

8/2004 (94)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

WWW.LOKOTRANS.COM

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА

Московский музей открыт
Железнодорожная
архитектура Санкт-Петербурга

Категорирование музейного
подвижного состава

Трофейные танк-паровозы
серии Ть и Тб

Полувагоны из Риги
Там, где течет Рио Гранде
Рельсовые схемы макетов





ВЫБЕРИ ВЫСТАВКУ!

www.MVK.ru | (095) 105-34-82

международный ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

http://www.tforum.ru

01 - 04 марта

**РОССИЯ, МОСКВА
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»**

**'05
RUS**

Подвижной состав колес 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.Бурмашаева

Тепловоз ТГ3-001, египетский.
Фото В.Бурмашаева

Выставки Транспортного форума



ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТРАНСПОРТ/PROTRANEX



ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ/CITRANEX



ТРЕЙЛЕРЫ. АВТОФУРГОНЫ/TRAILERS



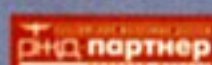
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ/RAILTRANEX

Директор выставки: Симонова Т. В.
Старший менеджер выставки: Маркелова Г. А.
Тел./факс: (095) 105-34-82, e-mail: mga@mvk.ru

Организаторы:



Выставочный холдинг MVK



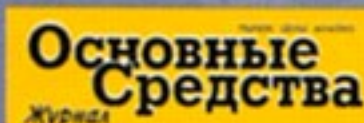
Деловой журнал

При содействии:

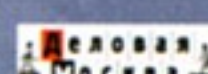
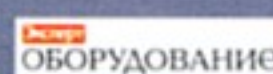
- Министерства транспорта РФ
- Министерства промышленности и энергетики РФ
- Торгово-промышленной палаты РФ
- Культурно-выставочного центра «Сокольники»

Генеральный информационный спонсор:

Информационная поддержка:



Public Transport
International



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)
Н.Семенов(Монино, Моск. обл.)
С.Стальцев(Курск)
А.Шустов(Пущино, Моск. обл.)
Дм.Чернов(Истра, Моск. обл.)
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:
1 полугодие 2005 (1-6) 440 руб.
Оплата почтовым переводом:
РОССИЯ 140100 Московская обл.
г.Раменское, а/я 38,
Ивониной Ирины Александровны

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

Точка зрения авторов может не совпадать
с мнением редакции

Ответственность за содержание рекламы несет
рекламодатель

Перепечатка или использование материалов допускается со
ссылкой на источник
Редакция вступает с авторами в внятную переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666
Заказ № 6048 Тираж 1000 экз.
Печать ЗАО "Фабрика Офсетной Печати" (Москва),
август 2004

В розницу цена свободная

© Клуб ТИММ "Локотранс"
WWW.LOKOTRANS.COM



ЭР2-1054, электропоезд рижской постройки на ст.Челябинск, 2004 г.
Фото Дм.Чернова

4	ПАНОРАМА
6	Новый маневровый ТЭМ21
7	НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ
8	ИЗ ЛИЧНЫХ АРХИВОВ
17	НАШЕ НАСЛЕДИЕ
20	Железнодорожная архитектура в Санкт-Петербурге
23	МУЗЕЙ
24	Долгожданный Московский - только начало
31	ЛОК-АРХИВ
34	Необычный локомотив (тяг. агр. 1300-002)
37	Трофейные танк-паровозы серий Тб и Тб
39	УЗКОКОЛЕЙКА
50	Торфовозные железные дороги
53	ПОЧТОВЫЙ ВАГОН
	Еще раз о "конке"
	Категорирование музейного подвижного состава
	Слово о П.П.Мельникове
	Первый в мире тепловоз (1924-2004)
	ПАКУАЗ
	ВИТРИНА
	Белорусский модуль
	Выставка в Варшаве
	Выставка "Железная дорога для взрослых и детей"
	ВАГОННЫЙ ПАРК
	Полувагоны из Риги
	Там, где течет Рио Гранде
	МАСТЕРСКАЯ
	Рельсовая схема макета (2)
	ПРИВЕТ С ДОРОГИ
	Путешествие из Брянска в Петербург

Обложка: Дизель-поезд ДР1А^М-190, прип. депо Тернополь Льв. ж.д..
Фото И.Мельника

В кадре: Модель паровоза ЭР на фоне модели здания вокзала Кавказская С.Кав. ж.д.
(НО). Автор работ А.Н.Рылов, Тверь

Обложка: "Юбилейный" электровоз ЭП1-100 построенный в апреле 2004 г. Поступил
в эксплуатацию в депо Кандакша Сев. ж.д. Фото Д.Артамонова



Новый маневровый тепловоз ТЭМ21

постройки Брянского завода - направлен на станцию Брянск-2 для проведения эксплуатационных испытаний в объеме не менее трехсот часов.

ТЭМ21 - четырехосный тепловоз нового поколения с электрической передачей переменного тока. Локомотив оснащен микропроцессорной системой управления, контроля и бортовой диагностики, новой системой безопасности. Тепловоз рассчитан на работу в климатическом диапазоне от минус 50 град. до плюс 45 град.С. Машина может работать в системе двух единиц и управляться одним лицом. (См. фото ЛТ 8/2003. Прим. ред.)

Тепловоз имеет электрический тормоз, запуск дизеля от аккумуляторной батареи. Конструкторы рассчитывают подтвердить на практике экономическую эффективность электрической передачи переменного тока, позволяющей значительно снизить расход топлива и текущие затраты на содержание и ремонт тепловоза. Расчетно машина может выполнять маневровые работы при полной экипировке в течение 7,5 суток.

Технические характеристики ТЭМ21

Ширина колеи, мм	1520
Мощность тепловоза по дизелю	1103кВт/1500 л.с.
Осевая формула	2о-2о
Служебная масса, т	92
Дизель Д49 V-образный четырехтактный с газотурбинным наддувом	
Нагрузка от колесной пары на рельсы, тс	23
Скорость, км/ч	
конструкционная	100
длительного режима	30,6
Сила тяги, тс	
при трогании	32,6
длительного режима	9,15
Минимальный радиус проходимых кривых, м	80
Запас топлива, кг	4000
Запас песка, кг	1000
Длина тепловоза по АС, мм	16900
Макс. ширина, мм	3150
Максимальная высота, мм	4600
Высота оси автосцепки от УГР, мм	1060

Технические проекты на магистральный двухсекционный **2ТЭ25** и маневровый **ТЭМ10** прошли защиту и опытные образцы планируется изготовить уже в следующем году.

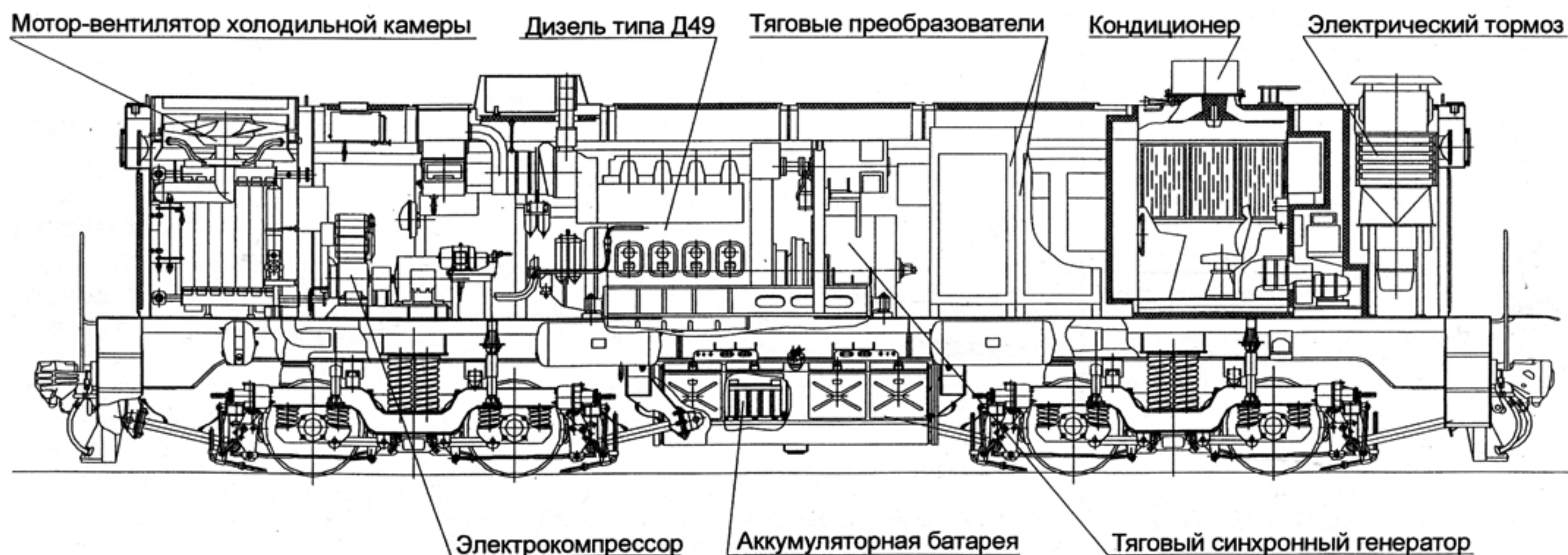
Руководство «Трансмашхолдинг» и ОАО «РЖД» в конце 2003 г. подписали долгосрочное (до 2010 года) соглашение о сотрудничестве, в котором БМЗ отводится одна из ведущих ролей в производстве новых локомотивов для РЖД.

18 июня 2004 г. локомотивное депо Кавказская (С.-К.ж.д.) отметило свой 130 летний юбилей. Подготовка к празднику была проведена основательно. Здание депо, производственные помещения и окружающая территория были приведены в образцовый внешний вид. У цеха эксплуатации на входе с южной стороны установлен паровоз-памятник Л-0239. Начальник депо Н.В.Резванов заранее обратился в Управление дороги и музей с просьбой о проведении ретро-поезда. Поэтому украшением праздника стало путешествие в поезде, ведомом **СЧ250-64** и **Л-0029**. Маршрут поездки пролегал по участку Кавказская-Армавир и обратно. В Армавире, некогда в одном из самых паровозных мест Юга России, не нашлось НИ ОДНОЙ паровозной гидроколони. Воду пришлось брать от пожарного поезда. Бывшее паровозное депо Армавир, закрытое в середине 90-х годов, представляет собой печальное зрелище. От него остались только стены, заросшие зеленью. И видимо скоро с помощью местных любителей ворованного кирпича от здания не останется ничего. Неужели не нашлось лучшего применения крытым производственным площадям?!

И в Армавир и обратно поезд шел очень резво. Скорость достигала 80 км/ч. В четырех плацкартных вагонах не пустовали даже вторые полки!

В.Власенко, член Совета ВОЛЖД

В начале следующего года **ОАО РЖД** приступит к изменению классификации вагонов. Вместо СВ, купе, плацкартных и общих вагонов появятся девять классов, пять из них - вагоны со спальными местами (люкс, бизнес, эконо, 2 и 3 класс), четыре - с «сидячими» (бизнес, эконо, 2 и 3 классы). Класс вагона будет определяться объемом сервисных услуг. Относительно цен согласно информации от ОАО РЖД общая стоимость будет расти в пределах роста инфляции, а стоимость билетов в вагоны повышенного комфорта, увеличится.



Всероссийский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт электровозостроения (ВЭЛНИИ) закончил работу над проектом нового грузового электровоза переменного тока.

Электровоз 2ЭС5К – двухсекционный магистральный грузовой восьмиосный электровоз переменного тока предназначен для вождения грузовых поездов на железных дорогах колеи 1520 мм, электрифицированных на переменном токе напряжением 25 кВ. Данный локомотив призван заменить на сети дорог электровозы ВЛ80 всех индексов. Электровоз предназначен для работы по системе многих единиц по схеме: два электровоза или один электровоз + третья секция, в режимах тяги и рекуперативного торможения с управлением из любой кабины головной или хвостовой секции.

Дмитрий Ковалев

Фото на обложке

ДР1А^М-190 – дизель-поезд из депо Тернополь. В 2000 г. дизель-поезд прибыл из Риги, где ему продлили “жизнь”, путем проведения КР. Теперь ДР1А состоит из трех вагонов, один из них моторный. В салонах поставлены новые двухместные сиденья. Машинисты, работающие на этой машине дают положительные отзывы, особенно о работе дизельной установки германского производства.

Фото на обложке И.Мельника

В марте текущего года в ТЧ Сырзань находился тепловоз серии **2ТЭ10М-К-2281** приписки депо Сенная Приволжской ж.д. На тепловозе установлен дизель 5Д49 Коломенского завода, микропроцессорная система управления УСТА. Тепловоз проходил модернизацию, на Уссурийском ТВЗ. Это первая такая машина в ТЧ Сенная. Этот тепловоз будет использовать в пассажирском движении.

О.Гирилял, фото автора



Основные параметры электровоза 2ЭС5К:

Параметр	
Номинальное напряжение, В	25000
Частота, Гц	50
Формула ходовой части	2(2o-2o)
Максимальная скорость, км/ч	110
Нагрузка от оси на рельсы, тс	24,0±0,5
Сила тяги часового режима, тс, не менее	47,3
Скорость часового режима, км/ч, не менее	49,9
Сила тяги продолжительного режима, тс, не менее	43,1
Скорость продолжительного режима, км/ч, не менее	51,0
КПД в продолжительном режиме, не менее	0,85
Масса электровоза с 0,67 запаса песка, т	192±4
Электрическое торможение	рекуперативное
Номинальная длина электровоза по осям автосцепок, мм ..	35004
Передаточное отношение зубчатой передачи	88/21

Первый электровоз данной серии по плану должен быть изготовлен уже в конце этого года. Примечательно, что это будет первая грузовая машина почти за 10 лет, ведь последний грузовой электровоз ВЛ80С № 2746 был выпущен НЭВЗом в 1995г.

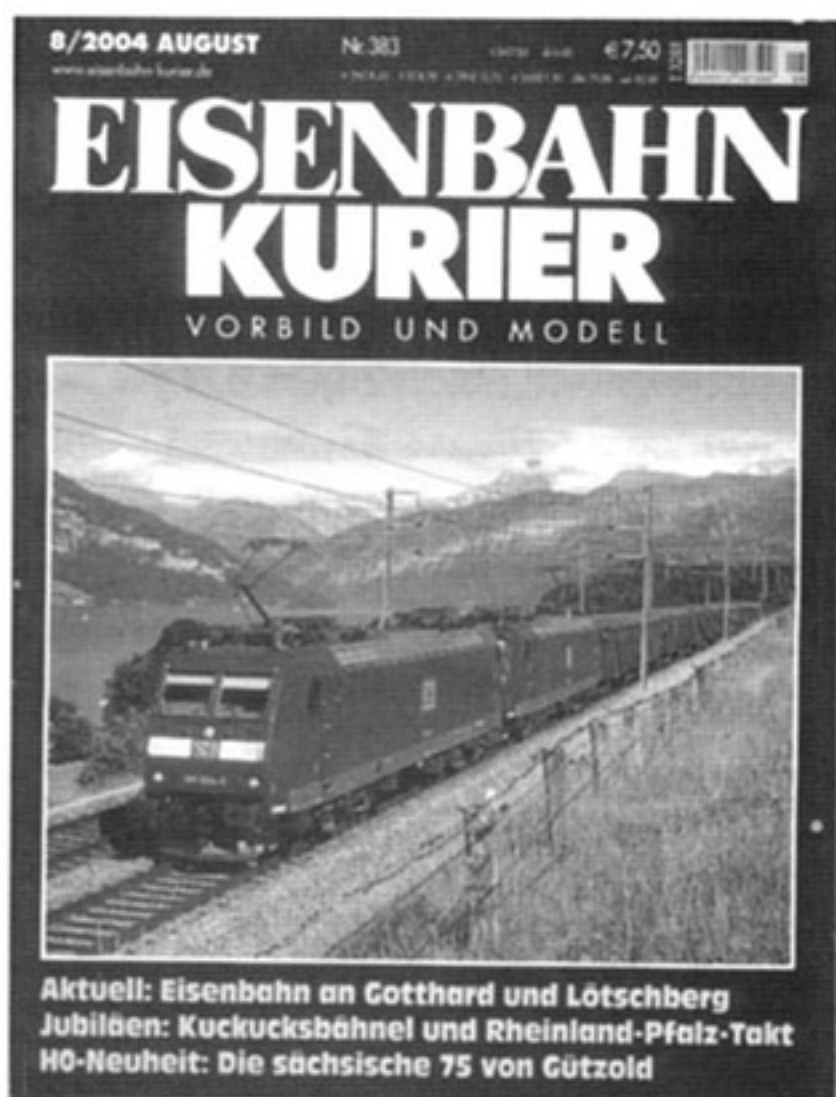


ВЛ11М-100А – одна из 42 машин этой серии, приписанных к депо Львов-Запад.

Фото И.Мельника

ВЛ80С-2216 – электровозы этой серии используются в пассажирском и грузовом движении на участке Медвежья Гора-Мурманск. Фото П.Мельникова





EISENBAHN KURIER Информационный и иллюстрированный журнал германских любителей железных дорог ежемесячно радует своих читателей. Интересно и то, что в этом журнале множество фотографий, сделанных любителями железных дорог и ни одного сообщения, что немецкая полиция задержала, арестовала или засветила пленку у железнодорожного любителя за попытку сфотографировать локомотив на перегоне. В августовском номере на 146 страницах постоянные рубрики об истории ж.д. и жд моделизме, а также наиболее интересные статьи месяца - немецкая статистика локомотивов и депо приписки по состоянию на август 2004 г., перечень заводских номеров немецкого ТПС, международные европейские новости, швейцарские впечатления через Лёчбергский туннель, фотографии стратегических немецких мостов, репортаж о празднике 200-летия железных дорог в Великобритании, о железных дорогах Словакии и множество модельных материалов. Открыта подписка на этот журнал. Получение - напрямую из Германии. Дополнительная информация - в редакции "Локотранс" lokotrans@telecont.ru

АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ В очередном номере 4/2004 появилась цветная вставка (!) и, как всегда, весь номер очень

насыщен информацией. Фактически - это единственный в России журнал, столь полно освещающий темы автомобильного дела. В номере статьи о ЛАЗах, о легковушках "Шкода", о новых городских автобусах МАЗ, об удивительных колесных тягачах МАЗ-528 и их модификациях, модельная аналитика моделей Урал-Зис-355М. Подписка на журнал на 1 полугодие 2005 года - 300 руб. - почтовым переводом по адресу 129347, Москва, ул. Проходчиков, 4-131, Шкаеву Александру Вадимовичу.



MONDO FERROVIARIO Viaggi Давненько мы не сообщали об итальянских журналах. Они выходят регулярно и пишут о многих интересных событиях: в номере 6/2004 на 66 полноцветных страницах неплохой обзор нового итальянского ТПС, репортаж о праздновании 75-летия электрифицированной ветки Генуя-Газелла. В Италии любителей железных дорог, фотографирующих мосты и туннели, поезда и пейзажи с родными итальянскими составами, не ловят карабинеры. Там полиция ловит бандитов, а законопослушным гражданам бояться неприятных разбирательств не приходится.



ПАНТОГРАФ Приложение №1. Удивил, так удивил! Регулярный российский журнал "Пантограф" издал отдельным выпуском "Устройство и техническую эксплуатацию троллейбусов." Инструкция. Часть 1. С.А.-Ребров. Можно ознакомиться по этим темам с троллейбусами МТБ, КТБ и "Киев-6". Приведены чертежи, эскизы и технические характеристики.



Eisenbahn Journal - один из лучших железнодорожно- и железнодорожно-модельных журналов. Специализируется на тематических материалах, в целом, избегая объемных новостных материалов текущего характера, отводя им всего по несколько страниц из 120. В этом номере - фотогалерея о знаменитом австрийском участке в местечке Земмеринг, описание "юбилея" знаменитого немецкого дизеля с гидравлической передачей - V200, описание изготовления нескольких макетов, работа с водными поверхностями, архитектура на макете и пр. Eisenbahn Journal выпустил в серии своих специальных изданий новую брошюру, посвященную русскому тепловозу серии 232 (в ранней классификации числились в ГДР как V300)

Baureihe 232, Manfred Weisbrod, dr. Franz Rittig. Издательство Eisenbahn Journal, 92 страницы, нем. язык, формат А4, свыше 150 фото, сборник о семействе локомотивов русской постройки для Германии серий BR130, 131, 142. Издание интересно тем, что помимо ретроспективы эксплуатации этих машин на дорогах ГДР, рассказывается о современном состоянии этого парка, их капитально-восстановительном ремонте, работе в частных транспортных компаниях современной объединенной Германии, новой окраске и пр.

ЛТ





Тепловоз ТЭМ15-028 постройки Брянского завода на станции Гуково, Ростовской обл., осень 1991 г.

Фото из архива А.Пономарева

Пассажирский тепловоз ТЭП60-0005 постройки Коломенского завода, фото 1963 г. из архива ЦНИИТЭИ.

Из коллекции Е.Р.Абрамова



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ПЕТЕРБУРГЕ: АРХИТЕКТОРЫ И АРХИТЕКТУРНЫЕ СТИЛИ

АРХИТЕКТУРНЫЕ СООРУЖЕНИЯ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Любые значительные исторические события, в каких бы областях деятельности человека они не происходили, всегда тесно связаны друг с другом. Одним из таких примеров, может быть **появление в России железных дорог и развитие архитектуры.**

С одной стороны, появление железных дорог привело к необходимости создавать новые типы построек (вокзалы, депо, мастерские, водонапорные башни), с другой стороны, используемые при конструировании таких сооружений новейшие технологии, оказали определённое влияние на развитие других областей архитектуры. В результате такого синтеза, историю Российской архитектуры второй половины XIX – начала XX века фактически можно изучать по железнодорожным постройкам этого времени.

В застройке Петербурга, как ни в одном другом городе страны, ярко проявились все стилистические направления, свойственные русскому зодчеству, что не могло не отразиться и на промышленной архитектуре, к которой относятся железнодорожные постройки. Её своеобразию не могли не способствовать и исторические архитектурно-планировочные особенности развития Петербурга. Судьба петербургских промышленных сооружений неразрывно связана с историей города, однако их история, почти не привлекала внимания исследователей и историков. Не все в своё время принимали этот новый облик Петербурга, могло показаться, что промышленная архитектура портит строгий вид города. Однако история распорядилась таким образом, что в настоящее время город оказался обладателем действующих с прошлого века промышленных строений, многие промышленные предприятия, обеспечивающие жизнь города, – водопроводные станции, железнодорожные вокзалы и станции, депо, фабрики, заводы, мастерские – работают в стенах 19 – начала 20 столетий. Многие из них в настоящее время причислены к шедеврам различных архитектурных направлений.

Наблюдалась и определённая связь между новейшими технологиями, созданными для железнодорожного строительства и различными направлениями в архитектуре. Так, большой вклад в развитие новых конструктивных систем, позволяющих создать новые

Балбашевский Иван Леонардович (1868-1919)

Военный инженер, один из видных мастеров модерна и неоклассицизма, член Русского научно-технического общества. По его проектам построен ряд жилых и производственных зданий, торговых помещений (левая часть ДЛТ), здание палас театра (ныне театр музыкальной комедии) в Петербурге. По его проекту построен один из лучших жилых комплексов для сотрудников **Общества Витебской железной дороги**, расположенный на углу Боровой и Расстанной улиц. Крупнейшая работа это комплекс зданий железнодорожного батальона в Подъездном переулке, около 15 зданий по нечётной стороне, номера домов с 3 по 13, построенный в 1908-1909 годах, совместно с гражданским инженером Энгельке А.А. Иван Леонардович был расстрелян в 1919 году за антисоветские стихотворения.

