплуатации, но действующие. В зале представлены модели первого паровоза, пришедшего в Екатеринодар, последнего паровоза дороги серии Л, тепловозов и электровозов, различных вагонов, погрузочных

станций, различных переездов и даже небольшого депо по ремонту контактной сети. Во втором зале - макеты вокзалов в Екатеринодаре и Новороссийске по состоянию на 1888 год: типовые сооружения ВКЖД. По стенам - стенды с фотографиями. Первый стенд - посвящен созданию музея. Далее рассказывается об изобретении паровоза, строительстве железных дорог на Кубани, приведены карты, на которых разными цветами

показаны доги всех обществ, построенные в крае до 1917 года. Есть фотографии паровозов ВКЖД. Конечно, много фотографий о людях, событиях, о революции, Великой Отечественной Войне. Каждое предприятие дороги имеет свой стенд, на котором представлен его сегодняшний день. В отличие от пошлых лет, на стендах есть фотографии, рассказывающие об авариях на железных дорогах, тема ранее запрещенная. Но есть в музее уникальный фотоальбом о строительстве железнодорожного моста через Керченский пролив в 1944 году. Эти фотографии нигде не публиковались и ждут своего исследователя. В музее, на столах разложены книги по истории железных дорог Кубани. Новинки железнодорожных журналов и газет. Есть видеоматериалы и коллекция фильмов. И самое главное - действующий макет железной дороги! Конечно, для искушенных фанатов, они покажутся непрезентабельной. И использованы на ней две детские китайские дороги. Но художники на задниках макета расписали природу Краснодарского края от Черного моря до Кавказский гор, поставили тоннели, разъез-

ды, оживили макеты транспортом, пешеходами и пассажирами. И смотрится дорога весьма прилично. А когда составчик побегал по путям - я ощутил непонятную радость, совсем как ребенок. Владеет всем этим богатством Григорий Александрович Игнатенко - до выхода на пенсию - начальник локомотивного депо станции Краснодар. Он и директор музея, и смотритель, и хранитель фондов. Каждый день, кроме выходных, с 11 до 15 часов он находится в музее и с удовольствием примет любых посетителей, особенно фанатов. Основными посетителями являются школьники, для которых Григорий Александрович устраивает просмотр видеофильмов по истории железных дорог, с записями гудков паровозов, современные фильмы. Большой интерес у школьников вызывают действующие макеты железных дорог. Вот вам и ответ на извечный вопрос: «А нужны ли простые и дешевые модели?» - Выходит, что нужны. Они доступны для школьников. И если кто из них через эти модели перейдет в серьезному моделированию, или станет железнодорожником - что ж здесь плохого?! Конечно, в ту поездку я выполнил далеко не все свои планы, но не жалею об этом. Музей стоит того, чтобы его посмотреть - и вам всем очень его рекомендую.

Санев С.А., Новороссийск



Законы о дороге и про дорогу

Всю нашу жизнь сопровождают законы, принимаемые на всяких уровнях власти. О многих мы не знаем, многие отменены. На днях мне попался в руки солидный том «Сборник законов СССР 1937 – 1967», изданный в Москве в 1968 году. В нем есть несколько законов, представляющий интерес для историков железнодорожного дела. Законы даются в порядке публикации:

Постановление ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов от 30 мая 1967 года № 494:

« 1. Учредить, как символ трудовой доблести в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции 1000 памятных знамен ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета министров СССР и ВЦСПС.

Коллективам предприятий, организаций и колхозам, удостоенным памятных знамен, выдаются общесоюзные денежные премии...

3...Памятные знамена остаются на вечное хранение и как символ трудовой доблести устанавливаются в специально отведенных местах, доступных для общего обозрения...»

В приложении к постановлению приводилась «расцеховка» знамен. Министерству путей сообщения выделялось 30 знамен.(стр. 93)

Хотелось бы узнать судьбу этих 30 знамен. Хранятся ли они как память, или, как всегда, уничтожены за ненадобностью?

Указ Верховного Совета СССР от 11 февраля 1958 г. «О порядке награждения орденами и медалями СССР:

« 4. Признать утратившим силу указы и постановления Президиума Верховного Совета СССР согласно приложению. Приложение:...