Здания в Подъездном переулке. Арх. Балбашевский.



Баранов Николай Варфоломеевич (1909-1989)

Окончил Ленинградский институт гражданских инженеров и Академию художеств, в 1938-1951 годах главный архитектор Ленинграда. По его руководством осуществлялись многие проекты по восстановлению Ленинграда и пригородов после второй мировой войны. Проект реконструкции площади Ленина и **нового здания Финляндского вокзала**, созданный Николаем Варфоломеевичем, был создан в 1945 году, когда на конкурсе он занял первое место. Окончательный проект был утверждён в 1949 году. Здание вокзала было завершено в 1960 году, однако оно сильно отличается от того, которое должно было быть построено по проекту. Строительство вокзала началось в отсутствие Н.В. Баранова, который в это время работал в Туркмении. В это время был спешно выполнен новый, не очень удачный проект, по которому здание оказалось ниже, и не имело часовой башни. По возвращению в Ленинград, Баранову с трудом удалось добиться пересмотра проекта, однако, заложенные фундаменты не могли выдержать веса здания, которое предполагалось построить по первоначальному проекту. В результате чего, корректировка проекта отрицательно сказалась на

Старый Финляндский вокзал и памятник Ленину.



Проект Финляндского вокзала. Арх. Баранов.

архитектурные формы, внёс Петербургский Институт инженеров путей сообщений. Многие конструкции для архитектурных сооружений изготавливались на Александровском паровозостроительном заводе — в мастерских службы ремонта и пути Николаевской железной дороги. Многие заводы, выпускавшие прокатные профили для железных дорог, применяли их для собственного строительства. Это было чисто русским оригинальным конструктивным решением.

Знание архитектурных стилей разных эпох имеет большое значение и для любителей железных дорог. Особенно это полезно при создании макетов железных дорог на Российскую тематику, которые становятся всё популярнее у любителей. Тем более что у нас в стране отсутствуют изготовленные промышленным способом модели зданий и сооружений и их приходится изготавливать полностью самостоятельно для использования на макете. При построении макета важно не только правильно воспроизвести железнодорожные постройки, но и обязательно выдержать общий архитектурный стиль макета. Для этого необходимо знать как временные эпохи различных архитектурных стилей, так и их сочетание.

Другой целью статьи, была попытка ещё раз обратить внимание на состояние памятников архитектуры, к которым относятся и **железнодорожные постройки**. Многие из них, не смотря на их ценность, находятся в плачевном состоянии, на грани исчезновения. А среди этих построек есть не мало шедевров. Это связано с тем что, начиная с самых первых построек, на железной дороге в России было принято привлекать для разработки проектов знаменитых архитекторов, которые строили дворцы, театры, принимали участие в планировке парковых ансамблей. Для железнодорожных линий разных направлений создавались целые ансамбли построек, в едином стиле, соответствующем архитектуре данной местности. Многие подобные сооружения являются нередко доминантой городских магистралей и площадей, и их уничтожение может вообще привести к потере общего стиля целых районов города.

Сохранение памятников промышленной архитектуры достаточно серьёзная проблема. Это связано с тем, что промышленная архитектура вообще недостаточно полно изучена и нет критериев отбора лучших сооружений, определяющих школу промышленного строительства. Ещё одной проблемой сохранения подобных сооружений это то, что они, как правило, продолжают выполнять свои функции, несмотря на возраст, и требуют реконструкции, в соответствии с требованиями производства, что так же осложняет их сохранение в первозданном виде.

В мире промышленная архитектура вошла в круг важнейших архитектурных тем, а её наследие стало равноправной частью культурного достояния. Сформировалась даже новая дисциплина, получившая название «Индустриальная археология», одним из основных предметов изучения которой стало наследие промышленного зодчества. Этот термин появился в Европе в 1955 году. Интерес к индустриальному наследию зародился в Европе в Англии и Франции. Он вылился в широкое общественное движение и систематическую научно-исследовательскую деятельность. Это произошло после того, как была разрушена

архитектурном облике площади, хотя вины архитектора в этом нет, так как изменение в проекте произвели без его согласия. Сравните внешний вид вокзала по проекту Баранова: справа — проектное здание с акварели архитектора. При разработке проекта, центральная часть старого здания была включена в качестве фрагмента. До постройки нового здания Финляндский вокзал располагался торцом к площади, а памятник Ленину находился в угловой части площади, около торца вокзального здания, что хорошо видно на старых открытках (фото слева), поэтому фрагмент старого здания (центральная часть) сейчас находится со стороны улицы Лебедева, слева от современного фасада вокзала. На открытке старый Финляндский вокзал находится слева за памятником Ленину (светлое здание, расположенное торцом). Полный вид старого Финляндского вокзала приведён в разделе этой статьи, посвящённой архитектору Петру Станиславовичу Купинскому. В разработке проекта и строительстве вокзала принимал участие ещё один видный Ленинградский архитектор — Пётр Андреевич Ашастин (1913-1993). По его проекту возведён северный корпус вокзала, он был главным руководителем работ по строительству вокзала.

Барышников Александр Петрович (1877–1924)

Окончил Академию художеств, инженер путей сообщений, художник и театральный деятель. Автор большого количества зданий в формах эклектики и «русского стиля». Автор первого в мире железобетонного маяка в г. Николаеве (1904 год). В 1912-1913 построил здание Общества инженеров путей сообщения на Бородинской улице д.6.

Баумгартен Евгений Евгеньевич (1866-1919)

Выпускник 1891 года Петербургской Академии художеств, крупный теоретик архитектуры. Автор проекта **музея Института инженеров путей сообщения**, на Садовой улице д.50, построенного в 1910-1912 годах. В настоящее время в здании находится Центральный музей железнодорожного транспорта.



Общество инженеров путей сообщений. Арх Барышников.

Бенуа Николай Леонтьевич (1813-1898)

Закончил Академию художеств в Петербурге. Участвовал вместе с Константином Тоном в строительстве храма Христа Спасителя в Москве. В 1850 году он назначается архитектором Петергофского дворцового управления. После постройки ряда зданий дворцового комплекса, в 1854 году ему поручается строительство **вокзала в Петергофе**. Как большой знаток готической архитектуры, Бенуа использует этот стиль и при проектировании здания вокзала. В ту пору строительство вокзалов было редкостью. И рассматривались они не столько как транспортные узлы, сколько как концертные залы, где ставились спектакли и проводились балы. Поэтому перед Бенуа ставилась задача решить не только техническую задачу — перекрыть большие пролёты над железнодорожными путями и просторными залами, но и создать художественный образ здания, в котором бы соединилось всё многообразие функций. План здания определился с первых вариантов по принципу тупиковой станции и имеет П-образную форму с широким заходом для проезда поездов со стороны Петербурга. Однако была предусмотрена возможность продолжения укладки путей, для чего были устроены две проездные арки с тонко нарисованными чугунными воротами. Бенуа создаёт ещё **три вокзала: в Троице-Сергиевской пустыни (ныне ст. Володарская), Стрельне и Красном селе**. При строительстве вокзала в Троице-Сергиевской пустыни используются мотивы «русского стиля», в результате чего здание вокзала становится созвучным образу монастыря. Вокзал в Стрельне построен с использованием элементов романской архитектуры, а вокзал в Красном селе решён в классическом стиле. Вокзал в Красном Селе не сохранился до наших дней, построенный в 1859 году сгорел в 1870. Такое разнообразие стилей при создании зданий одинакового назна-

целая серия ценных исторических построек эпохи промышленной революции. Круг предметов исследования новой дисциплины предполагает широкий охват разных аспектов проявления индустриальной культуры во всех областях жизни общества. Это история не только о заводском производстве, промышленности и транспорте, но и история средств производства в конкретную эпоху, история условий труда, жилья и социальных отношений и история множества других аспектов повседневной жизни, которые в совокупности формируют историю нации так же, как литература, музыка или живопись. Таким образом, в сферу интересов этой новой науки попадает всё, что связано с развитием техники и промышленности, в том числе и железных дорог и всего, что с ними связано. Историко-культурный аспект индустриализации более полно осмыслен в западных странах. Отчасти это объясняется национальными и природными особенностями, но наиболее существенной является разница в мировоззрении, имеющая исторические корни. Традиционно наука и техника в России рассматривалась вне культурного контекста. В России только в настоящее время историческая наука постепенно начинает переход к плюрализму, который включает и цивилизационно-технологическую теорию, в которой наука и техника рассматривается в одном культурном контексте. Однако это процесс требует формирования адекватного подхода к такой интерпретации истории науки и техники, на что явно потребуется не мало времени, особенно с учётом Российской действительности. Пока, однако, мы часто сталкиваемся с полным или частичным уничтожением созданных ранее архитектурных памятников и иных свидетельств железнодорожной истории и истории техники вообще, а работы по изучению и сохранению исторического наследия ведутся только отдельными группами энтузиастов.

В какой-то степени всё-таки радует тот факт, что некоторые из железнодорожных построек Петербурга и области объявлены памятниками архитектуры Федерального и местного значения. К ним относятся все вокзалы Петербурга, вокзальные сооружения по линии Финляндской железной дороги, вокзалы на станциях Можайская (Дудергоф), Петергоф, Стрельня, Володарская и некоторые другие. И, в конце концов, эти постройки могут стать историко-архитектурной и строительной базой для создания музеев истории науки и техники. Однако, как было уже сказано выше, уничтожение памятников архитектуры железнодорожного назначения продолжается. Так в Петербурге до сих пор неясна судьба Варшавского вокзала, переданного в собственность городу и который может быть всё-таки разобран, планируется реконструкция станции в Сестрорецке, с уничтожением деревянного вокзала, которому 95 лет.

Теперь немного о структуре данной статьи. В начале приведено краткое описание архитектурных стилей, которые существовали в период наиболее активного железнодорожного строительства. В некоторых разделах, кратко описана история создания вокзалов Петербурга.

Так как рассмотреть все железнодорожные постройки на территории Петербурга и области с точки зрения архитектурных стилей и кратких биографий архитекторов в рамках журнальной статьи просто невозможно, в

Вокзал на ст. Володарская. Арх. Бенуа Н.Л.



Вокзал в Стрельне. Арх. Бенуа Н.Л.



чения демонстрирует великий талант архитектора. Бенуа так же известен постройкой имения в Петровско-Разумовском, театра в Хельсинки, строит многие жилые дома в центре Петербурга.

Бенуа Юлий Юльевич (1852 – 1929)

Окончил Петербургскую Академию художеств, академик архитектуры, ещё один яркий представитель известной Петербургской семьи деятелей культуры, мастер эклектики и модерна. Среди многих реализованных проектов – **дом Общества железных дорог**, на Итальянской улице, д 17.



Дом Общества железных дорог, Итальянская ул. 17

этом обзоре я коснулся только работ известных архитекторов, которые находятся на территории Петербурга и ближайших пригородов, а так же архитекторов, строивших здания, предназначавшиеся для утилитарного использования железнодорожным ведомством, например, жилые дома для служащих, институты и училища, клубы, и другие сооружения.

В статью включены так же архитекторы, которые принимали участие в конкурсах на строительство вокзалов в Петербурге, но этим проектам, по тем или иным причинам не суждено было сбыться. В таких конкурсах всегда принимали участие самые именитые архитекторы, так как создание таких проектов на строительство вокзальных комплексов, считающихся лицом города, во все времена было престижно.

Уделено внимание инженерам, принимавшим участие в проектировании и строительстве этих сооружений. Это связано с тем, что подобные постройки являлись очагами инженерно-технического новаторства, осваивавшими не только новую технологию, но и новые типы производственных зданий, к которым относятся и железнодорожные сооружения, с использованием новых материалов и конструкций.

Отдельная небольшая часть статьи посвящена железнодорожным мостам, так как в их строительстве принимали участие видные архитекторы, которые наравне с инженерами создали их неповторимый внешний вид.

В статье приведены не все фотографии сооружений на территории Петербурга. Во-первых, это просто невозможно в рамках статьи, во-вторых, некоторые сооружения претерпели очень сильные изменения, а в третьих, часть из них находится на территории закрытых предприятий, попасть на которые для фотосъемки оказалось невозможным.

Не всем инженерам и архитекторам посвящены отдельные части, это связано с тем, многие из них работали над одними и теми же сооружениями, поэтому все авторы упоминаются в том разделе, в котором рассказывается о конкретном строении, а раздел назван по имени архитектора, внёсшего наибольший вклад.

РУССКАЯ ЭКЛЕКТИКА. Эклектика – архитектурное направление, основанное на объединении в одном сооружении различных форм прежних стилей в различных сочетаниях. В России это направление развивалось в 1830 – 1910 годы, сменив ряд стадий. Данный период ознаменовался дальнейшей активизацией буржуазии как основного заказчика архитектурных произведений. Строится большое количество доходных домов, банков и торговых зданий, заводов и фабрик, пакгаузов и складов, прокладываются железные дороги и возводятся придорожные сооружения. В это время некоторые типы зданий появляются впервые, в частности торговые пассажи, коммерческие банки, вокзалы, депо. Перед архитекторами встала насущная задача разработки в функционально-техническом и художественном отношении новых, неизвестных ранее, архитектурных структур. К эклектике относятся «кирпичный стиль», «русский стиль» и другие художественные направления в архитектуре с заимствованными из старых стилей элементами. Первые станции, построенные в 60-е годы прошлого столетия

Бржозовский Станислав Антонович (1863 – 1930-е)

Окончил Академию художеств, с 1895 академик архитектуры. Строил железнодорожные сооружения в различных городах России, самое известное – **Витебский вокзал в Петербурге**, построенный в 1901-1904 годах. Это здание является ярким образцом раннего модерна и одним из первых общественных зданий, построенных в этом стиле. Ранее, на этом месте по его же проекту был построен Императорский железнодорожный павильон. По проекту Бржозовского построено здание товарной станции на Лиговском проспекте, 242. Станислав Антонович является автором второго (по времени) железнодорожного вокзала в Царском селе, построенного в 1902-1904 годах. Здание было выполнено в формах западноевропейской средневековой архитектуры, характерных для периода поздней эклектики. Это здание заменило первоначальный вокзал, построенный в 1837 году по проекту архитектора Г. Фоссати. Слева от вокзала находился великокняжеский павильон. До наших дней этот вокзал не сохранился, он был полностью разрушен во время Второй мировой войны.



Императорский павильон. Арх. Бржозовский С.А.



Витебский вокзал. Арх. Бржозовский С.А.



Вокзал в Царском селе. Арх. Бржозовский С.А. 1902-1904 гг.

тия, были небольшими, большей частью деревянными. Обилие резных деталей делало их очень нарядными. В последующие два десятилетия железнодорожные постройки возводились в так называемом «кирпичном стиле». Это красно-кирпичные вокзалы Москвы – Смоленский (в последующем Белорусский), Рязанский (в последующем Казанский). Эти здания, в последствии перестроенные, украшали сложные карнизы, близкие по своему рисунку к фризам итальянских и русских храмов XVII века и другие декоративные детали. Такое смешение стилей как раз характерно для эклектики. В конце XIX – начале XX века станции становятся важными общественными зданиями, которые формируют облик городских площадей. Отличительный признак вокзальных сооружений – дебаркадеры – крытые залы огромных размеров, куда прибывают поезда. Арочные проёмы окон и порталы, фронтоны с барельефами, купола, все эти элементы свойственные монументальной архитектуре ренессанса и барокко, придавали вокзалам торжественно-парадный вид. Поиски архитектурной образности зданий нового типа – вокзалов – поначалу осуществлялись путём стилизации, как в произведениях К. А. Тона. Так были спроектированы вокзалы на важнейшей железнодорожной магистрали, соединившей главные административные, торгово-промышленные и культурные центры России – Петербург и Москву. В обеих столицах были выстроены по проектам архитектора К. А. Тона схожие по композиции и архитектуре вокзалы (1843-1851 гг.). При проектировании обоих вокзалов архитектор обратился к западноевропейским источникам в стиле ренессанс. На Петербурго-Московской железной дороге тогда же были сооружены промежуточные однотипные вокзалы по проектам архитектора Р. А. Желязевича (1811 -1860-е гг.). А в архитектуре Петергофского вокзала с башней (1856-1858 гг.) архитектор Н. Л. Бенуа (1813-1898 гг.) использовал готические элементы, искусно интерпретируя средневековое зодчество. В это же время производится классификация основных типов железнодорожных станций, которой занимается инженер П.П. Мельников. Начинают объявляться конкурсы по оформлению железнодорожных станций, в которых принимают участие лучшие архитекторы того времени.

РУССКИЙ МОДЕРН. Поворот к рационализму поддерживался архитектурной критикой в России (середина XIX – XX вв.), которая была единодушна в осуждении эклектической, стилизаторской архитектуры, что немало способствовало поискам новой направленности зодчества. Известный инженер-архитектор А. К. Красовский уже давно утверждал, что «железу» предстоит участь совершить переворот в архитектурных формах и произвести новые орнаментальные, современные формы, которые и составят, вероятно, новый стиль". Его предвидение сбылось: железо, сталь, железобетон, большеразмерное стекло, изразцовый кирпич и новые строительные конструкции, широко входившие в архитектурную практику, были одной из важных материальных предпосылок для формирования на рубеже XIX–XX вв. рационалистической архитектуры, получившей название "современной", "новой", "архитектуры модерна". Модерн рассматривался как начало подъема русской архитектуры после ретрос-

Бурышкин Давид Петрович (1890 – 1959)

Закончил Петербургскую академию художеств в 1916 году. По его проектам в Ленинграде построено довольно много зданий, как жилых, так и утилитарного назначе-



Гатчина. Варшавский вокзал. Арх. Д.П.Бурышкин

ния, занимался восстановлением повреждённых зданий. Это Выборгский дом культуры, здание редакции газеты «Правда», Московско-Заставское пожарное депо, корпуса Военно-морской академии им. Фрунзе и другие здания для учреждений Военно-морского флота. После второй мировой войны занимался восстановлением пригородов Ленинграда. Давид Петрович автор проекта, по которому производилось восстановление Варшавского вокзала в Гатчине (изображено на старой открытке). В период 1940 – 1950-х годов в Гатчине появилось несколько общественных зданий, выполненных в духе ордерной классической архитектуры. Наиболее удачное из них – **новое здание Варшавского вокзала**, в котором использованы мотивы архитектуры Гатчинского дворца.

Гешвенд Александр Романович (1833 – 1905)

Окончил Петербургское строительное училище в 1853 году. Служил в управлении Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороги с 1853 по 1866 годы, впоследствии работал во многих учреждениях, связанных со строительством. Построил один из домов для служащих Финляндской железной дороги на улице Комсомола, дом 35, справа от вокзала. Это здание является частью старых построек привокзального комплекса, построенных в 1882-1887 годах. Принимал участие в строительстве производственных зданий вагоностроительного завода имени Егорова, на Московском проспекте 115.

Голубков Алексей Григорьевич (1873-после 1930)

Закончил в 1896 году Петербургский институт гражданских инженеров. Он был архитектором Городского кредитного общества, Николаевской детской больницы и других зданий в Петербурге. В последствии стал начальником архитектурной дистанции Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, принимал участие в строительстве Витебского вокзала. По его проекту в Петербурге построено здание железнодорожного клуба, на улице Правды, д.10.

Готман Андрей Данилович (ок.1790 – 1856)

Учился в академии художеств у великого архитектора Тома де Томона, окончил Институт инженеров путей сообщения. С 1836 по 1843 года – директор Института инженеров путей сообщений. Профессор архитектуры. По его проекту построено **здание института инженеров путей сообщений на Московском проспекте д.9.**

пективизма и эклектики. Модерн – последний крупный стиль в архитектуре, музыке, изобразительном искусстве накануне революционных преобразований в мире. Самое ценное в модерне – логичное построение внутреннего пространства, использование новых конструктивных, строительных и отделочных материалов и изделий, соответствие планов фасадам, поиски новых декоративно-пластических систем, творческое использование форм и приёмов народного и средневекового искусства. Главные типы зданий – доходные дома, вокзалы, особняки, промышленные здания, деловые постройки. При этом резко возросла роль инженеров, а задачи архитекторов намного усложнились. Сторонники модерна призывали к пересмотру всех аспектов архитектуры и полному отказу от художественных традиций. Здания этого стиля не надо было вписывать в привычные симметричные композиционные схемы, их планы формировались свободно, исходя из целесообразности размещения помещений и их групп; вследствие этого свободными и живописными стали объемно-пространственные структуры зданий. Широкое использование металлических и железобетонных конструкций и структур способствовало созданию больших пролетов и пространств, особенно необходимых для торговых, банковских, транспортных, промышленных и других общественных зданий. Стремление к внешней неповторимости, оригинальности зданий побуждало архитекторов прибегать иногда к чрезмерному использованию декоративных средств оформления фасадов: декоративной и орнаментальной облицовке, керамической мозаике, скульптурному убранству. В русском модерне проявляются и региональные особенности, в частности в Петербурге, Москве и провинции. Так значительное воздействие на петербургский модерн имела близость столицы к Скандинавским странам, и прежде всего к Финляндии, постоянные художественные контакты с которой, обуславливались тем, что она входила в состав Российской империи. Общность климатических и ландшафтных условий строительства в городах Финляндии, Швеции и в Петербурге обуславливала некоторое сходство и специфичность художественных черт модерна, получившего название северного, своеобразие которого проявлялось, в частности, в отделке фасадов природным камнем (гранит, мрамор), в избытке, залегающем на Скандинавском полуострове и в окрестностях столицы. В интерьерах, помимо каменной отделки, использовалось много древесины и металла. Одним из характерных примеров общественных сооружений стиля модерн в Петербурге является Царскосельский (Витебский) вокзал. Построенный в 1904 году архитектором С. А. Бржозовским в сотрудничестве с гражданским инженером С. И. Минашем, вокзал имеет ассиметричные объемы, часовую башню, в его конструкции использованы металлические структуры для организации внутренних пространств. В таком же стиле построены здания Московской окружной железной дороги. Примером национально-романтического направления модерна в Москве является Ярославский вокзал (1902 г.), построенный Ф. О. Шехтелем, в котором ощущается влияние северного народного зодчества. Многие железнодорожные постройки, выполненные в этом стиле на территории Петербурга и области, входят в 100 шедевров стиля модерн. Это жилой комплекс для служащих Финляндской железной дороги (архитектор Ф.Ф.Миритц), Витебский вокзал (архитектор С.А. Бржозовский), Здания железнодорожных станций Ланская, Удельная, Парголово (архитектор Б.Ф. Гранхольм).

Станция Парголово. Арх. Б.Ф.Гранхольм



Станция Удельная. Арх. Б.Ф.Гранхольм



Станция Шувалово. Арх. Б.Ф.Гранхольм



Гранхольм Бруно Фердинанд (1857-1930)

Родился в городе Мюрскюля, Финляндия. В 1882 году окончил Политехнический институт в Хельсинки. Архитектор Главного управления железных дорог Финляндии (с 1892), главный архитектор водных сооружений (с 1895). Им построены здания станций Финляндской железной дороги на станциях **Шувалово** (1898), **Озерки** (1902), станция практически не сохранилась, после пожара уже в нынешнее время, **Парголово** (1906), **Левашово** (1908), **Ланская** (1910), **Удельная** (1915), **Раяйоки** (1917, не сохранилось), вокзал в **Терийоках** (Зеленогорск) – (1917), позже перестроенный в 1950-м А.А. Гречанниковым.

(Продолжение следует)

“ВАСЯ” - НЕОБЫЧНЫЙ ЛОКОМОТИВ

В начале марта этого года в депо Сызрань прибыл на ТО тяговый агрегат 1300 – 002 принадлежности Куйбышевской железной дороги. Построен Брянским машиностроительным заводом в 1997 году на базе тепловоза ТЭМ18 и предназначен для работы в сцепе с вагоном для шлифовки рельсов. Этот тяговый агрегат был приобретен Сызранским заводом по ремонту путевых машин (СЗПМ) для маневровой работы на подъездных путях завода станции Сызрань – I. На этом локомотиве установлено дополнительное оборудование, которого нет на обычных маневровых тепловозах. В частности, два синхронных возбуждателя ВС-652 для питания независимых обмоток возбуждения тяговых электродвигателей. На главном генератора (ГП – 321) установлен тиристорный преобразователь. Мотор – вентиляторы для создания избыточного давления в ка-



поте (капот герметизирован). На крыше капота, установлены пуско-тормозные резисторы и ослабления поля. На площадке, справа, стоит шкаф с фильтрами вентиляционной установки. На крыше кабины - кожухи кондиционеров (самых кондиционеров БМЗ почему-то не установил). В кабине находится электронный блок регулирования скорости и мощности дизель-генератора тепловоза, который машинисты называют «Вася». Вот только работает эта машина как-то странно: более пяти вагонов не везет и скорость развивает до 20 км/час, как говорят машинисты : «Вася» не позволяет.

О.Гирилял, фото автора





Промышленный тепловоз
ТГМ23-2119, г.Бабушкин Ир-
кутской обл.

Фото С.Гамова

Тяговый агрегат 1300-002 на
подъездных путях завода
СЗПМ, Сызрань.

Фото О.Гирияла, 2004 г.



ЭР2-1025 на перегоне Финлян-
дский вокзал - Кушелевка, Окт.
ж.д.

Фото Е.Полянского



ТЭ2-226
бывшей
приписки
депо Терно-
поль Львовс-
кой ж.д. (УЗ).
Теперь рабо-
тает на
подъездных
путях Терно-
польского
хлебокомби-
ната.

Фото
И.Мельника,
2004 г.



МУЗЕЙ ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНО ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

ОАО "МД"
МОСКОВСКАЯ
ЖД

В августе 2003 года начал работать новый Музей истории железнодорожной техники Московской железной дороги. Эта площадка на территории Рижского вокзала стала дальнейшим развитием Музея Московской железной дороги, ко-



торый в настоящее время имеет основную экспозицию в помещении Царской Башни Казанского вокзала.

Музей на Рижском вокзале имеет свободный вход с 10 до 16 часов для посетителей в рабочее время, кроме понедельника и вторника.

Фото О.Сергеева

В прошлогоднем ЛТ11/2003 был напечатан обзор создания отечественных музеев железнодорожной техники, сделанный первым заместителем председателя ВОЛЖД А.С.Никольским. Шла там речь и о создаваемом музее в Москве. За прошедшее время музей открылся, а автор обзора стал научным сотрудником музея.

Предоставляем ему слово.

Не успело произойти событие, а желающих давать оценки и советы хоть отбавляй. Не спешите, дайте отдышаться! Тем более что работали по созданию музея не вы.

После традиционного аврала радостное открытие произошло, и на новенькой площадке встали почти сорок единиц натуральных образцов подвижного состава. Конечно, поводов для вопросов и насмешек они дают, например, с расстановкой, которая сейчас выглядит странноватой. Но кто ее делал?

В последний момент в расстановку экспонатов вмешались чиновники, поломавшие музейный план, и сделавшие по своему уразумению. Паровозы поставили по росту (!). И сейчас сразу за лучшим экспонатом, паровозом О^в стоит худший по реставрации - 9П (чтобы «выпустить пар» у ретивых посетителей его и отдали им «на расправу», разрешив взбираться на паровоз). Далее на этом пути уже по хронологии стоят грузовые паровозы: Э^м, ФД, СО, ТЭ, Л, ЛВ.

На соседних путях сейчас разместились (каждый по отдельности) без какой-либо системы тепловозы, электровозы и вагоны. Лишь электросекции Ср и ЭР22, спасибо, не расцепили. И на крайнем пути находится разнообразная путевская и прочая спецтехника, мотрисы и пр.

По первоначальному плану музея, который, мы надеемся, будет реализован, подвижной состав должен быть представлен, по возможности, поездами. Так в сцепе с «Овечкой» должны стоять двухосные теплушка, платформа, цистерна. С паровозом ФД, допустим, уместен уже четырехосный «крытняк» и так далее. Большинство грузовых вагонов еще предстоит добыть.

На соседнем пути разместятся пассажирские поезда и локомотивы. Сейчас посетители через одного сетуют на отсутствие пассажирских паровозов. Сначала С^у с наиболее старыми деревянными пассажирскими вагонами, потом ПЗ6 с цельнометаллическими. Затем по хронологии пойдут пассажирские тепловозы ТЭ7 и ТЭП60. Если не считать сразу трех «владикавказских» салонов, с вагонами пассажирского парка у музея вся поисковая работа еще впереди. Далее на этом пути поместятся и грузовые тепловозы.

ДОЛГОЖДАННЫЙ МОСКОВСКИЙ - ТОЛЬКО НАЧАЛО

А.С.Никольский



Паровозы серии Э пяти различных модификаций всегда широко представлены в любом российском музее железнодорожного транспорта. Это заслуженно по многим причинам - паровозы серии 0-5-0 конструктора В.И. Лопушинского инженерной службы тяги Владикавказской железной дороги оказались настолько удачными, что массово строилась на протяжении 45 (!) лет с 1913 по 1957 гг.! Этот факт даже отмечен во всемирно известной Книге рекордов Гиннеса в разделе железнодорожных рекордов, как самая массовая постройка паровозов отдельной серии.

Третий путь можно отдать под электрическую тягу и МВПС, и тут задел неплохой. Четвертый путь будет занят, как и теперь - «всем прочим»...

Конечно, в будущем помимо подвижного состава музей хорошо бы насытить и другой железнодорожной техникой, находившейся в полосе отчуждения железной дороги: гидроколонка и семафор, ручные стрелки и шлагбаум, исторически правильные тупиковые упоры. (Вместо заказанных музеем исторически верных де-

ревянных сейчас поставлены жуткие мраморные «надгробия») и т.д. Вся эта историческая инфраструктура должна дополнять основную экспозицию музея.

Пополнение коллекции уже сейчас упирается в нежелание хозяев некоторых локомотивов-памятников передать их музею своей же дороги. При этом хозяева раритетов сами не могут достойно содержать экспонат, да и находятся экспонаты практически в недоступных для посетителей мес-



тах. Похоже на принцип: «Пусть лучше сгниет, но у нас!» Пора же, наконец, понять, что форма сохранения истории техники в виде бесхозных памятников себя изжила – время их безжалостно уничтожает – и лучшее место техники – в музеях!

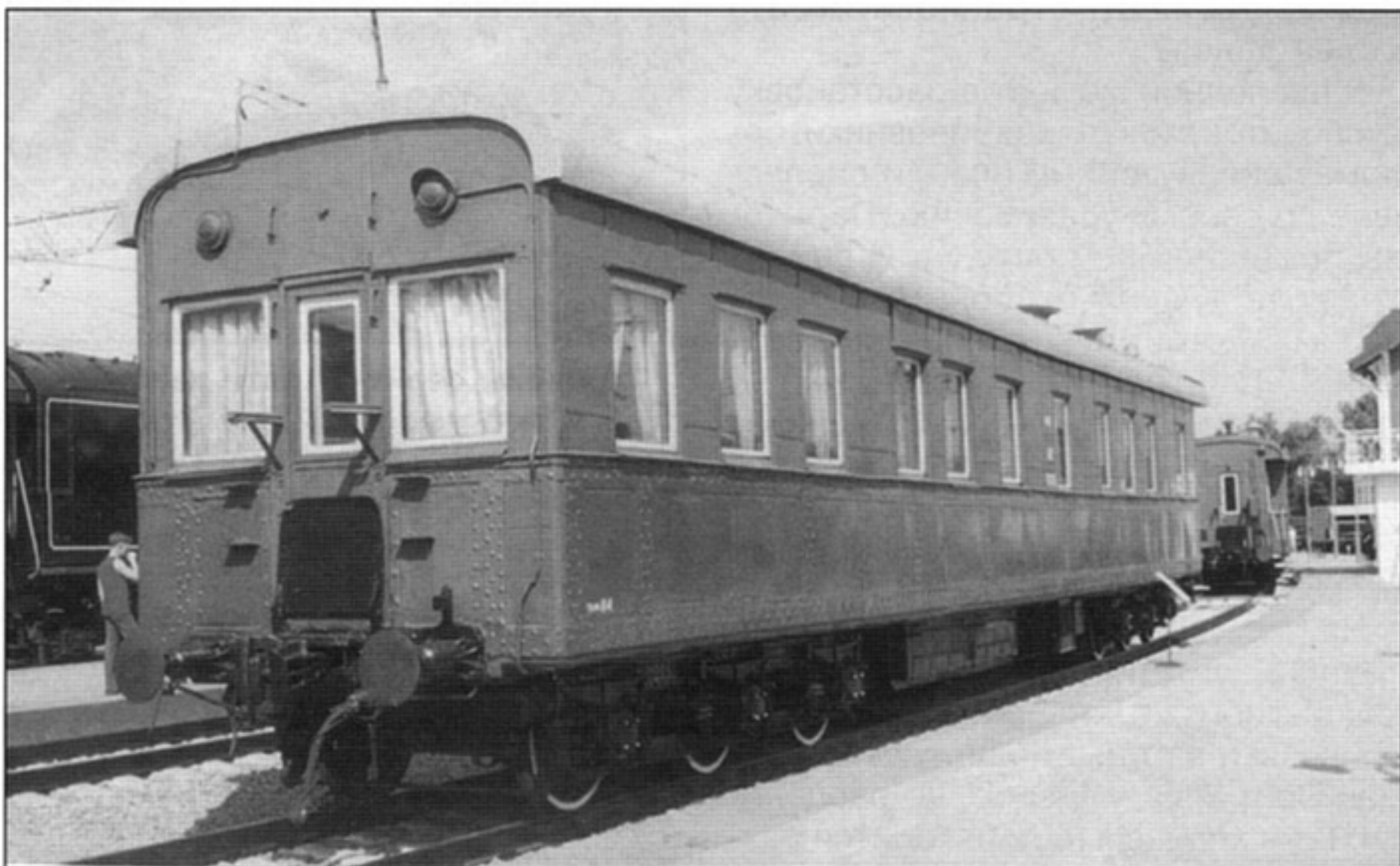
Сейчас московский музей проходит период становления во всех отношениях и лишь начинает «подчищать следы» различного некачественного вмешательства. Например, голубая окраска воздушных резервуаров на всех паровозах, подготовленных в депо Рославль, вкупе с толстенными белыми обводками, отражают «исторические» представления неких ответственных товарищей. Когда эти «бело-голубые» паровозы, вышедшие, как из одного инкубатора, стали поступать в депо Подмосковная, ВОЛЖД взяло шефство над двумя из них: старым другом ФД21-3125 и О^в.841, который также нам не чужой. Вот краткая история нашего знакомства.

В 1978 г. трое московских любителей: А.Никольский, Л.Макаров и А.Васильев на майские дни поехали за паровозами в Тульскую область. «Улов» был богатым, что по тем временам случалось часто. Например, на тракционных путях депо Белев, стояло целое «овечье стадо». Три холодных «Овечки», одна из которых была О^в.841.

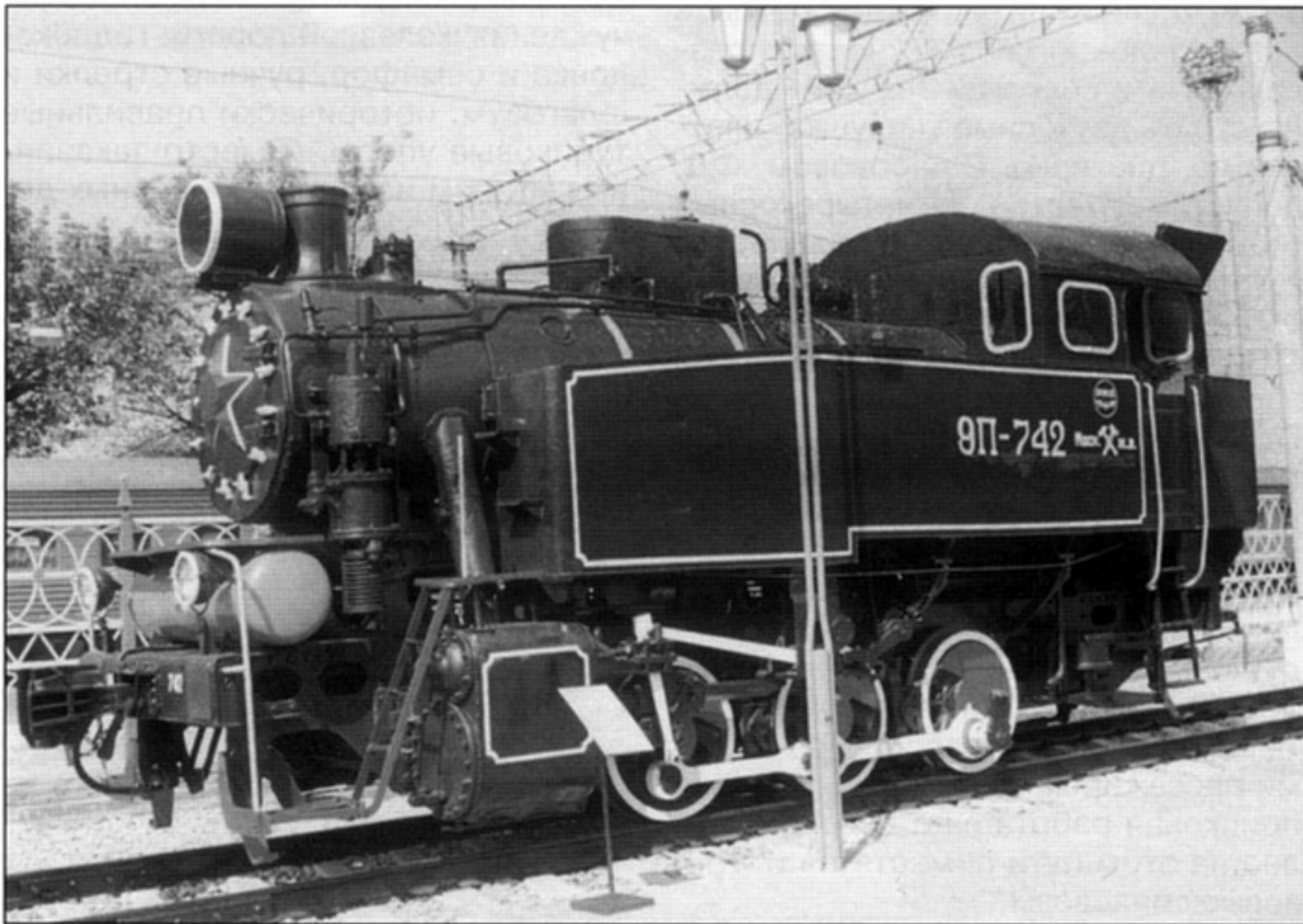
Лет через 10 она объявилась в депо Рославль под киношной броней, одетой для съемок какого-то фильма. И в таком виде в начале 1990-х «овечку» приобретает в числе десятка других паровозов туристическая фирма «Транссервистур» (была известна как «Спутник»). Фирма надеялась делать на ней деньги на ретро-поездах для интуристов. В те годы этот бизнес был на взлете. Но сначала было необходимо паровоз отреставрировать до рабочего состояния, и «Спутник» начал это делать.

Поскольку в фирме были наши люди Обществу любителей железных дорог удалось убедить владельцев, что главную ценность представляет не липовая броня, а сам паровоз под ней. Когда эту жестянку сняли, состояние машины оказалось весьма дряхлым. Пришлось делать заново будку, всю обшивку и площадки. Работу выполняла бригада депо Рославль, нанятая «Спутником». В зимние каникулы 1993-94 гг. я тоже участвовал в этой работе в качестве наемного рабочего. Но обстановка менялась, рентабельность ретро-поездов дала трещину, и фирма утратила интерес к своим паровозам.

В это время Шушарский музей, неплохо заработавший на киносъемках, предложил продать О^в себе, на что «Спутник» выставил нереальную сумму в 100 тысяч долларов. (Между прочим, 10 тысяч музей бы потянул). Несколько лет «Овечка» стояла непри-



Салон вагон № 32 постройки завода им. Егорова (Ленинград) 1932 г.п. для служебных поездок начальствующего состава. Кузов длиной 22,2 м, 6 осей, тара 84 тонны. По некоторым свидетельствам подобный вагон мог находиться в распоряжении знаменитого красного командарма С.М.Буденного.



каянной под забором депо и постепенно ошпыливалась мародерами. На запросы ВОЛЖД депо отвечало, что паровоз им не принадлежит. Я не знаю, как и когда исчезла фирма, но владельцем паровоза вновь стала Московская дорога.

За это время с О^в украли бронзовые дышловые подшипники, инжекторы и прочую арматуру будки.

Когда началась подготовка экспонатов московского музея, мастерам депо Рославль пришлось готовить и «Овечку». Сделано это было в высшей степени халтурно. Зачем-то содрали клепаный нефтяной бак с тендера (решили превратить нефтяной паровоз в угольный!). Чтобы как-то заполнить пустующую будку, в нее поставили два вертикальных инжектора с «Лебедянок» и ее же пароразборную колонку, вместо водомерного стекла в случайные штуцера воткнули пару манометров, обшивку сухопарника увенчали конической «кастрюлей». Сцепные дышла без подшипников пришлось тоже снять, и паровоз прибыл в Москву с голубыми резервуарами на котле и с голыми колесами.

Смотреть на все это без слез было нельзя, и весной 2002 г. небольшая бригада волонтеров ВОЛЖД приступила к реставрации «Овечки» под 1903 год. Депо Подмосковная оплачивало материалы и выполняло некоторые заказы на детали. Работы по реставрации, по существу, выполнялось на общественных началах.

За два года на О^в.841 было сделано следующее. Разобрана нефтяная обмуровка топки, восстановлен угольный лоток и передок тендера без контрбудки, сделана деревянная обшивка и настелены полы в будке и тендере, демонтирована вся «чужая» арматура и поставлена «своя» на 80% (пока удалось достать один инжектор), тормоз Вестингауза, свисток и пр., снято все электрооборудование и поставлены керосиновые фонари, заново покрыт сухопарник, поставлен на место весь дышловой и парораспределительный механизм. Рядом подлинных «овечьих» деталей помогла Щербинка (Е.Ульянцев) и Лихоборы.

Нельзя не сказать о роли «любительской шизы» в становлении московского музея. Казалось бы, именно это дело должно было увлечь всех москвичей. Несмотря на постоянные призывы, этого не произошло. Тех, кто реально и постоянно участвовал, можно пересчитать по пальцам на одной руке. Иные появлялись, засучив рукава, но быстро исчезали, как призраки.

Зато не было отбоя от советчиков и критиков: «Вы все делаете не так и не то! Зачем вообще мучаться с реставрацией «овечки»? Лучше отправить в Питер, и там ее сделают рабочей!»

Как легко и просто! Эти советчики смутно представляют себе, каких трудов (и непрерывных!) стоит ТЧ-7 со-



Пассажирский вагон 3 класса обр. 1901 г. Экспонат создан по "мотивам" вагонов, строившихся Калужскими вагонными мастерскими. Мастерские были основаны в 1874 г., ремонтировали пассажирские и товарные вагоны, паровозы. Иногда выполняли заказы по строительству подвижного состава. В настоящее время это Калужский машиностроительный завод.

держать рабочую О^в.324. Я убежден: нечего ради минутного кайфа насиловать столетнюю машину - дайте ей достойно отдохнуть на музейных путях. Для горячей работы есть гораздо более молодые паровозы. Не шутите с огнем!

За это время заходила и такая молодежь: «Я бы поработал, но вы мне гарантируйте, что моя работа не пропадет даром, и паровоз не порежут, или не продадут!» Вот какие предусмотрительные товарищи. А кто нам, что гарантировал в 1980-е, когда мы начинали спасать С.68, С^в214-10 и другие машины?

Так, или иначе, в восстановлении О^в.841 в Москве участвовали многие. Но, я все-таки назову тех, кто вынес основную тяжесть этой работы, благодаря кому на паровоз теперь не стыдно взглянуть: Дмитрий Якубовский, Сергей Ловачев, Виталий Кметюк, Леонид Макаров, Виктор Никишин (и сам автор строк – Александр Сергеевич Никольский – прим. ред.)

Однако, и после возрождения бедную «Овечку» поджидали неприятности - на нее положили глаз киношники. (А действительно, с каким еще паровозом снимать исторические, особенно дореволюционные, сюжеты?) И вот еще не готовую «Овечку» в январе 2004г. тащат на Белорусский вокзал, где она в паре с О^в.324 снимается в очередном шедевре. Белую пластиковую крошку, которая у них изображает налипший снег, до сих пор выскребает. Потом ее, конечно, бросили без охраны в дальнем вагонном парке, в общем - все, как обычно.

Работает примерно такая схема. Кто-то на самом верху в ОАО или правительстве с кем-то договаривается, кто-то, видимо, хорошо получает, и дальше по цепочке идет приказная система на дорогу и ниже: «Подать любой ценой!» Никакие доводы, что

паровоз не транспортабелен (у него стальные дышловые подшипники, сварные детали движения т.п.) не помогают. Поскольку имущественный статус музейной техники не определен, высокопоставленные чиновники распоряжаются ею, как своей собственностью.

И вот, едва постояв неделю в только что открытом музее, «Овечка» вместе с паровозом Э^м и парой вагонов отправляется назад в депо Подмосковная на съемки фильма о жене Сталина. Пока обошлось без потерь, и все вернулись на место, но, видимо, эта угроза останется и дальше. Сейчас все музейные единицы закрепляются за ближайшими депо, и это дает надежду, что они будут хоть как-то нести ответственность за нее.

Что касается «Овечки», то в ближайших планах музея стоит замена ее передней автосцепки на винтовую упряжь и дальнейшее комплектование арматуры.

Постепенно будет улучшаться историческая достоверность в деталях и других локомотивов. У некоторых из них уже появляются общественные кураторы. Среди экспонатов должно отметить, что выше других сейчас технический уровень и у ФД21-3125, переданного в музей ВОЛЖД.