46. Статьи 1-4 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 29 июля 1949 года «О награждении орденами и медалями СССР работников ведущих профессий, высшего, старшего и среднего начальствующего состава за выслугу лет на железнодорожном транспорте». (Ведомости Верховного Совета СССР, 1949 г. № 40)

61. Указ Президиума Верховного Совета от 24 июля 1950 года «О распространении на работников железнодорожного транспорта Министерства Угольной промышленности СССР действия Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 сентября 1943 года «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта» и от 28 июля 1949 года «О награждении орденами и медалями СССР работников ведущих профессий, высшего, старшего и среднего начальствующего состава за выслугу лет на железнодорожном транспорте» (Ведомости Верховного Совета СССР, 1950 г., № 14) в части распространение Указа от 28 июля 1949 года...»(стр. 101 - 110)

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 12 июля 1954 г.:

« 2.Отменить Указ Президиума Верховного Совета СССР от 4 сентября 1943 года «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта» в части введения новых знаков различия – погонов для личного состава железнодорожного транспорта...»(стр. 173)

Указ Президиума Верховного совета СССР от 2 октября 1940 г. «О государственных трудовых резервах»:

3. Для подготовки квалифицированных рабочих железнодорожного транспорта – помощников машинистов, слесарей по ремонту паровозов и вагонов, котельщиков, бригадиров по ремонту пути и других рабочих сложной профессии – организовать железнодорожные училища с двухгодичным сроком обучения.

7. Предоставить право Совету Народных Комиссаров

СССР ежегодно призывать (мобилизовывать) от 800 тысяч до 1 миллиона человек городской и колхозной молодежи мужского пола в возрасте 14 – 15 лет для обучения в ремесленных и железнодорожных училищах и в возрасте 16 – 17 лет для обучения в школах фабрично-заводского обучения.

10. Установить, что все окончившие ремесленные училища, железнодорожные училища и школы фабрично-заводского обучения считаются мобилизованными и обязаны отработать 4 года подряд на государственных предприятиях, по указанию Главного управления трудовых резервов при Совете Народных Комиссаров СССР, с обеспечением им заработной платы по месту работы на общих основаниях» (стр. 177 - 179)

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 18 марта 1955 г. «Об отмене призыва (мобилизации) молодежи в ремесленные и железнодорожные училища».

1. Отменить призыв (мобилизацию) молодежи в ремесленные и железнодорожные училища...

2. Установить, что для обучения в ремесленных и железнодорожных училищах главного управления трудовых резервов при Совете Министров СССР принимается молодежь мужского пола в возрасте 14 – 17 лет и молодежь женского пола в возрасте 15 – 17 лет из числа лиц, подавших заявления о поступлении в училище...».(стр. 179)

(Получается, что существовала трудовая армия практически до 1955 г.?)

Указ от 29 марта 1962 г. «О признании утратившими силу законодательных актов...»: Постановление ЦИК СССР от 1 ноября 1937 г. «О создании избирательных участков в пассажирских поездах дальнего следования» (СЗ СССР, 1937г., № 71, ст. 339) (стр. 706)

Указ от 23 мая 1962 г. «О признании утратившими силу законодательных актов...»: Постановление ЦИК и СНК СССР от 1 августа 1924 г. «О праве владения, пользования и распоряжения железнодорожным подвижным составом» (СЗ СССР, 1924 г. № 3, ст. 34) (стр. 708)

Постановление ЦИК и СНК СССР от 25 июля 1928 г. «О предоставлении Уссурийской железной дороге права требовать оплаты в иностранной валюте железнодорожных тарифов и портовых сборов по транзитным перевозкам» (СЗ СССР, 1928 г., № 53, ст. 466) (стр.711)

Постановление ЦИК и СНК ССР от 13 февраля 1931 г. «О выселении из помещений, принадлежащих органам транспорта, посторонних транспорту лиц и о переселении работников транспорта» (СЗ СССР, 1931 г. № 10, ст. 110, изменения СП СССР, 1938 г., № 7, ст. 45, № 43, ст. 252) (стр. 713)

Указ от 5 мая 1964 г. «О признании утратившими силу законодательных актов...»:

Постановление Президиума ЦИК ССР от 21 декабря 1926 г. «О порядке пользования ведомствами и учреждениями отдельными служебными и пассажирскими вагонами, а также теплушками для служебных разъездов» (СЗ СССР, 1927г., № 7, ст. 72)(стр.723)

Постановление Президиума ЦИК СССР от 29 декабря 1931 г. «Об установлении взамен целевых сборов на нужды просвещения на транспорте особого государственного сбора с грузовых перевозочных документов и пассажирских билетов» (СЗ СССР, 1931 г., № 75, ст. 506) (стр. 730)

Указ от 19 января 1961 г. «О признании утратившими силу законодательных актов...»:

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1941 г. «Об уголовной ответственности за самовольный проезд в товарных поездах и за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном» (Ведомости Верховного Совета СССР, 1941 г., № 16) (стр. 745)

Было бы интересно узнать как эти указы воплощались в жизнь, какими методами, и как все это сочеталось с прилианными страницами истории советского периода?



Тепловоз ЗТЭЗ-001. Его центральная секция имеет обозначение «В». Луганский тепловозостроительный завод, 1961 г., заводское фото.

Редакция выражает искреннюю признательность Юрию Шепеленко и Евгению Абрамову за помощь в публикации.





ТЕП80-0002, построен в 1990 г. Коломенским заводом. Установил абсолютный рекорд скорости для тепловозов 271 км/ч