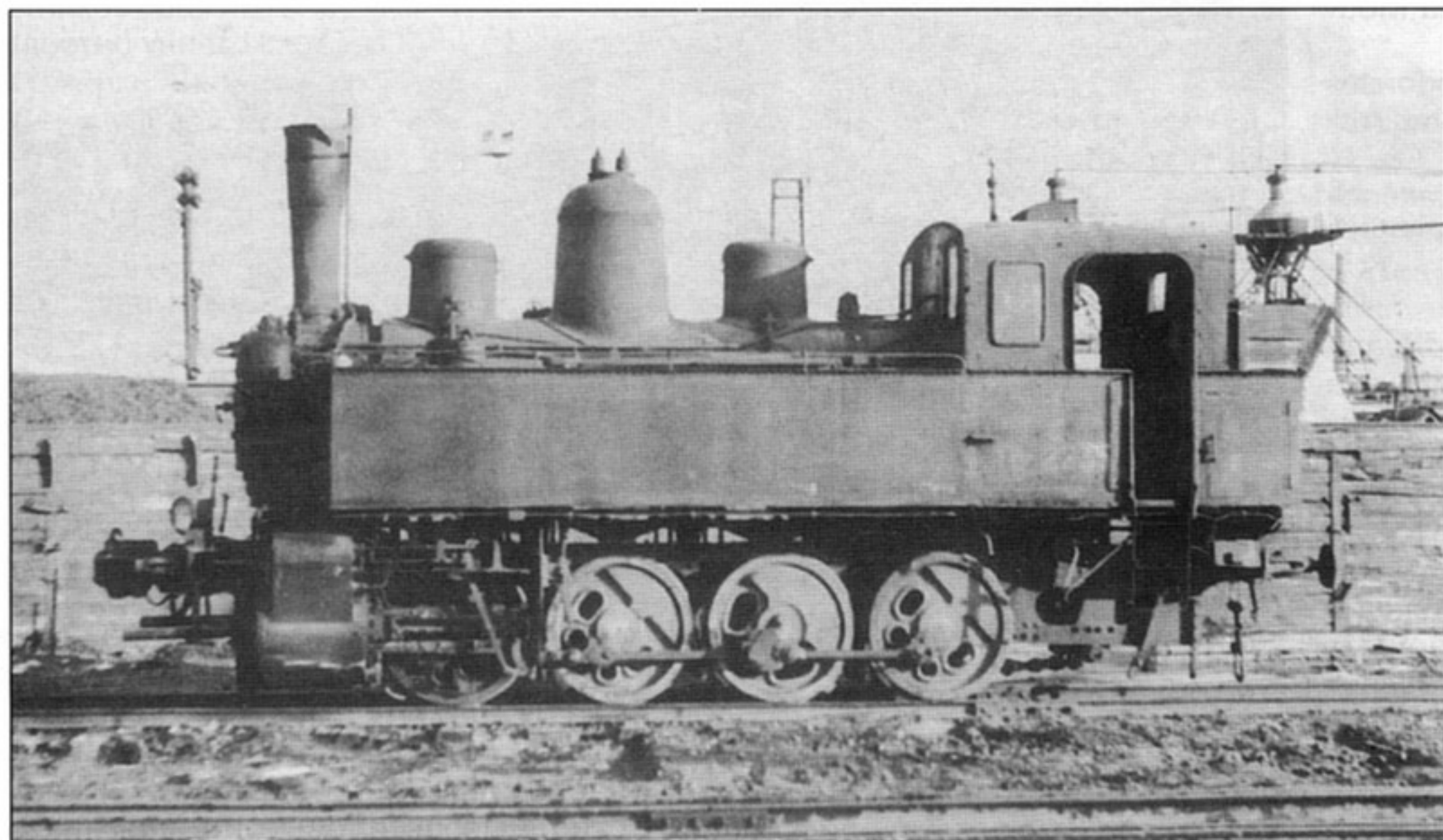
Сейчас музей обживает территорию и помещения, создает минимальную ремонтную базу на месте. Даром ничего в рот не упадет, но предпосылки для жизни и роста есть все, как и свободные пути.

Приглашаем, и смотреть и участвовать!

От имени ВОЛЖД выражаем непосредственным участникам реставрации и подготовки экспонатов глубокую признательность за О^в.841.

Томс Алтбергс

Трофейные танк-паровозы серий Ть и Тъ



Ть-2235 на Белорусском вокзале в Москве. С одной стороны паровоза - винтовая упряжь, с другой — автосцепка! Фото Н. Griebel, 1959 г. из книги «Deutsche Reichsbahn in Österreich»

Схема паровоза 92²¹ из книги «Triebfahrzeuge Österreichischer Eisenbahnen»

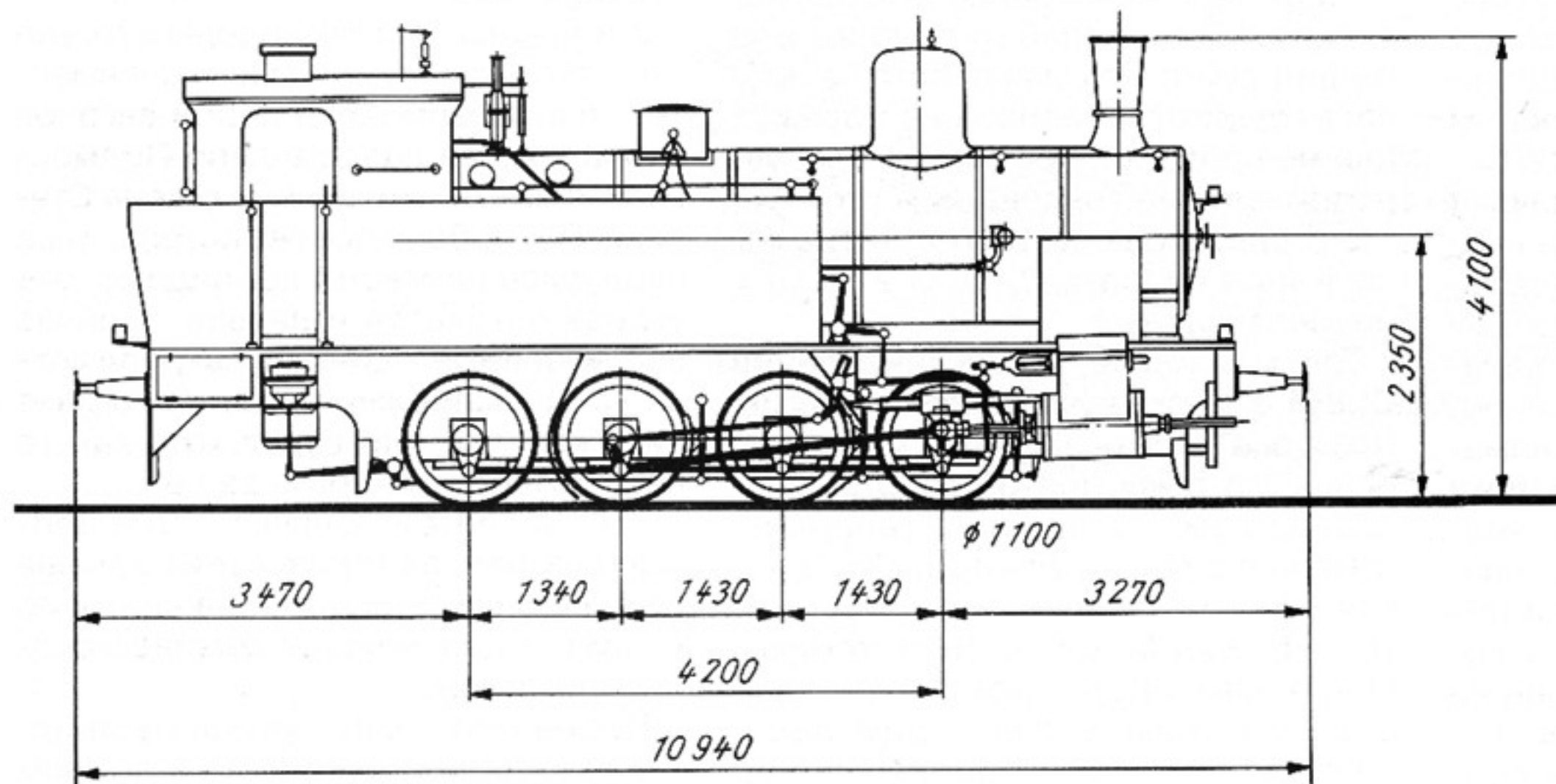
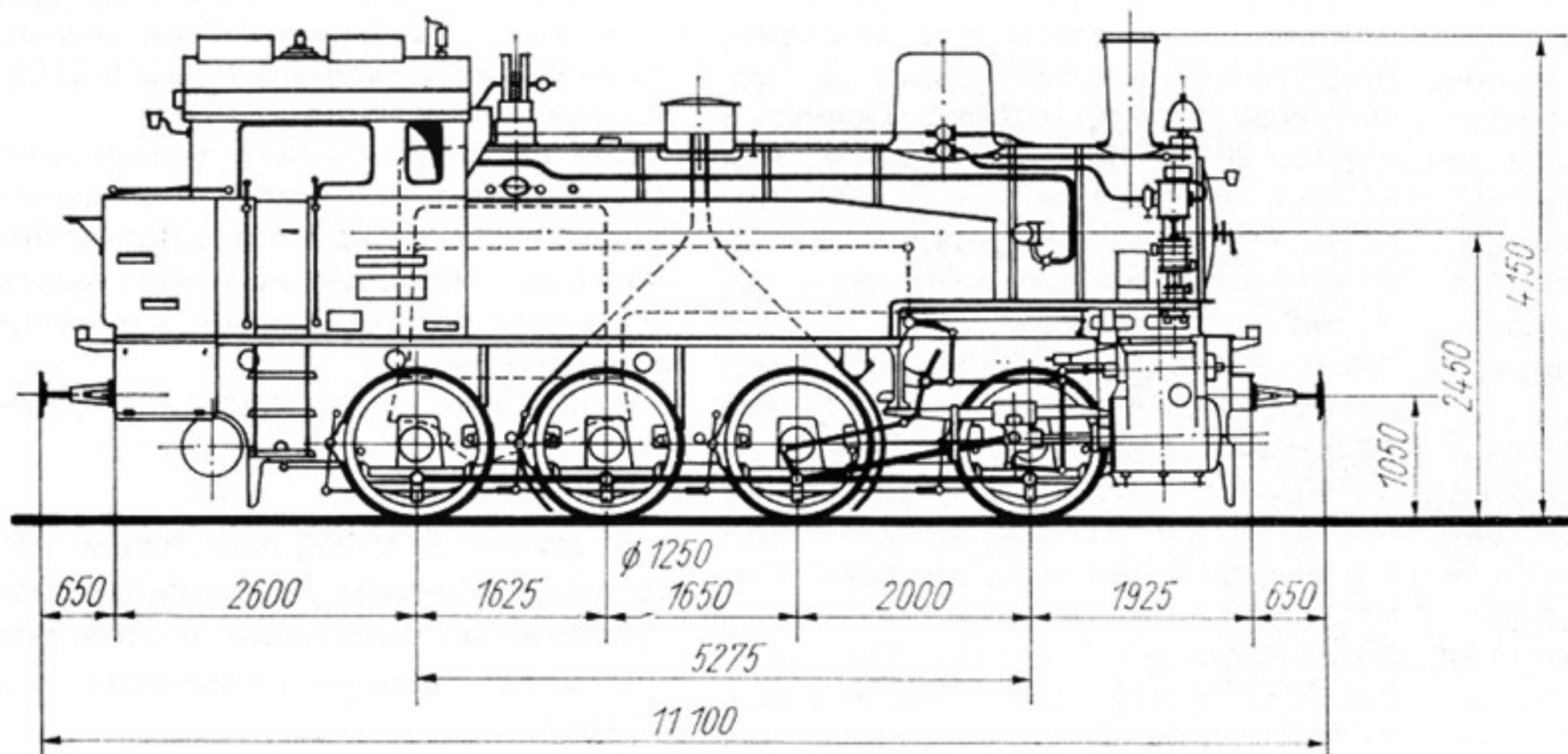


Схема паровоза 92⁵⁻¹⁰ из книги «Dampflok-Archiv 3»



Читатели альманаха уже знакомы с трофейными танк-паровозами серии ТТ (Локотранс 1/2004). Кроме этих, довольно популярных машин, на путях МПС и ветках ППЖТ работали и танк паровозы серий Ть (см. Локотранс 2/1997) и Тъ.

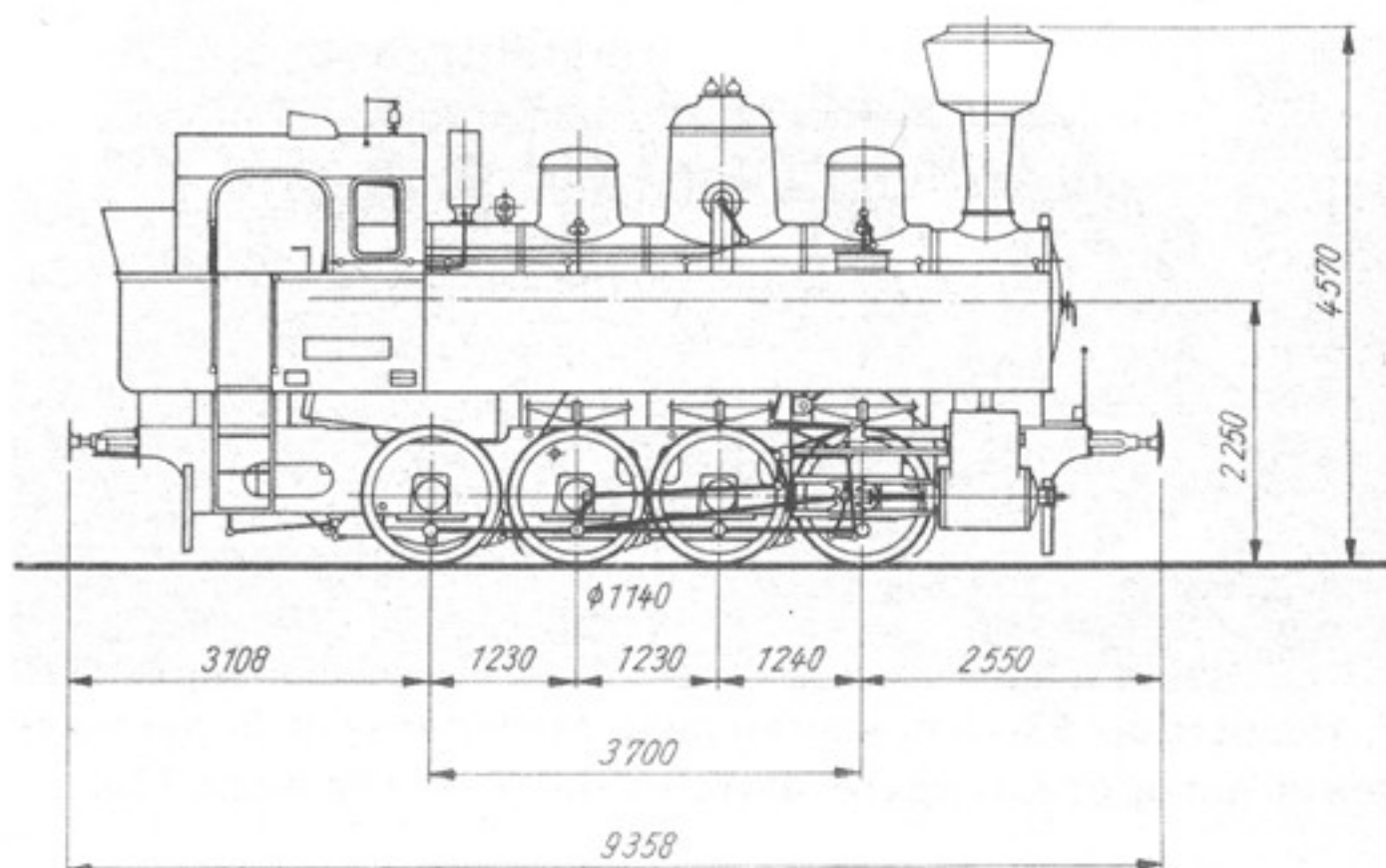
Согласно принятой в 1912 году в России схеме переклассификации паровозов серия Ъ присуждалась пассажирским танк-паровозам, а серия Т — грузовым. Имея в виду после Великой Отечественной войны принятую практику — давать трофейным паровозам обозначения по сходству с отечественными, добавляя букву Т, получается, что Тъ — пассажирский, а Ть — грузовой танк-паровозы. Но это не совсем так. Оба они строились как грузовые, хотя в Германии 93-е действительно использовались и в пассажирском движении.

Тъ — паровоз 92-ой серии Германских железных дорог.

В СССР работали в основном два типа таких машин. Первый из них строился для Прусских железных дорог (серия Т13) с 1910 по 1922 на разных местных заводах, но ведущим являлся завод Унион в Кенигсберге. Всего было построено около 500 таких паровозов. После образования одной национальной железнодорожной компании в 1925 г. они получили 92-ю серию и номера в диапазоне 501-1072 (серия 92⁵⁻¹⁰). Паровозы второго типа строились в Австрии с 1901 по 1924 год, в основном на заводе Краус в Линце и имели серию — 178 — Австрийских железных дорог.

Схема паровоза 92²²

из книги «*Triebfahrzeuge Österreichischer Eisenbahnen*»



А 92-ю серию и 2200-е номера (серия 92²²) они получили во время Третьего Рейха... Кроме того, в Германии под 92-ой серией работали и несколько паровозов других составляющих рейха (второго) — земель Бадена, Вюртемберга и Ольденбурга, а во время Второй мировой войны эту серию получали паровозы других (оккупированных) государств.

Ть — паровоз 93-й серии Германских железных дорог.

На Прусских дорогах они имели обозначение Т 14. В отличие от Т 13, они были снабжены пароперегревателем и развивали в полтора раза большую мощность. С 1914 по 1924 г. на разных немецких заводах всего было построено 1358 машин. Паровозы эти стро-

ились в два выпуска. Паровозы обоих выпусков имели небольшие отличия, как в плане дизайна, так и в весе, который у паровозов более позднего выпуска увеличен за счет увеличения объема водяных танков и угольного резервуара. Во время войны 93-ю серию получили и некоторые паровозы оккупированных государств: Польши, Франции, Бельгии. К первому выпуску относятся паровозы с №№ в диапазоне 001-459 (серия 93⁰⁻⁴), а ко второму — с №№ 501-1264 (серия 93⁵⁻¹²).

Во время ВОВ на оккупированной немцами территории СССР 92-я серия не являлась одной из основных, однако после окончания войны около 100 паровозов осталось во введении МПС. Львиная доля — 36 единиц из них на 01.01.46

находились на Литовской ж.д., которая, как известно, тогда охватывала и всю Восточную Пруссию. Среди упомянутых «литовцев» были машины под номерами: 13, 18, 20 — либо с частных дорог или предприятий, либо польские — сменившие свою серию на немецкую, а также несколько машин, имеющие французские обозначения, например, 040-Д-510.

Паровозы 93-й серии в войне играли более существенную роль и прочно заняли место в таких депо, как: Таллин, Даугавпилс, Рига-груз. (Шкиротава), Рига-Чиекуркалнс, Минск-груз., Минск-пасс., Молодечно, Полоцк, Смоленск, Фастов-Вост., Казатин-главн., Казатин-Зап., Ковель, Здолбунов, Мариуполь, Чаплино, Днепропетровск, Нижнеднепровск Узел, Знаменка, Долинская, Полтава, Лозовая. Работали они и в составе военно-полевых команд на прифронтовых участках и были приписаны к таким депо как: Брянск, Дно, Гатчина, Мга, Псков, Ростов и др. Несколько машин немцы переоборудовали в бронепаровозы. После окончания военных действий в распоряжении МПС находилось порядка 120-ти машин, причем основная масса в глубине территории СССР.

Поступали паровозы 92-й и 93-й серий в СССР и в 1945-47 годах, в качестве репараций, но, в основном, сразу направлялись в промышленность. Кроме того, с 1939 г. парке НКПС уже числилось несколько паровозов Польских железных дорог под сериями ТКр1 (аналог 92⁵⁻¹⁰), ТКр11 (аналог 92²²), а также ТКт1 (93⁰⁻⁴) и ТКт2 (93⁵⁻¹²). В 1945 году в Лиепае был найден, и в инвентарь МПС зачислен паровоз Т 14 № 501 — бывший паровоз серии ТКт-1 Польских

ж.д., который с 1939 г. по 1940 г. находился в распоряжении Литовских железных дорог — получил там старую серию и новый номер. Машине этой после 1952 года присвоили серию Ть.

На путях МПС паровозы Ть в основном использовались в качестве депо-ских «хозяек». Впечатляет их географическое распространение в 1950-60-ые годы: Донецкая ж.д. (№№ 504, 526, 913), Свердловская ж.д. (№ 507), Южная ж.д. (№ 521), Одесская ж.д. (№№ 624, 804, 910), Омская ж.д. (№ 628), Белорусская ж.д. (№№ 040, 107 (номера не родные), 659, 912, 938, 1024, 1059), Сталинградская ж.д. (№ 665), Приднепровская ж.д. (№ 740), Латвийская ж.д. (№ 779), Приволжская ж.д. (№ 818), Львовская ж.д. (№№ 858, 2119¹, ТКп11 № 17²), Горьковская ж.д. (№ 871), Литовская ж.д. (№ 932, 1022, 1061), Дальне-Восточная ж.д. (№ 935), Молдавская ж.д. (№ 1025), Северо-Кавказская ж.д. (№ 1043), Московская ж.д. (№ 2235)... Кроме того, известно о приписке паровозов Октябрьской ж.д. на 1959-1961 г.г.: № 2226 — ТЧ-Великие-Луки, № 2248 — ТЧ-Медведево, № 2257 — ТЧ-Бологое и ТЧ-Малая Вишера. Списывались паровозы серии Ть в основном к концу 1960-ых, некоторые до-тягивали и в 1970-ые.

Данные о работе в промышленном транспорте более скудные. Известно, например, что на Гомельском вагоноремонтном заводе трудился бывший «Курляндский» 92-544, а уже упомянутый великолукский Ть-2226 в 1972 г. был передан в местный пивоваренный завод (в следующем году там же и порезан).

Разбросанность парово-

Ть-1054³ на ст. Жлобин. Фото J.O. Slezak, 1962 г. из книги «*Lokomotiv-Schicksale 1938-1955*»



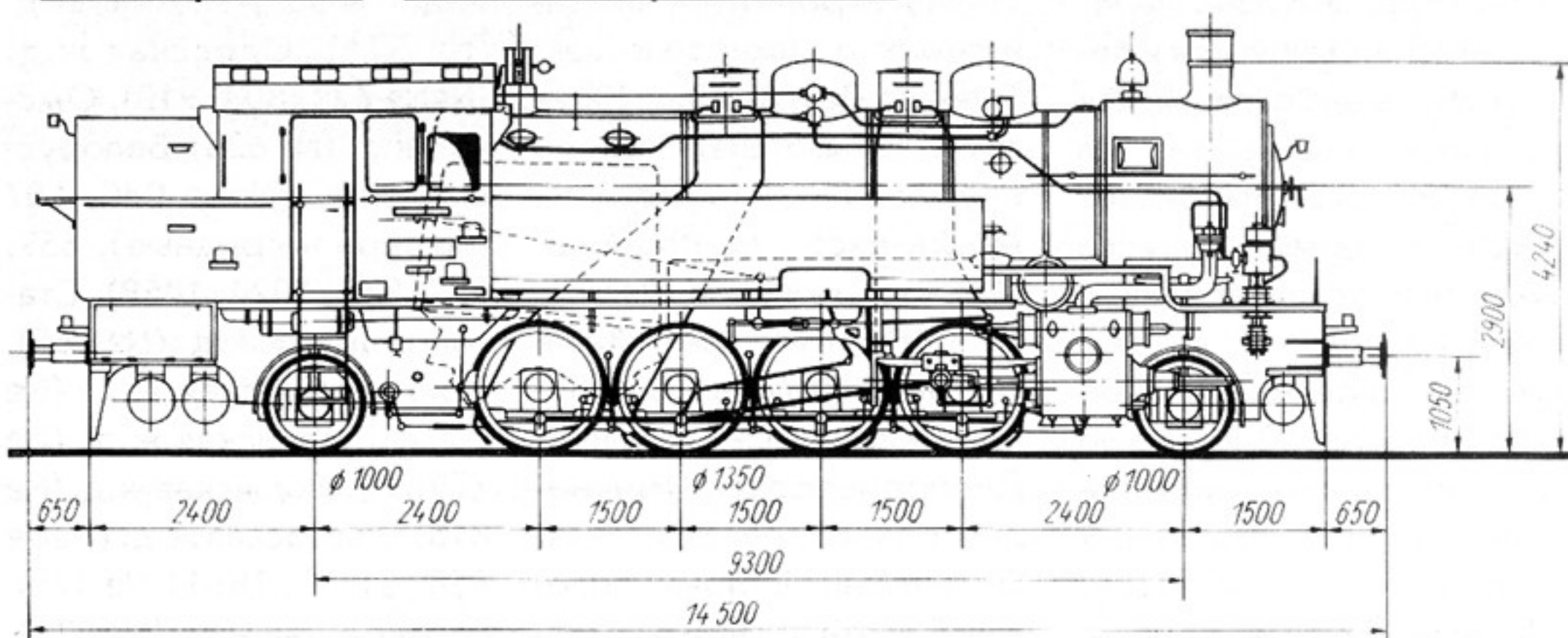
зов Ть по всей территории СССР не было столь велика, как 92-м собратьям. Несколько паровозов в 1950-е года работали на Свердловской ж.д.: № 168 – ТЧ-Тюмень, № 279 – ТЧ-Верещагино, № 690 – ТЧ-Дружинино и ТЧ-Кунгур, № 852 – ТЧ-Нижний Тагил, № 947 – ТЧ-Егоршино и ТЧ-Свердловск-сорт., № 1069 – ТЧ-Свердловск-сорт., и ТЧ-

Свердловск-пасс. На Белорусской ж.д. отмечены Ть-033 (ТЧ-Гомель) и Ть-830, на Эстнской – Ть-513, Ть-641 и Ть-1263 (все ТЧ-Валга – первые два практически гнили на базе запаса). Отдельные паровозы данного типа в системе МПС также работали на Южно-Уральской, Омской, Московской, Северной и Западно-Сибирской ж.д. На Восточно-Сибирской ж.д. трудились



Нацистский 93-ий приписки депо Минеральные Воды зава-лен на поворотном круге. Фото из книги «Die Baureihe 93».

Схема паровоза 93⁵⁻¹² из книги «Dampflok-Archiv 3»



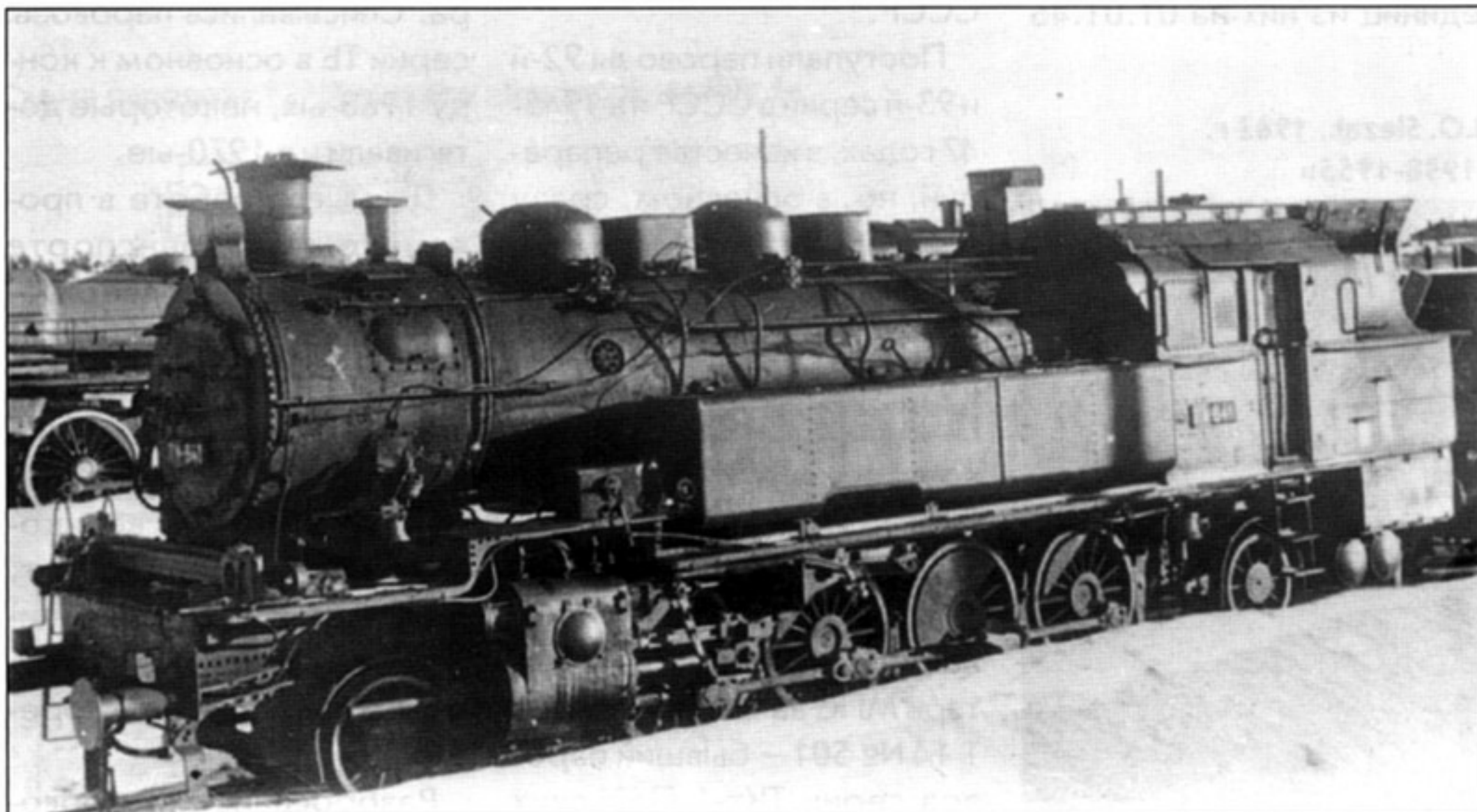
«поляки» серии ТК-1 №№ 15 и 22.

Известные промышленные 93-е: №№ 109, 278, 522, 766 – г. Ревда, метизно-металлургический завод, № 370 – г. Челябинск, завод «Вторчермет», №№ 1132 и 1218 – Макеевский металлургический комбинат (см. Локотранс 6/1999 и 7/2002).

Технические характеристики

Серия	Масса в рабочем состоянии, т (сцепной вес, т)	Диаметр движущих колес, мм	Диаметр цилиндров, мм	Ход поршня, мм	Поверхность нагрева, м.кв		Площадь колосниковой решетки, м.кв	Давление пара, кг/см ²	Конструкционная скорость, км/ч
					испаряющая	пароперегревателя			
Ть (92 ⁵⁻¹⁰)	59,9	1250	500	600	107,7	-	1,76	12	45
Ть(93 ²⁰)	70	1216	530	650	116,6	-	2,02	12	45
Ть	104 (70)	1350	600	660	127,1	50,3	2,56	12	70

Ть-641 на базе запаса при ст. Валга. Фото 1950-ых годов из архива Ю.Ильина.



¹ Бывший паровоз Австрийской армии, постр. 1916 г. (завод – Геншель, Германия), эксплуатировавшийся в Польше под серией ТКр101 № 6. Серию 92²¹ получил во время ВОВ.

² Австрийские 178-е на Польских ж.д. обозначались под серией ТКр11.

³ Паровоз с таким номером в системе МПС не работал. Из-за плохого качества фотографии, автор ее, наверное, ошибся. Правильный номер должен быть – 1024.

Торфовозные железные дороги

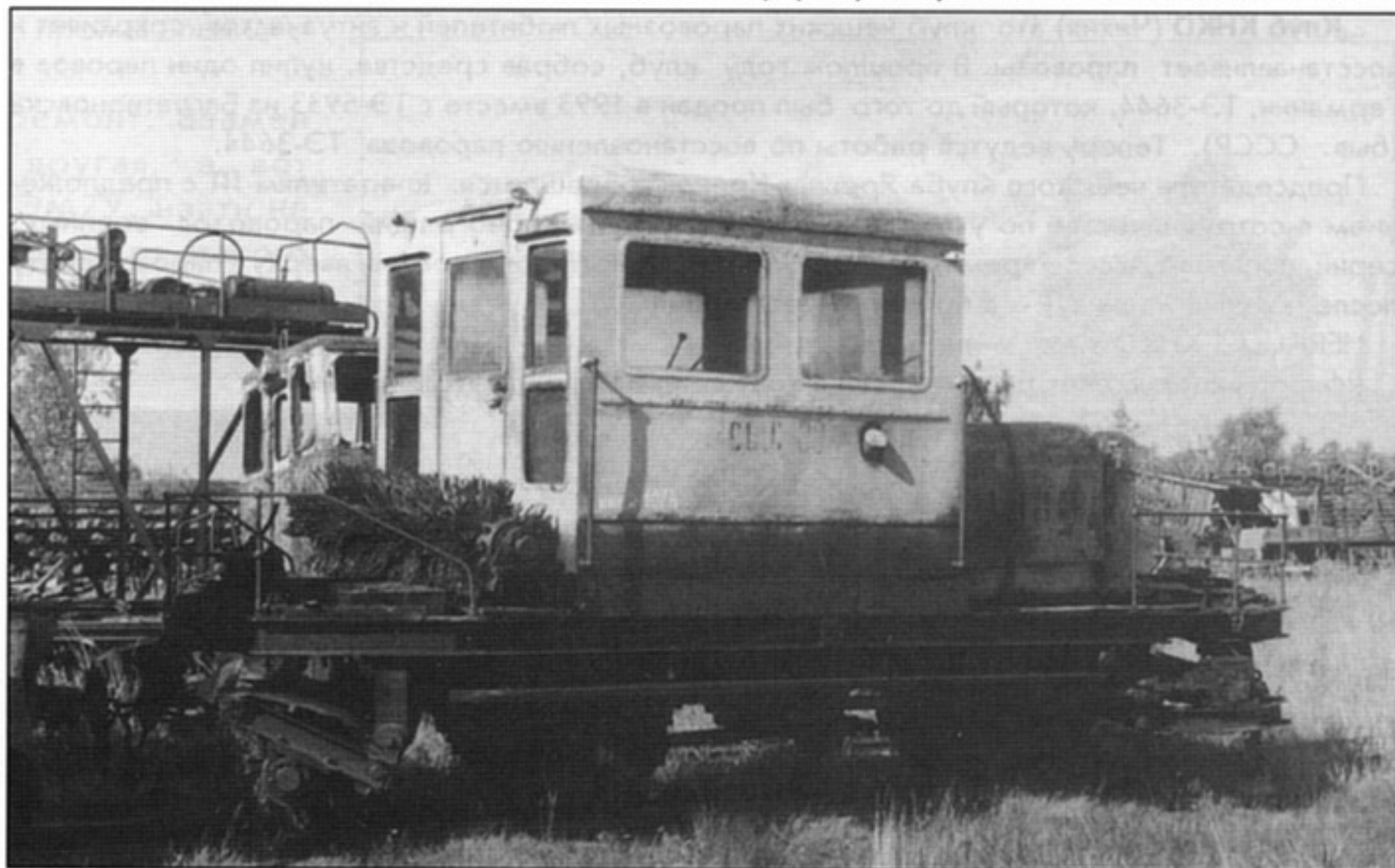
Если транспортировка леса возможна не только железнодорожным, но и автомобильным транспортом, причем последний признается все более рациональным, то с перевозкой торфа — иначе. Не подвергается сомнению тот факт, что вывозка торфа по узкой колеи наиболее экономически оправдана. Во времена Советского Союза добыча торфа была развита в европейской части РСФСР, в Белорусской, Литовской, Латвийской, Эстонской ССР и на Украине. Одна торфовозная дорога была в Грузии (пос. Джумати, близ Поти). В остальных союзных республиках торфовозных дорог не было. Наивысшим развитием торфовозных сетей было их объединение в «Транспортное управление» ТУ или «Предприятия Промышленного железнодорожного транспорта» ППЖТ. В отличие от небольших дорог, обслуживающих лишь одно торфопредприятие и являющееся его подразделением, ТУ и ППЖТ представляли собой самостоятельные структуры, предоставляющие свои транспортные услуги сразу нескольким торфопредприятиям. На наиболее развитых грузонапряженных магистральных линиях узкой колеи строились вторые пути (редкость для узкоколейных дорог!) По протяженности линий и техническому развитию большинство ТУ и ППЖТ вполне можно было сопоставить с железнодорожными сетями небольших государств.

Торфовозные УЖД, общая протяженность которых насчитывала десятки тысяч километров, с 1991 г. стали повсеместно разрушаться. В абсолютном большинстве случаев это объяснялось не переходом на автотранспорт, а прекращением добычи торфа. Распространенной является и ситуация, когда в связи с многократным сокращением добычи из многочисленных линий крупной торфовозной сети оставляли лишь небольшие участки, ведущие от торфомассивов к самому ближайшему поселку — таким образом, протяженность пути падала в десятки раз. Верхнее строение пути в большинстве случаев разворачивалось и продавалась на металлолом. От крупнейшего в стране торфовозной сети Чернораменского транспортного управления вместе с Ламенско-Куракинским торфопредприятием (всего 400 км путей, главная линия Шуя — Южа — Балахна длиной около двухсот километров!) после 1998г. осталось лишь два небольших участка общей протяженностью 35 км. Некогда единая сеть Тёсовского Транспортного управления распалась на три невязаносвязанные дороги.



ТУ4-1603

Узкоколейный СЦС-08 Васильевского торфопредприятия. Фото В.Филиппова.



Торфовозные ТУ и ППЖТ

Московская обл.:	Шатурское (Шатура); Ореховско-Зуевское объединенное (Орехово-Зуево); Радовицкое (Рязановка)
Тверская обл.:	Василевское (Васильевский Мох), Редкинское (Озерки)
Ярославская обл.:	Купанское (Купань)
Новгородская обл.:	Тёсовское (Тёсово-Нетыльский)
Владимирская обл.:	Гусевское (Гусь-Хрустальный)
Ивановская обл.:	Комосомольское (Комосомольск)
Нижегородская обл.:	Чернораменское (Балахна), Горьковское (Железнодорожный)
Кировская обл.:	Каринское (Кирово-Чепец)
Свердловская обл.:	Свердловское (Монетный)
Тюменская обл.:	Тарманское (Мелиораторов)

В начале XXI политикой в области УЖД обнадёживает только опыт Литвы, Латвии и Эстонии, где торфовозные дороги считают необходимым сохранять и развивать. В России этот процесс до сих пор необратим. После акционирования Васильевского торфопредприятия в 2004г. снова стала сокращаться длина путей узкой колеи. Уже разобрана ветка от Святинского мха и второй магист-

ральный путь от Васильевского мха в сторону торфополей. Часть локомотивов передана в другое торфопредприятие, имеющее общую сеть. Но в планах — разобрать магистральный путь, соединяющий эти два торфопредприятия.

С.Болашенко
"Узкоколейные железные дороги",
2004г.



...Клуб КНКС (Чехия) это клуб чешских паровозных любителей и энтузиастов, сохраняет и восстанавливает паровозы. В прошлом году клуб, собрав средства, купил один паровоз в Германии, ТЭ-3644, который до того был продан в 1993 вместе с ТЭ-5933 из Багратионовска (быв. СССР). Теперь ведутся работы по восстановлению паровоза ТЭ-3644.

Председатель чешского клуба Ярослав Кренек обращается к читателям ЛТ с предложением в сотрудничестве по уточнению и восстановлению биографий паровозов "военных" серий, попавших, в свое время, на территорию СССР. На фотографии вверху - паровоз сразу после покупки и (внизу) - в процессе реставрации...

HERKULES KHKD s.r.o. e-mail: info@khkd.cz

(Информация может быть передана также через журнал "Локотранс").



...В ЛТ 3/2004 опубликовано фото уникального тепловоза ТЭ6 — 197-01. Судя по номеру, этот тепловоз, действительно, был первым в серии. Особую неразбериху вносит то обстоятельство, что секции ТЭ2 имели каждая свою нумерацию.

Есть предположение, что цифра 197 означает порядковый номер тепловоза в общей нумерации с тепловозами ТЭ2, а дополнительные цифры вводились для обозначения новых машин внутри серии. Косвенно это подтверждается годом постройки первого ТЭ6 (1952 год). По книгам В.А. Ракова секция тепловоза ТЭ2 с

порядковым номером 197 построена была на год раньше в 1951 г.

Любители железных дорог В. и Дм.Быковские сообщили о двух тепловозах ТЭ6 (15-1049 и 16-1050), проходивших ремонт в депо Лихоборы Моск. Ж.д. Существовал еще один ТЭ6-09-785, работавший на военном аэродроме близ Барановичей. Известно и то, что Харьковский завод построил всего три тепловоза ТЭ6, т.е. все остальные машины являются более поздним переоборудованием ТЭ2, а потому и столь странные номера.

В № 6-04 ЛТ была опубликована заметка «ЭП10 ржавеет...». Могу сообщить дополнительные факты о судьбе ЭП10:

Электропоезд магистральный пассажирский двойного питания с асинхронным тяговым приводом ЭП10-001 был выпущен в 1999 году. С тех пор он прошел ряд всевозможных испытаний, по результатам которых межведомственной комиссией все-таки был принят к серийному производству. В период с 2001 по 2003 гг. ЭП10-001 совершил несколько опытных поездок с пассажирскими поездами на участках Москва — Ростов-на-Дону и Боготол — Тайга. В настоящее время электропоезд совсем не ржавеет в Щербинке, а с весны этого года находится в опытной эксплуатации на Московской железной дороге, где водит пассажирские поезда на участке Москва — Нижний Новгород.

В сборочном цехе НЭВЗа находится кузов ЭП10-002, причем все импортное оборудование для этого электропоезда закуплено еще несколько лет назад и находится на складах завода. До середины лета в сборочном цехе стоял и кузов электропоезда ЭП10-003, но затем куда-то исчез.

ЭП10 в ежеквартальном плане серийного производства НЭВЗ присутствует, более того, по плану этого года НЭВЗ должен выпустить 4 таких машины.

Однако сборка даже №002 пока практически не осуществляется, хотя производства ЭП10 никто (в том числе и заказчик) не отказывается. А вот с другой новочеркасской «новинкой» — электропоездом ЭН-3 ситуация выглядит похуже (см. мою заметку в ЛТ № 5-04). Секция из головного и моторного вагонов № 04 с модернизированным преобразователем все же попала на испытания в Щербинку. Если испытания пройдут успешно, то к концу года электропоезд должен поступить в опытную эксплуатацию на участок Ростов — Таганрог. На бортах второго головного вагона, находящегося сейчас на НЭВЗе, уже переписали надписи, ранее там значилось НЭВЗ-2000-ВЭЛНИИ, теперь НЭВЗ-СКЖД-ВЭЛНИИ. Однако к серийному производству ЭН-3 пока не принят, и в планах завода не значится.

Дмитрий Ковалев

Немалый интерес вызывает и секция ТЭ2-11-895, установленная в СамИИТе (обрубок машины, см. ЛТ 2/2001). Похоже, что это также переоборудованная секция №895 тепловоза ТЭ2-447. Получается так, что тепловозов ТЭ6 было построено и переоборудовано 11 машин!

После всего изложенного могу только обратиться к читателям за помощью в поисках достоверной информации.

Дм.Сысоев



О возникновении загадок

В сентябре 2003 года в ТЧ Сызрань прибыл на ремонт тепловоз серии **ТЭМ2УМ-409** с разбитой кабиной и без аккумуляторного отсека. Машину пригнали с промышленного предприятия из г.Выкса.

В депо был проведен подъемочный ремонт. Взамен разбитой кабины была установлена другая, а вот аккумуляторного отсека от тепловоза ТЭМ2У, найти не удалось. Было принято решение установить отсек от старого ТЭМ2 (на фото хорошо видно справа). В феврале 2004 года машина была готова. Так появился на свет этот «гибрид». О.Гириял, фото автора



ВЛ22М-572 - в депо Лозовая Южной ж.д. (УЗ). Электровоз доставлен с базы запаса и планируется для сохранения.

Фото И.Мельника



В 1980 г. в депо Ташкент прибыли 12 тепловозов **ТЭП70**. Эти тепловозы имели диаметр колес 1220 мм, ходовую часть от тепловозов ТЭП60. Проработали они до 1988-89 гг. и были отставлены на базу запаса Шумилово (теперь станция Чупурсай). В 1999 г. продают территорию депо Ташкент, и все тепловозы переводят на станции "Узбекистан". К этому времени оказываются там и тепловозы ТЭП70 (№№ 0009, 0010, 0012, 0013, 0014, 0015, 0016, 0017). Тепловоз №0011 стоял в ТашиИТе, но и его в 2003 г. сумели утащить и сдать в металл.

В 1989 г. открывается музей в Ташкенте, и №0008 попадает туда. Один из машинистов, работавший на ТЭП70-0008 вспоминал, что как-то с поездом Москва-Ташкент с составом в 28 вагонов (!) на станции Джалга тепловоз отказал из-за перегрева масляной системы. Затребовался "серый". Им оказался трехсекционный тепловоз 3ТЭ10М-1123. ТЭП70 в Узбекистане работали в диких условиях - с поездами по 30 вагонов при жаре +50-55 град. Естественно, что такие условия и низкое качество обслуживания и ремонта для сложной и совершенной машины оказалось губительным. Все тепловозы пошли под резак. В депо приходило еще два тепловоза ТЭП70 - №№ 0025 и 0027, но и они быстро оказались под забором, а в 1999 г. были порезаны.

Информация и фото С.Зарубина, Ташкент, 2004 г.

К опубликованной в ЛТ № 1 за 2003 г. статье С. Войцеховича «О конках» я хотел бы добавить, что уже в 1828 г. пассажирская железная дорога на гужевой тяге была построена в г. Балтиморе штата Мэриленд США, прослужив, впрочем, недолго, не имея ничего общего с функционирующим там ныне скоростным трамваем.

Четыре года спустя, аналогичным средством передвижения обзавелся, уже тогда многолюдный, Манхэттен в Нью-Йорке. Изображение курсировавшего по линии вагона было воспроизведено на карманном календаре 1988 года, изданном в Риге. Эти первые транспортные предприятия и самими создателями не рассматривались как сугубо внутригородской транспорт: мыслилось, подкопив капитал на бойких перевозках по застроенным кварталам, со временем развить линии до полноценных железных дорог с паровой тягой в другие города, но – «рыночная» фортуна оказалась переменчивой.

А вот пущенный в 1835 году, также, с гужевой тягой, трамвай Нового Орлеана, продолжает (давно уж электрифицированный) работать и сегодня, по праву считаясь старейшим в мире предприятием городского рельсового транспорта. В честь этого близ одной из линий установлен памятный знак.

Но вот, что можно дополнить о существовании и развитии конки в России.

В 1836 году российский мещанин Эльманов предлагал отнюдь не внутригородскую, но – пригородную, грузовую и, главное, эстакадно-монорельсовую дорогу конной тяги: ступавшие по земле лошадки должны были легко тянуть подвесные вагоны со строительными материалами из знаменитых Мячковских каменоломен под Москвой. Водный транспорт с перевозка-

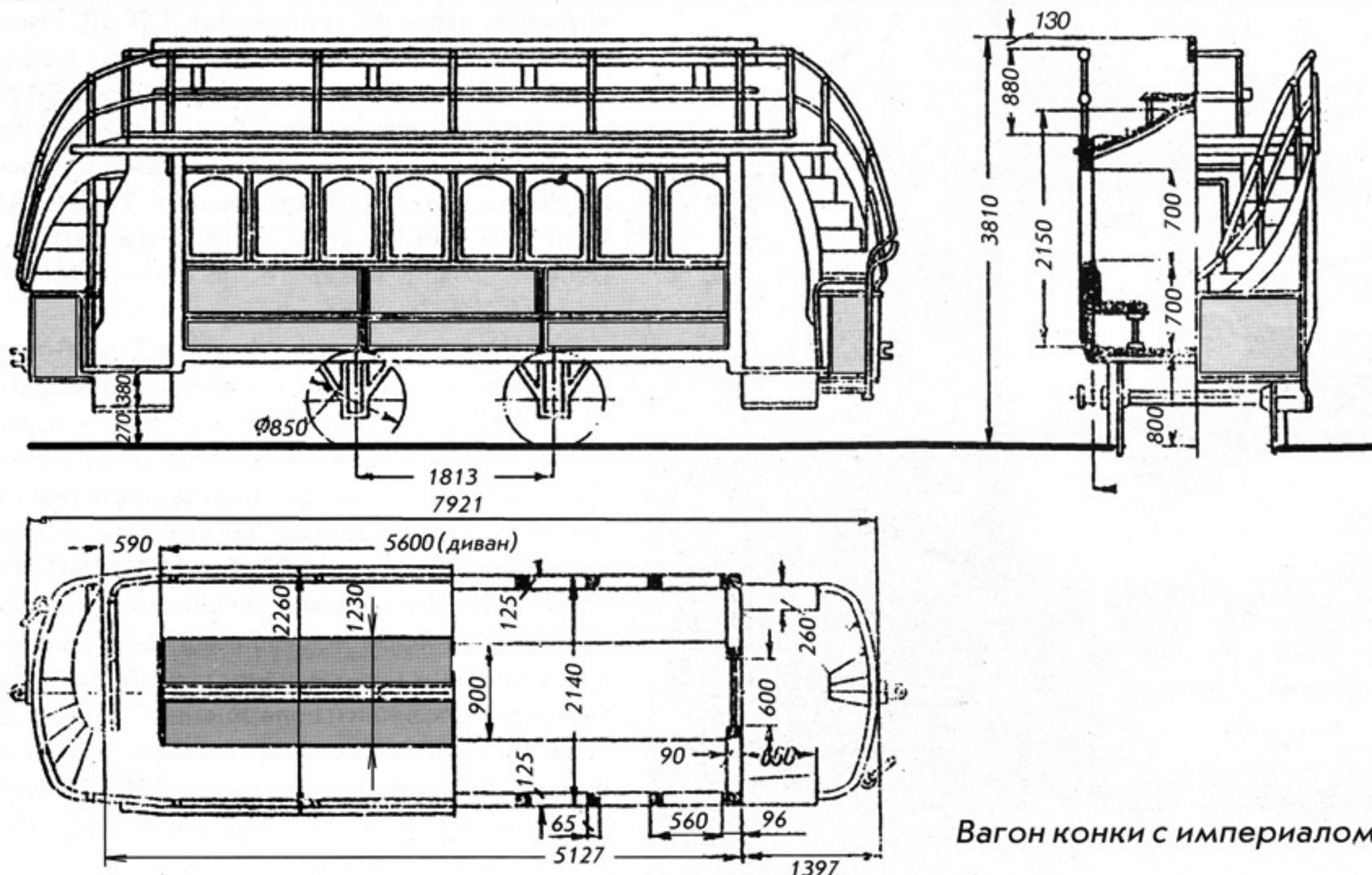
И ЕЩЕ О «КОНКЕ»



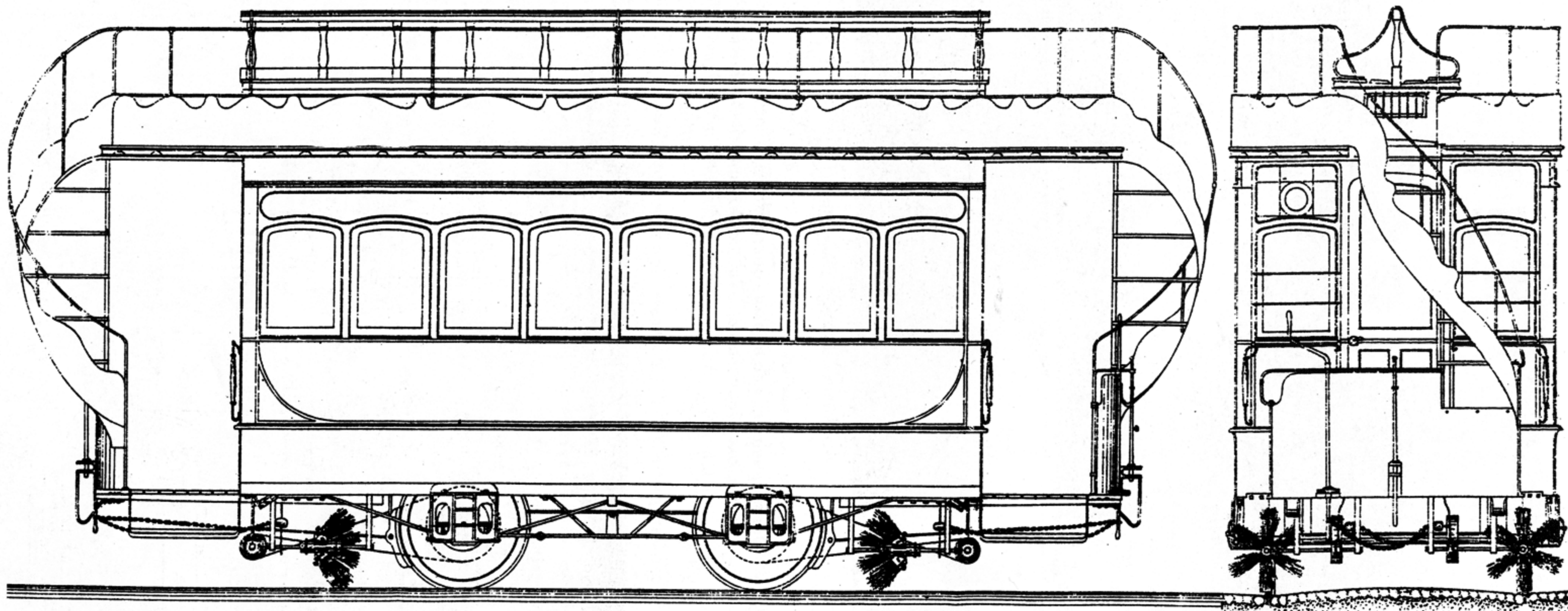
НУЈОРКА 1832



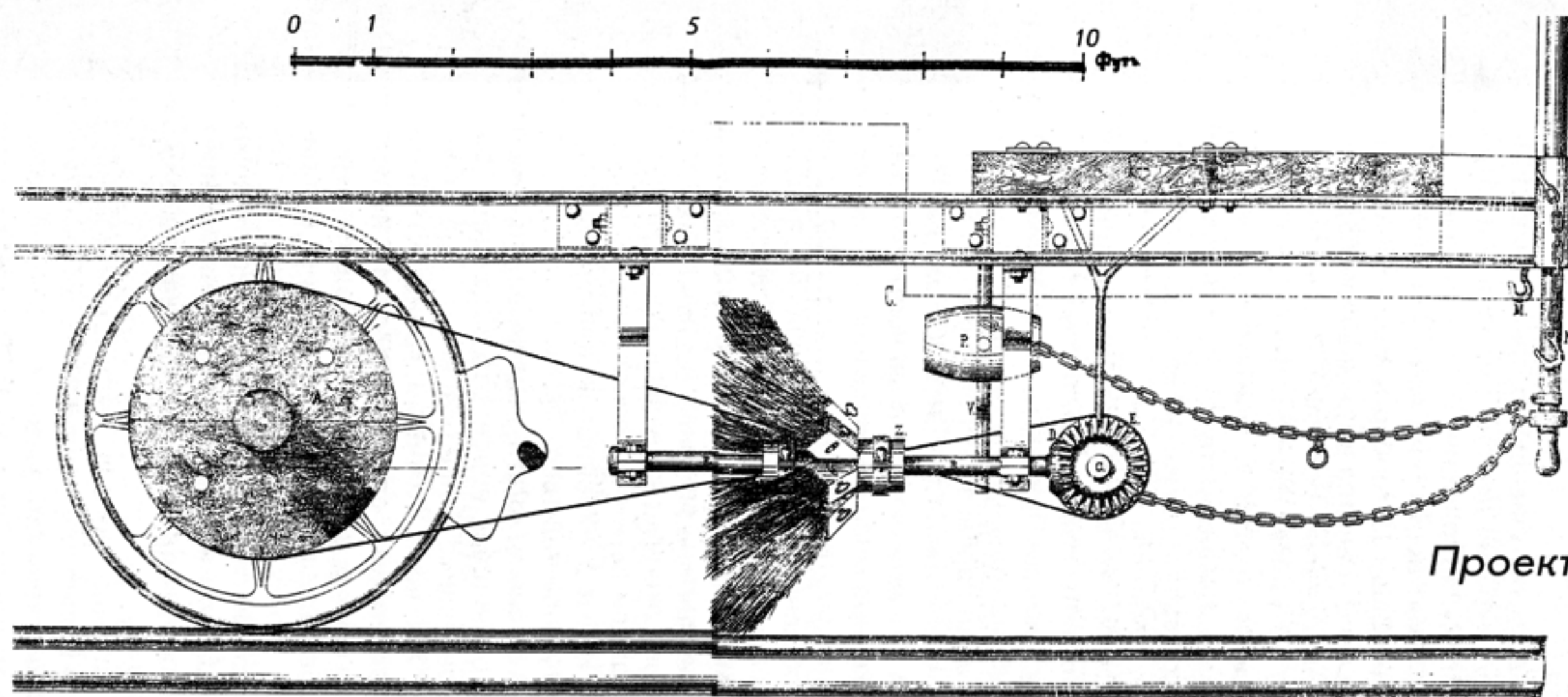
Конка во дворе конного парка.
Санкт-Петербург, 1898 г.
Фотограф К.Булла



Вагон конки с империалом



0 1 5 10
Фут



Масштабная линейка приведена в футах
1 фут = 304,8 мм

Чертеж и продольный разрез снегоочистителя выполнен в увеличенном масштабе

**Вагон конки с империалом
и установленным снегоочистителем**

Проект инж. путей сообщения Василия Введенского,
1887 г.

ми тогда уже не справлялся, а обычную «чугунку» в Мячково не построили, кстати, и до сих пор.

В 1983 г. на территории Петропавловской крепости автору статьи в ЛТ 1/2003 С.Войцеховичу довелось фотографировать отнюдь не «вагон конной железной дороги Санкт-Петербург – Павловск», но – приблизительную копию двухэтажного вагона сугубо внутригородской питерской «конки» конца XIX века. Изготовленная в 1966 году, для съемок историко-революционного фильма «Обуховцы», на базе грузовой трамвайной платформы Путиловского завода середины 20-х годов (откуда и довольно значительная высота пола!), «конка» та принимала участие в параде исторических и современных вагонов к 60-летию электрификации питерского трамвая (октябрь 1967 года), а затем, долгие годы пребывала в таком небрежении, что и показалась автору много более «древней».

В 1990 году ее реставрировали современные питерские трамвайщики, только вот от открытого верхнего этажа – т.н. «империала» – пришлось отказаться: ведь над всеми путями нависает теперь контактная сеть!

Вагон, получивший бортовой номер 114, неоднократно демонстрировался и катал публику, запряженный живыми лошадьми, в частности – на праздновании 290-летия Санкт-Петербурга в мае 1993 года, а ныне – хранится в трамвайном парке № 2 как музейная реликвия. Рассмотрев эскиз из книги «50 лет Ленинградского трамвая» Л., 1957 г., можно предположить, что им, очевидно, руководствовались при воссоздании «конки» в 1966 году. Этот чертеж приводим в статье.

Облик же вагонов, приводившихся в движение лошадьми, на первой нашей «чугунке» до Павловска – воспроизводят приблизительные копии, прицепленные к реплике паровоза «Проворный» на Витебском вокзале «Северной Пальмиры».

А вот еще любопытные чертежи, обнаруженные мной в архивных фондах: в 1887 г. наш соотечественник – инженер путей сообщения Василий Введенский предлагал оснастить вагоны «конок» путеуборочными щетками! Любопытно, строились ли такие вагоны реально, и – насколько успешно эксплуатировались: нагрузка-то на лошадей заметно возрастала, но чертежи конки с империалом для моделлистов могут пригодиться.

А от снега, кстати, конные пути зимой не расчищали вовсе: это затруднило бы пересечение линии основными еще в конце XIX века зимними транспортными средствами – санями. В Москве, во всяком случае, с установлением снежного покрова, все вагончики становились на прикол. По их маршрутам пускались многоместные сани, запряженные несколькими лошадьми и, хранившиеся в летнюю пору на особой базе у Сокольникова-Богородского...

Дольше всего на территории Российской Империи и, сменившей её СССР, пассажирская «конка» действовала в грузинском порту Потти: до 1932 года, причем заменить ее трамваем так и не удалось.



Конка на Садовой ул., Санкт-Петербург, 1900-ег г.

Фотограф К.Булла

Остановившееся во время крестного хода, организованного "Союзом русского народа", конное движение в районе Невского проспекта перед Зимней площадью, 1907 г.

Фотограф К.Булла

Фотоматериалы из ЦГА фотокинодокументов г.Санкт-Петербурга



М.А. Кацер

Первый в мире тепловоз

4 декабря 1998 года почтой России был издан художественный маркированный конверт с оригинальной маркой, посвященный 125-летию со дня рождения выдающегося русского инженера, доктора технических наук, профессора, Якова Модестовича Гаккеля. На рисунке конверта - первый в мире магистральный тепловоз системы Я. М. Гаккеля, а на почтовой марке - его портрет и изобретенный им самолет.

Я.М. Гаккель родился в 1874 году в Иркутске в семье военного инженера. Его дед служил во французской армии Наполеона, был пленен и сослан в Сибирь.

Я.М. Гаккель окончил высшую электротехническую школу в Петербурге в 1897 году, после чего работал на промышленных объектах Сибири. Позже он принимал участие в строительстве петербургского трамвая, был директором трамвайной службы в Киеве, занимался разработкой дизельных локомотивов и самолетов. Его самолеты «Гаккель VII» и «Гаккель IX» получили признание на почтовых марках СССР, изданных в 1976 году.

С 1906 до 1931 года он преподавал в Теплотехническом институте, а с 1936 года в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта.

В 1921 году проект тепловоза Я.М. Гаккеля был рассмотрен Госпланом под председательством Г.М. Кржижановского. (Ему посвящена почтовая марка СССР 1972 года). На основании решения Госплана был создан комитет по изучению и проектированию дизелевозов. О проекте тепловозов Я.М. Гаккеля Г.М. Кржижановский доложил В.И. Ленину, который, оценив важность практического решения проблем тепловозостроения, распорядился о выделении средств на разработку тепловозов. Создание нового локомотива была поручено Теплотехническому институту и НКПС. К работе над тепловозом был привлечен завод «Красный Путиловец» - проектирование ходовой части, Балтийский и Невский судостроительный - для изготовления кузова и

дизеля и «Электрик» - для проектирования и изготовления тяговых электродвигателей.

Для опытного образца тепловоза был использован английский дизель завода «Виккерс», построенный в 1916 году для подводной лодки типа «Лебедь», а два тяговых генератора, также для использования на подводных лодках, были изготовлены заводом «Вольта» в Риге.

Механическая часть тепловоза имела три тележки и тройное рессорное подвешивание с осевой формулой 1-

Тяговые генераторы имели последовательное соединение, что позволяло получать ток от 0 до 1500 А при напряжении от 0 до 760 В и параллельное - что давало величину тока от 0 до 3000 А при напряжении от 0 до 380 В.

Пуск дизеля осуществлялся одним из генераторов, работавших в режиме электродвигателя, получая напряжение от аккумуляторной батареи, емкостью 600 Ач и напряжением 110 В с подзарядом от возбuditеля. Десять тяговых двигателей типа ПТ100 с но-

минальной мощностью 100 кВт имели постоянное параллельное соединение и опорно-осевое подвешивание. Контроллер машинистов каждой из кабин имел реверсивную рукоятку и штурвал для регулирования тока возбуждения тяговых генераторов. От вала дизеля через ременные передачи приводились в движение четыре вентилятора холодильников, располагавшихся на крыше. Компрессор для получения сжатого воздуха

приводился электродвигателем. Конструкционная скорость тепловоза составляла 75 км/час. Наибольшая сила тяги - 22 тс, мощность около 800 л.с. Тепловоз имел запас топлива 8 тонн, воды, 2 тонны, масла 1 тонну. Полная масса тепловоза составляла около 180 тонн.

Пятого августа 1924 года состоялся первый выход тепловоза на железнодорожные пути Балтийского судостроительного завода, а 7 ноября этого же года тепловоз Я.М. Гаккеля, получивший обозначение Ю³002 совершил первую поездку от станции Ленинград - I до станции Обухово и обратно. В январе 1925 года тепловоз отправился из Ленинграда и, пройдя Тихвин, Вологду, Ярославль, прибыл в Москву. В дальнейшем тепловозу было дано обозначение Г³1 (системы Гаккеля с электрической передачей), затем, Щ-ЭЛ-1, а позже - Щ^{ЭЛ}1, где буква Щ обозначала, что тепловоз по мощности соответствовал паровозу серии Щ.

(Окончание на стр. 49)



3о-0+0-4о-0+0-3о-1. Кузов имел главную раму, которая опиралась на каждую тележку с помощью листовых рессор и скользящих опор. Тяговое и тормозное усилие передавались через тележки, для чего последние были соединены продольными тягами. Вертикальные силы от рам тележек на буксы передавались с помощью надбуксовых и листовых рессор. У всех тележек рессоры двух соседних колесных пар соединялись продольными балансирами. Буксы имели подшипники скольжения, зубчатая передача - односторонняя, прямозубая. Передаточное число равнялось 4,625. Диаметр движущих колес составлял 1050 мм, а бегунковых - 950 мм.

На тепловозе был установлен десятицилиндровый четырехтактный дизель, мощностью 1030 л.с. при частоте вращения 395 об/мин. Тяговые генераторы выполнены десятиполюсные с дополнительными полюсами и с независимым воздушным охлаждением. На концах валов генераторов были насажены якоря возбuditелей.



Локомотивы памятники – **9П-19497** на Криворожском металлургическом комбинате около депо “Криворожсталь”. Установлен в честь замены паровозов тепловозами. Надпись на постаменте гласит: “17 апреля 1973 г. на заводе “Криворожсталь” потушен последний паровоз”. Его состояние, как и многих других паровозов-памятников на Украине, вызывает сожаление.



Паровоз памятник **9П-536** на ст. Могилев, БЧ

Паровозы-памятники на Белорусской «чугунке» отличаются достаточно высокой тщательностью подготовки экспонатов. Паровозы готовятся с максимальной комплектацией и реставрацией.



СУ250-43

на ст. Жлобин, БЧ
Фото и информация
И.Мельника

Категорирование музейного подвижного состава

Во всем мире музейный подвижной состав подвергается системному категорированию и оценке по исторической принадлежности, технической или эксплуатационной ценности. В различных странах мира, там, где существует развитая система сохранения истории страны, история железнодорожного транспорта сохраняется также бережно, как со стороны дорожных организаций, так и со стороны государства. Определен общий подход к оценке значимости того или иного экспоната. Это позволяет избежать опрометчивых решений, уйти от ведомственного подхода в пользу сохранения ценностей, имеющих общеисторическое значение. В некоторых странах были приняты даже законы о таком категорировании. В качестве примера можно рассказать о программе музейного сохранения «Железнодорожное наследие» на железных дорогах Болгарии, где ВСЕ МУЗЕЙНЫЕ ЛОКОМОТИВЫ БОЛГАРИИ, получили единый учет. На уровне министерства эта программа была закреплена необходимыми директивами.

По проекту «Железнодорожное наследие» всем музейным паровозам присвоена одна из шести категорий:

Музейный локомотив **категории (L1)** – это паровозы, укомплектованные, восстановленные до рабочего состояния в соответствии с «Инструкцией по восстановлению, поддержанию и использованию в эксплуатации музейного подвижного состава Болгарских железных дорог». Такой паровоз имеет действующий технический паспорт, может быть допущен к движению по линиям Болгарских железных дорог, имеет образцовый внешний вид. Это наивысшая степень сохранения действующей музейной техники.

Музейный локомотив **категории (L2)** – это полностью комплектный паровоз с возможностью движения без использования собственной паровой машины. Внешнее состояние этих машин достаточное для участия в составе локомотивных парадов и музейных демонстраций. Все детали агрегата котла, машины в комплектности, но находятся в «холодном» состоянии и защищены от коррозии.

Музейный локомотив **категории (L3)**. Это паровозы, предназначенные для стационарного экспонирования, но с возможностью перемещения на собственных колесах на небольшие расстояния, или от места ремонта до стоянки. Паровая машина, котел находятся в состоянии консервации и защищены от коррозии. Машина имеет эстетичный вид.

Музейные локомотивы **категории (L4)** – это паровозы с недостаточной комплектацией, отсутствуют детали котла, дышла, детали машины, арматура котла. Но состояние такого паровоза позволяет при необходимом объеме работ довести экспонат до музейной категории L3. В эту категорию локомотивов наиболее целесообразно включать те экспонаты, которые имеют редкостную ценность, либо как резерв агрегатов и частей.

Музейные локомотивы **категории (L5)** – это локомотивы, определенные на стационарное экспонирование без возможности перемещения – как памятники. Основные требования только по внешнему виду и защите от коррозии.

В последнюю **катеорию (L6)** попадают все остальные музейные паровозы, которые ожидают реставрации и причислены к музейным экспонатам. Они должны быть защищены от коррозии, и проходить ежегодный осмотр.

Категорирование музейных тепловозов, электровозов и МВПС

По аналогии с музейными паровозами дизельные и электрические локомотивы и МВПС делятся на шесть групп L1 – L6.

Категория L1 – локомотивы и МВПС полностью укомплектованные, в рабочем состоянии, допущенные к движению по линиям железных дорог. Эти локомотивы участвуют в демонстрациях, юбилеях, локомотивных парадах, находится в образцовом внешнем состоянии.

Категория L2 – аналогичная предыдущей категории, за исключением возможности использования этого локомотива для целей тяги. Но машины полностью укомплектованы и в исправности.

Категория L3 – комплектация только по основным узлам и агрегатам. Для достижения максимального представления о внешнем виде и внутреннем расположении агрегатов. Эти локомотивы предусматривают, в т.ч., осмотр внутри.

Категория L4. Локомотивы с частично демонтированным тяговым оборудованием, осмотр только внешний.

Локомотивы пунктов L3 и L4 должны иметь возможность передвижения на небольшие расстояния – от пунктов стоянки к месту реставрации.

Категория L5. Локомотивы-памятники, определенные на стационарное место.

В категорию L6 включены остальные музейные локомотивы, ожидающие реставрации и перевода в другие музейные группы.

Категорирование музейных вагонов.

В категорию W1 могут быть отнесены музейные вагоны – классные, служебные, товарные и др. С максимально восстановленным внешним видом, соответствующим эксплуатационному, или заводскому. Ходовые части этих вагонов подлежат регулярной ревизии. Эксплуатация этих вагонов в демонстрационных целях определяется в каждом отдельном случае.

В категорию W2 относятся вагоны, аналогичные предыдущей категории, но имеющие ограничения для движения в виду слабости конструкции.

Категория W3 соответствует состоянию вагонов W1 и W2 и предназначены для осмотра снаружи и внутри, но не имеют возможности к движению.

Категория W4 – эти вагоны имеют восстановленный внешний вид, без внутреннего оборудования.

Категория W3 и W4 – эти вагоны могут быть перемещены в пределах ремонтных мастерских.

В категорию W5 попадают вагоны, предназначенные для длительного стационарного экспонирования, а категория W6 – ожидающие реставрации.

Музейный подвижной состав может переходить из одной категории в другую, однако, в любом случае эти локомотивы имеют полноценные официальные документы и принадлежность к единой музейной Национальной коллекции «Железнодорожное наследие».

(Использованы материалы инженера Дм. Деянова из журнала «Железнодорожный транспорт». Болгария, 2003 год)

От редакции. Мы будем рады откликам наших читателей, заинтересованных музейных работников, чиновников и ВОЛЖД. Поделитесь своими конструктивными предложениями по созданию в России аналогичного проекта по спасению Российского железнодорожного наследия.

А заодно можно посмотреть в какие категории попадают экспонаты наших музеев и паровозы-памятники. Хорошо, что у нас нет такого категорирования...

Слово о Павле Петровиче Мельникове

3 августа 2004г. Министерство транспорта РФ и все железнодорожники отметили 200-летие со дня рождения выдающегося инженера и ученого, одного из основоположников транспортной науки Павла Петровича Мельникова. Он получил образование, закончив Московский Благородный пансион Василия Кряжева (1820), Военно-строительную школу Ведомства путей сообщения (1822) и Институт корпуса инженеров путей сообщения (1825) – первым по успехам (его имя занесено на мраморную доску конференц-зала Института).

Первые годы инженерной деятельности Мельникова были связаны с улучшением работы водных путей сообщения и проектированием мостовых переходов через водные преграды, а преподавание он вел в Институте по курсу прикладной механики, получив в 1833 году звание профессора. 1830-е годы – первый период увлечения Мельникова новым видом транспорта – железными дорогами с паровой тягой. Мельников подготовил и издал первую в России книгу «О железных дорогах», которая получила широкое признание и стала учебным пособием для студентов Института.

Чрезвычайно развитая любознательность, стремление узнать как можно больше, чтобы отдать всего себя Отечеству – вот, что характерно для Мельникова. Но где почерпнуть новые знания, как понять сущность нового вида транспорта, его фундаментальные основы? Мельников направляется в зарубежные страны (в 1837-1838 г.г.), где досконально изучает железнодорожный путь и его параметры, все элементы сложного путевого хозяйства, подвижной состав (конструкции, грузоподъемность, паровой двигатель, нагрузка на ось), искусственные сооружения. Он обращает внимание на экономику транспорта, технико-экономический подход к проектированию железной дороги, к выбору трассы железнодорожной линии.

Появилась канва, на которую можно было нанести тот или иной узор. Это позволило панорамно увидеть весь железнодорожный транспорт, как единое целое, как систему. Встретилось много новых технических терминов – надо было их понять, перевести на русский язык, разработать отечественную транспортную терминологию.

В течение 15 месяцев Мельников (со своим учеником С.В. Кербедзом) побывал во Франции, Англии, Бельгии, Германии и Австрии, ознакомил-

ся с производством паровозов и строительных машин, с технологией сооружения железнодорожного пути и мостов. Мельников встречался со многими инженерами, в т.ч. с изобретателем Д.Стефенсоном, ему помогло превосходное знание английского, французского и немецкого языков.

Технический отчет по результатам командировки поражает своим объемом (5 томов на 1673 страниц и 190 листов чертежей) и содержанием – настоящая энциклопедия.

В 1839-1840г.г. – новая командировка, в США, для ознакомления со строительством железных дорог и водных путей сообщения. И снова Отчет из 5 томов (1500 стр.) с отдельным приложением из чертежей. Материалы четырех томов были опубликованы в 6 статьях в «Журнале путей сообщения» в 1842г. Пятый том – уникальное научное исследование: технико-экономическое обоснование строительства первой двухпутной магистрали в России – «Петербург – Москва». Проектирование и строительство этой магистрали под руководством

П.П.Мельникова и его сподвижника Н.О. Крафта – научный и инженерный подвиг: через 8 лет в 1851 году железная дорога от Петербурга до Москвы была открыта.

Начался следующий период работы Мельникова, потребовавший от него концентрации сил и здоровья. Главный Инспектор частных железных дорог, Главноуправляющий путями сообщения, первый Министр путей сообщения, автор многих изыскательских и проектных работ, автор плана развития сети железных дорог в европейской части России, утвержденного императором Александром II. Список опубликованных научных работ Мельникова растет из года в год (содержит 44 наименования, они широко используются современными исследователями). В 1858г. Мельников был избран почетным членом Петербургской Академии наук, а еще в 1847г. стал инженер-генералом. За выдающиеся заслуги перед Отечеством Мельников был награжден орденами св. Станислава и св. Анны, первой степени.

Памятник П.П.Мельникову - первому Министру путей сообщения России
Скульпторы Щербаков С.А. и Щербаков С.С.
Фото О.Сергева



В 1869г. Мельников был вынужден уйти в отставку с поста Министра, т.к. его принципиальная позиция против частного строительства железных дорог не нашла поддержки правительства.

В конце жизни П.П. Мельников обосновался в Любани, где занялся широкой благотворительностью – выделил средства на строительство церкви во имя святых Петра и Павла (проект К.А. Тона); на свои средства учредил школу для детей железнодорожников, приют для девочек-сирот и богадельню для престарелых неимущих женщин, железнодорожных рабочих и служащих.

Умер Мельников в Любани в день своего рождения в 1880г. и был захоронен под алтарем Петропавловской церкви. В 1954г. в связи со 150-летием со дня рождения Мельникова было принято решение о перезахоронении его останков – у памятника выдающемуся инженеру на ст. Любань (скульптор Д.М. Епифанов). В 1999г. (после восстановления разрушенной в годы войны церкви) церковь была освящена патриархом Алексием II, а в 2002г. останки Мельникова были возвращены на прежнее место.

В 1984г. на Главном здании ЛИИЖ-Та была установлена мемориальная доска, посвященная питомцу Института П.П. Мельникову. В 2001г. мемориальные доски, посвященные руководителям строительства дороги Петербург – Москва, установлены на зданиях Московского вокзала в Санкт-Петербурге и Ленинградского вокзала в Москве.

В 2003г. в Москве на Площади трех вокзалов (Комсомольской пл.) открыт памятник Мельникову (скульпторы Салават и Сергей Щербаковы).

Мельников не был женат, его родная племянница Варвара Алексеевна в 1883г. вышла замуж за Григория, сына А.С. Пушкина; после отъезда из с. Михайловское они жили в Маркучае под Вильнюсом, где в имении после их смерти по завещанию Варвары Алексеевны был открыт музей Пушкина.

Вся жизнь П.П. Мельникова – яркий образец неутомимой деятельности талантливого человека – патриота России, хорошо сознававшего необходимость быстрого развития путей сообщения – основы процветания государства.

Вопрос к читателям ЛТ:

В конце 1991 года Министерство Путей Сообщения Союза Советских Социалистических Республик прекратило своё существование. Дороги, большая часть которых находится на территории Российской, стали подчиняться созданному Министерству Путей Сообщения Российской Федерации, а дороги, которые находились на территории других республик стали подчиняться Министерствам транспорта этих республик.

Был организован совет начальников железных дорог. Исторически сложилось так, что во всех республиках, кроме РФ к власти пришли националисты населения этих республик, которые из 2-х государственных языков – русского и местного в качестве государственного языка оставили только местный. (Впоследствии руководство республики Беларусь и республики Кыргызстан вернули русскому языку статус государственного).

Параллельно во многих республиках начался перевод технической документации во многих отраслях народного хозяйства с русского на местный язык. Железная дорога – сложнейшее предприятие, на ней подобный перевод очень сложен и дорог, однако националистические законы, принятые в некоторых республиках предписывали ведение технической документации на всех предприятиях на местном языке... Коснулось это и "железки" – там начали перевод и ведение технической документации, а также железнодорожные телефонные переговоры на местных языках.

Хотелось бы более точно узнать, на каких железных дорогах, в каких республиках на местный язык работу перевели, а в каких нет. Информации найти по этому вопросу не удаётся. На сегодняшний день достоверно известно: на местный язык перевели документацию на УЗ, EVR, LDZ, LG. Правда, железнодорожники всё равно в общении русский язык часто используют. На ЛАТ, ЛИТ, ДОН, ЮЖН, ЭСТ, ОДС, ПРД – большинство сотрудников русские, а если и не русские, то местного языка не понимающие, или понимающие плохо... Конечно, их обучать пытаются, но проку мало. Документы заставили на местном оформлять, но многие, как могут, так и пишут...

Русский и местный языки равноправно используют на КТЖ. И то, большинство железнодорожников предпочитает пользоваться русским. И большинство документов по-русски пишется. Русский язык используют на БЧ, CFM, UTI, ТЖД, КЖД. Неизвестно про ТРК, ADDY и другие дороги Закавказья.

(этот вопрос опубликован на одной из web-конференций)



КУПЛЮ

Архивные, любительские фото ЭР22, ЭР1, ЭР2, трамваи, автобусы, троллейбусы. Отвечу всем. / Жердецкому А.В., Борисовский пр-д, 22-1-218, Москва, 115563

"Локотранс" №№1,3,5/2000 в хорошем состоянии / Малиновскому Александру, а/я 1876, Вильнюс-43, LT2043, ЛИТВА

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

Модели электропоездов ЭР2Т (НО), отвечу всем / Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

ПРОДАЮ

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

Мосты, переходы, переезды, порталы и др. аксессуары к макетам, столбы, контактная сеть, деревья 6 видов НО, ТТ, Н, / Украина 03151 Киев, ул.Ушинского, 30/1-27, Омельков В.Ю. / 8(044)243-12-41 /

Модели ТТ (BR92, вагоны) / Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

Модели фирм Liliput, Herpa, SachsenModelle и др. под заказ и в наличии. Аксессуары к макетам, столбы, контактная сеть, и пр. / Украина 03151 Киев, ул.Ушинского, 30/1-27, Омельков В.Ю. / 8(044)243-12-41 / e-mail:diler@eurwikato.com

Фото и электронные фото жд тематики. Каталог (версия) бесплатно в САК. Более 800 фото! / 141196, Московская обл., Фрязино, пр.Мира, 20-170, Шубин М.Е.

Фото 10x15 электропоездов ЭР2, ЭР2Т, ЭМ2 и др. / Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

Филателистический материал жд тематики, сборники научно-технических статей по электровозостроению, каталоги электровозов, альманахи "Локотранс" периода 2001-2004 гг. Отвечу на все предложения с оплаченным ответом / Кацеру М.А., а/я 10, Новочеркасск 346413, Ростовской обл. E-mail: mkazer@pochta.ru

Модели Fleischmann электровозы 103 (арт. 4375) 120 евро, тепловоз V218 100 евро, / Gerhard Eichel, Bilrothstrasse 27, F-5020 Salzburg, Австрия

Железнодорожная литература, журналы (ЕК, ЕМ, ЕЛ и др.), каталоги, календари. Каталог с оплаченным ответом 0,55 евро / G.Rettig, Im Heidefeld 18, 64686 Lautertal или по e-mail: gerhard.rettig@fiscali.de

ИЩУ

Коллег по обмену фото ЭР22, ЭР1, ЭР2, трамваи, автобусы, троллейбусы. Отвечу всем. / Жердецкому А.В., Борисовский пр-д, 22-1-218, Москва, 115563

Фото ЭР1, ВЛ80Р, ВЛ65, ВЛ8, меняю на фото / 193236, Санкт-Петербург, ул.Крыленко, 21-2-241, Короткову В.Л.

"Локотранс" №№1,3,5/2000 в хорошем состоянии / Малиновскому Александру, а/я 1876, Вильнюс-43, LT2043, ЛИТВА

Партнеров для обмена фото / Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

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

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

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

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

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

Фотографии 10x15 электропоездов, электровозов, отвечу всем / Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009

Автомодели в масштабе 1:87

Отечественные автобусы, легковые и грузовые, коммунальные и пожарные автомобили, автопоезда

Модели военной техники, танки, БТР, ПВО, инженерные машины

МОСКВА

«Мир автомобилей», Торгово-деловой центр «Останкино», зал В, пав.7
«КиТТ Хобби» ВВЦ, пав. №8 «Юный натуралист»
«Магазин на Тульской» Варшавское ш., 9, Детская ярмарка на Тульской, 2 эт. пав.26-67
«Лейб-Компания», Сокольническая пл., 7А
«Техника-Молодежи» магазин-клуб, Олимпийский пр-т, д.16., подъезд 9А, 3 эт.



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

«Военный коллекционер», Загородный пр-т, 42

«Модель-экспресс», Транспортный пер., 8

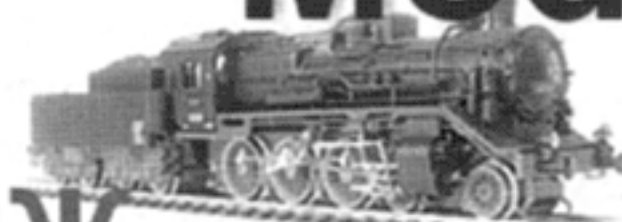
КИЕВ

Model Station Клуб-магазин, пр-т Баждана, 3 (м-н «Авоська»)

Частная рассылка по России

Косыгин О.В., 107392, Москва, ул.Халтуринская, д.12/1-59

"Modelena"



Железнодорожные модели - почтой

Адрес в Интернете: www.modelena.ru

E-mail: staltsev@modelena.ru

В МОСКВЕ ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ МАГАЗИН МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА • АВТОМОБИЛИ • ВОЕННАЯ ТЕХНИКА

Профсоюзная улица, 83А

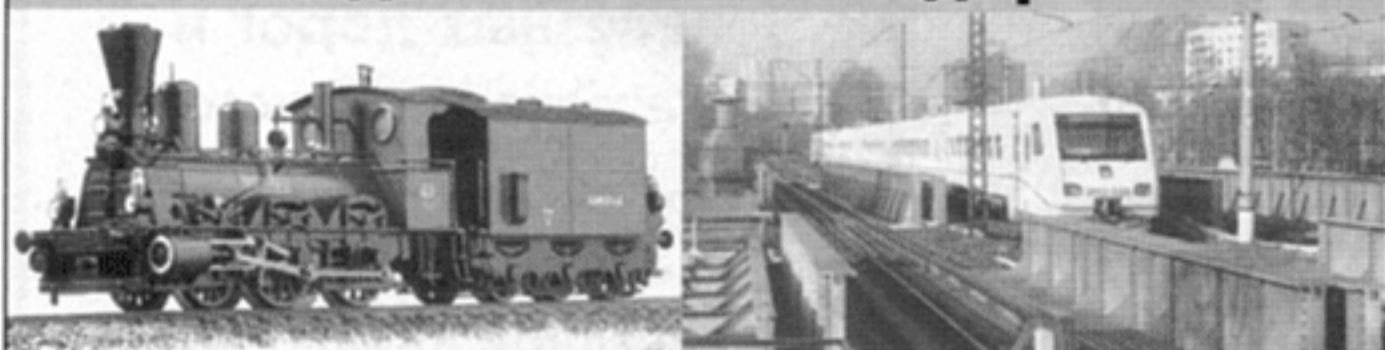
М «Беляево»
(3 минуты пешком)

Телефоны:
(095) 312-34-93
(095) 33-41-888

Web:
shop.modellmix.com

РАБОТАЕМ В БУДНИ С 12:00 ДО 21:00

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,

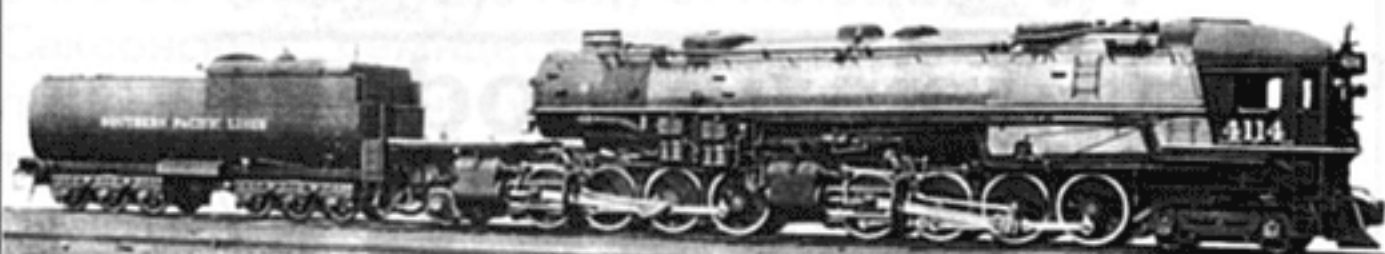
Зеленая линия, пав 26-67

Т. 8-926-234-80-58; 8(095)567-70-68 после 22.00

modelizm@mtu-net.ru



Сочлененные паровозы "Mallet", "Duplex", "Cab Forward" и др. Многосекционные тепловозы заводов "Alco", "Baldwin", "GE", "EMD". Пассажирские и грузовые вагоны. Модели производства фирм "Walthers", "Broadway Ltd.", "Life-Like", "Atlas", "Bachmann", "Athearn", "KATO", "Rivarossi" и др. Книги, журналы, видеофильмы о железных дорогах США. Телефон в Москве 482-69-41 с 10.00 до 17.00 по рабочим дням.



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



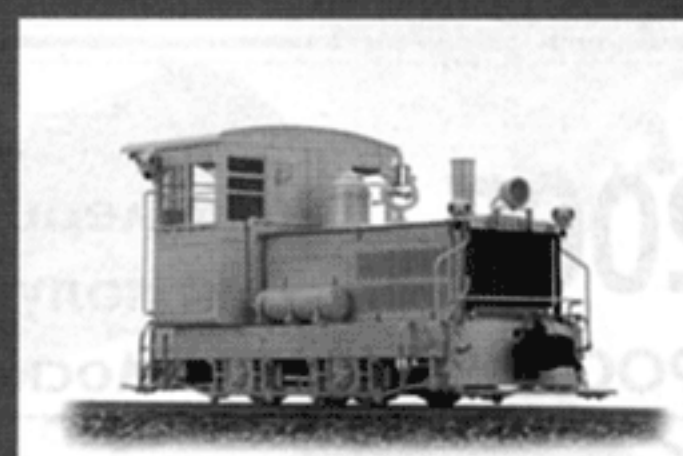
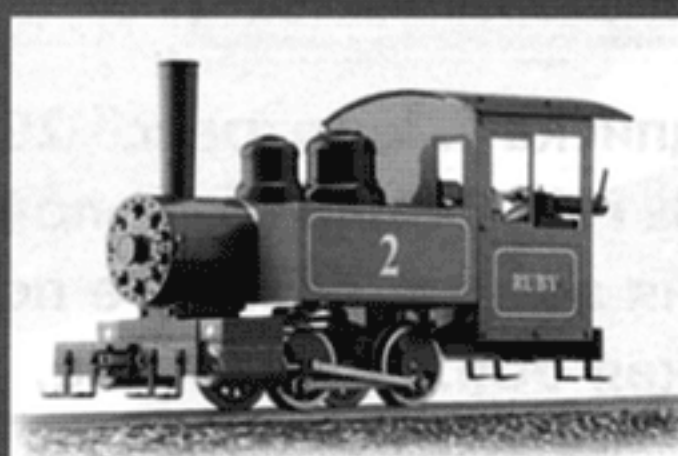
WWW.GOLDENTRAIN.RU



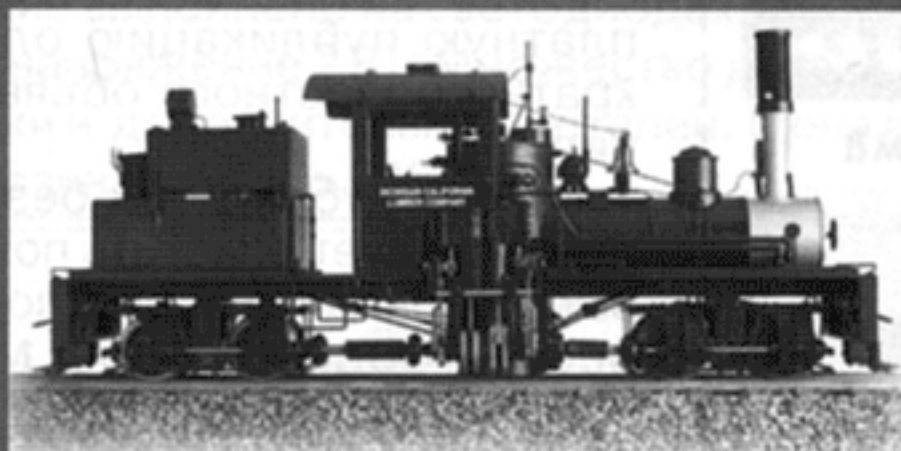
www.eurotrain.ru

EUROTRAIN

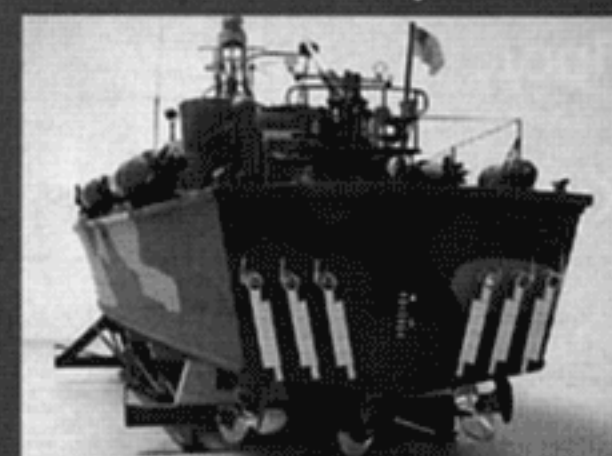
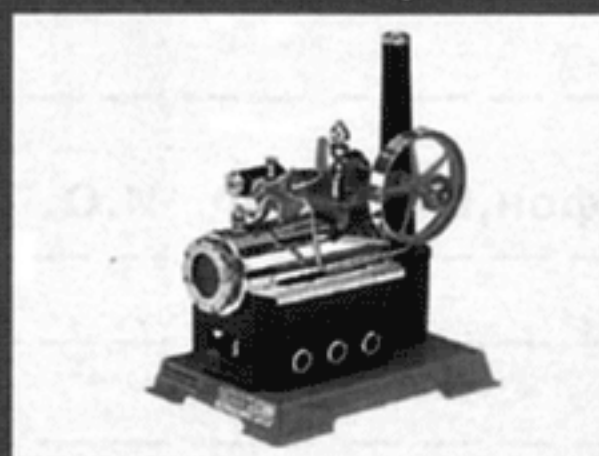
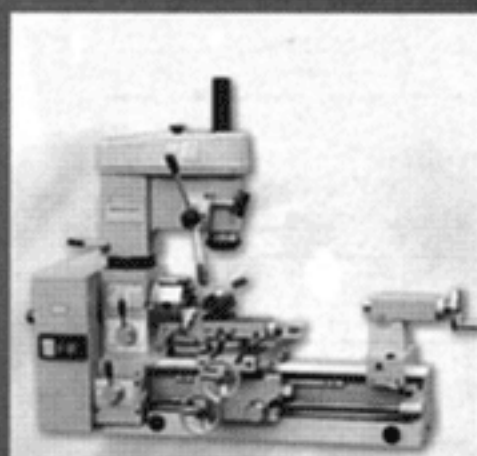
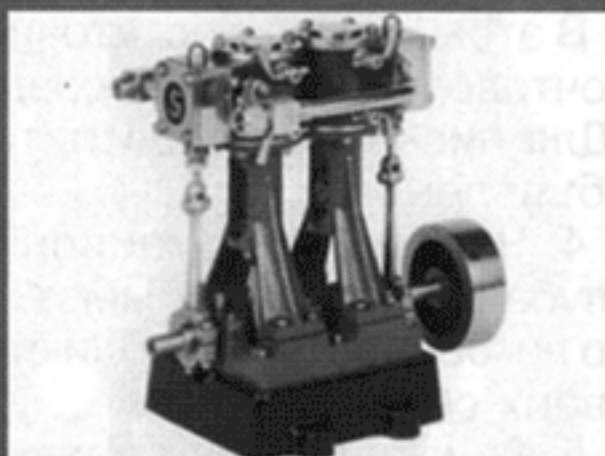
info@eurotrain.ru



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



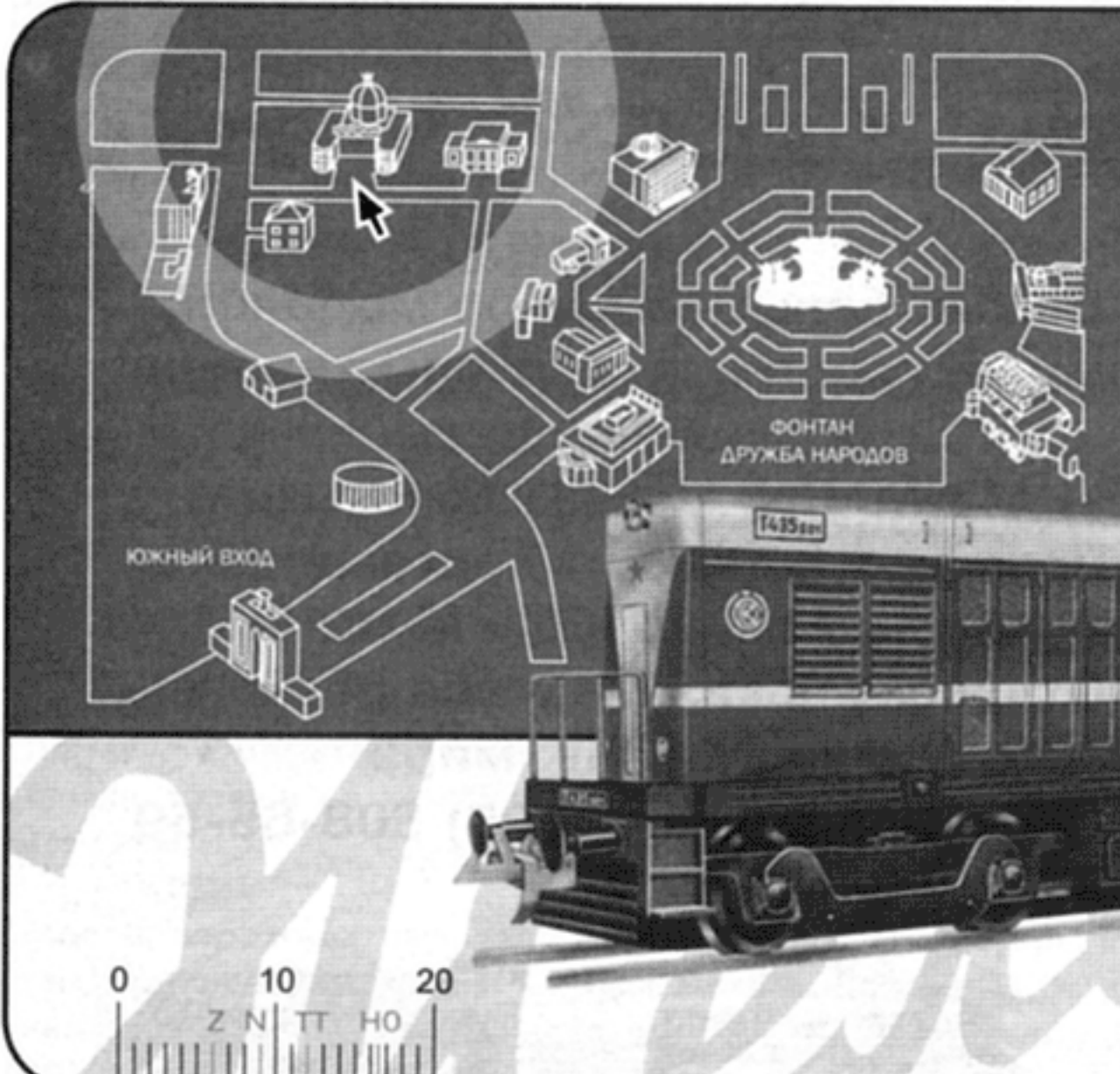
wilesco stuart revell humbrol tamiya mantuamodels JR PROPO helicopters JR PROPO radios CEN x-press



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.



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

**Клуб любителей
железных дорог и
железнодорожного
моделизма**

**Санкт-Петербург,
Обводной канал, 114,
ДК Карла Маркса**

по средам с 15.00 до 18.00

Самые низкие цены на "Локотранс":

2002 г. 40 руб.

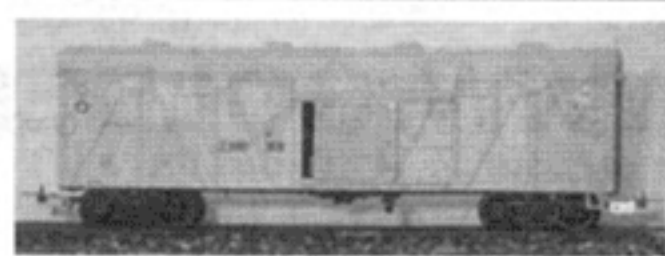
2003 г. 50 руб

2004 г. 60 руб.

справки по телефону 356-74-80



НО 1:87



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

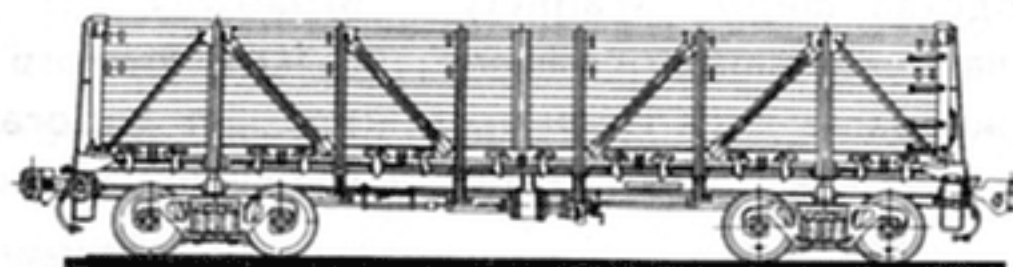
Вагоны 4-х осные	RUS	CHG	AUSL
вагоны 4-х осные	12,5	15	23
арт. 620	15	18	28
полноборный "кит" вагонов	7,5	10	
Вагоны 2-х осные всех артикулов 9	12	17	
полноборный "кит" вагонов	5	8	

Цены на модели приведены по курсу 1 евро = 38 руб

Модели высылаются при 100% предоплате.

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

НО 1:87



Miniaturmodelle

Модели автомобилей ГАЗ-51/52
полувагоны РЖД-СЖД

www.miniaturmodelle.net

E-mail: sales@miniaturmodelle.net

2005

Подписка "Локотранс" 2005г. (1 полугодие)

6 номеров (№1-6) - 440 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

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 одного частного объявления.

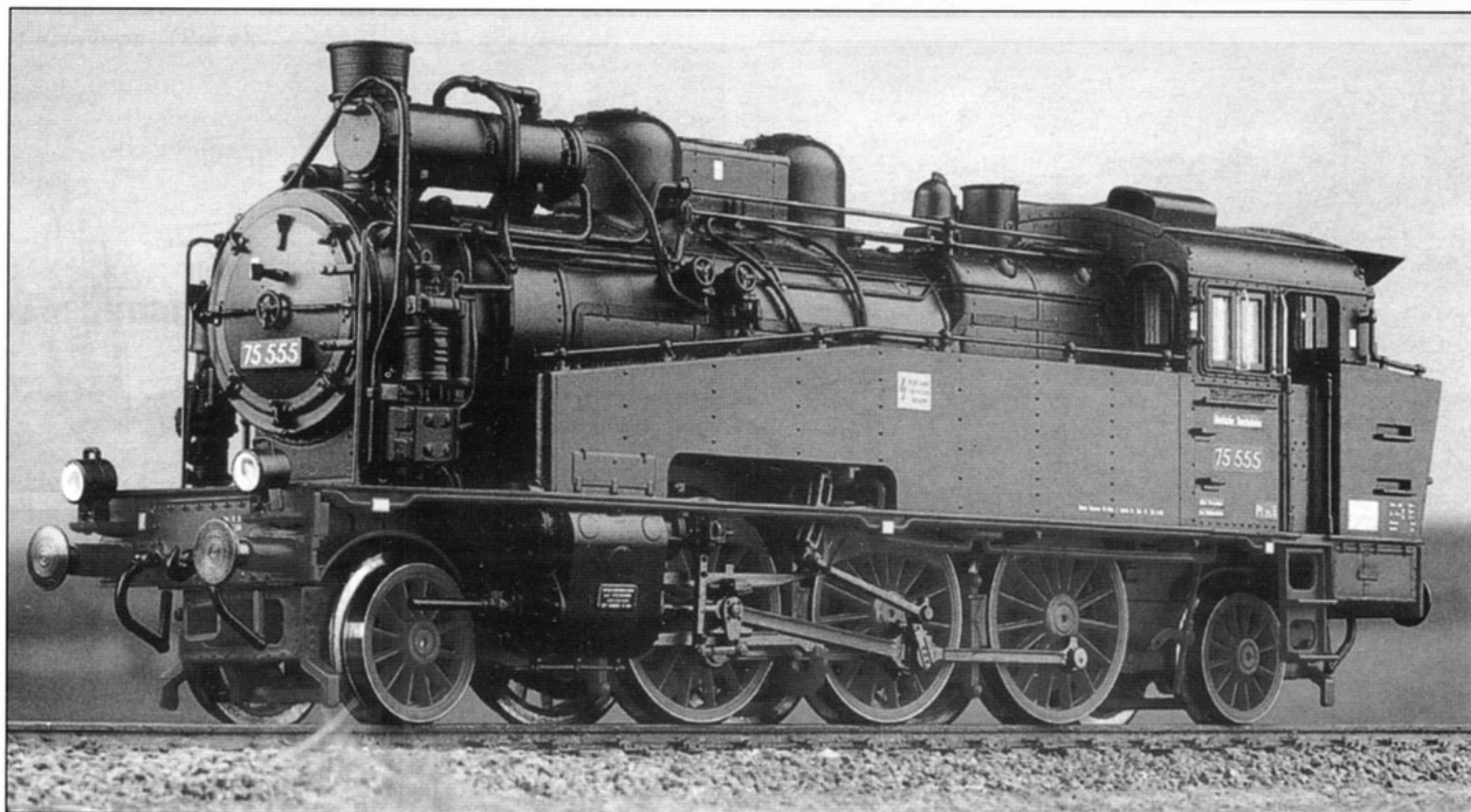
2. Для публикации без купона следует оплатить почтовым переводом 20 руб. по адресу: **РОССИЯ 140100 Московская обл. г.Раменское, а/я 38** Ивониной Ирине Александровне

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



Моделисты впервые получили паровоз BR75-539 еще в 1963 году от Гютзольт. Саксонский "семидесятипятый" так и не получил воплощения у других производителей. Как прототип, подобный паровоз работал на железных дорогах СССР до 1952 г. причем в пассажирской службе. Их числилось 12 единиц.

На рубеже нового века в 1999 г. посетители Нюрнбергской выставки могли увидеть паровоз снова подготовленный к выпуску. Но это уже совершенно иная модель. Используется другая конструкция корпуса, новый Mashima- мотор, предусматривается цифровое управление. Локомотив выполнен как в варианте для постоянного тока, так и для железных дорог с переменным напряжением на трехрельсовой схеме. Вес модели 334г. Проходит радиусы 380 мм. Освещение выполнено на светодиодах (рабочее напряжение 2 В). Множество детализировки и дополнительных деталей. Цена в магазинах около 230 евро.

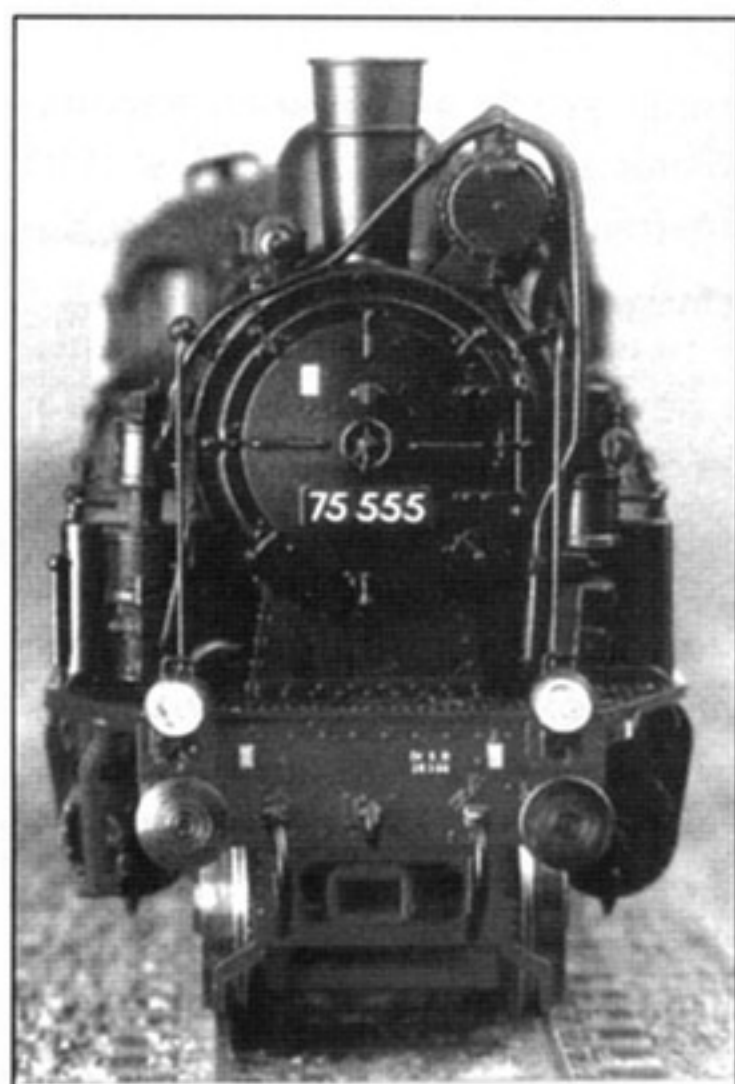
BR75⁵ -

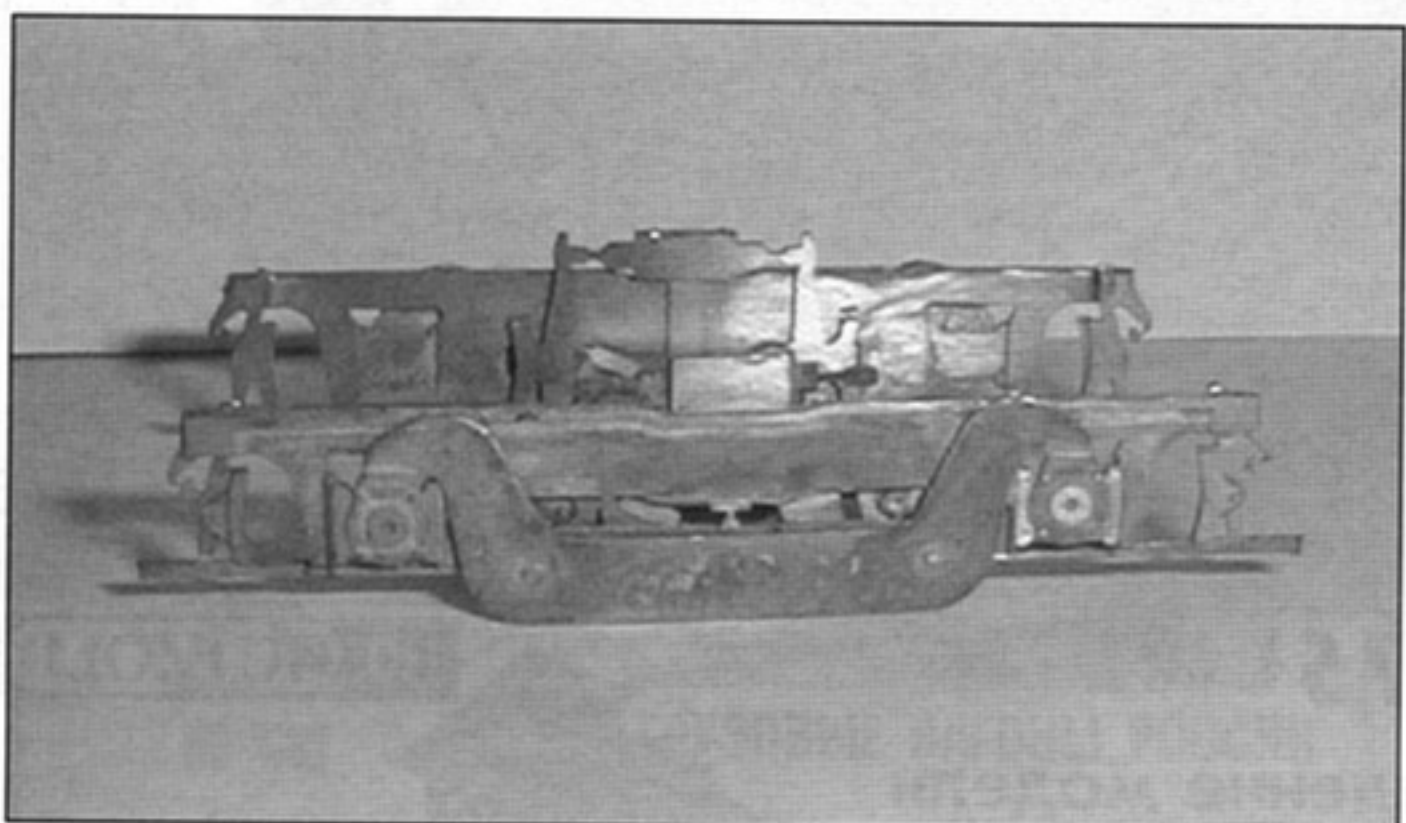
второе рождение модели

НО GUTZOLD



Материалы ЕК





Новинки от чешской фирмы **DK-Modell** - появились в качестве конструктора из металла kit-модель (НО) электровоза **Es499.0**. Токосъемники в сборе (фото в центре - справа).

Вагон-холодильник серии **L CSD** (типоразмере ТТ).

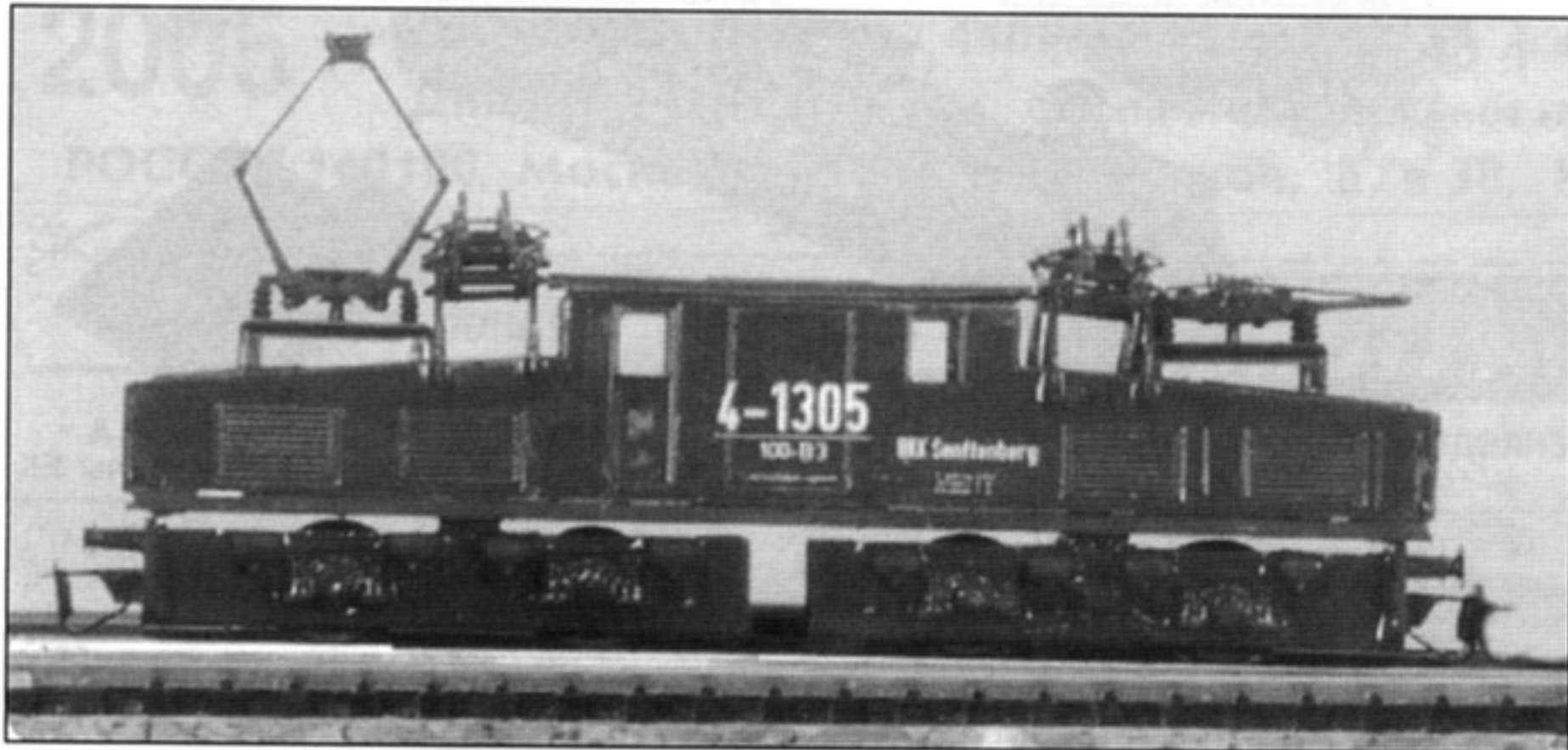
Фирма **CS-Train** выпустила тележку пенсильванского типа для тепловозов серии Т.435 (в Германии они известны как BR107), а у нас - как тепловозы ЧМЭ2. Материал - металл. Фото слева.

Информация и фото Ярослава Дорошенко



Производитель в ТТ **MICHAEL KLINKER** - представил в продажу партию промышленных электровозов EL2. Прототипы выпускались заводом Ганц Баймлер в 1957-1967 гг. Электровозы в количестве 230 шт. поступили на различные промышленные предприятия СССР.

Модели идут в двух вариантах декалирования с номерами локомотивов 4-1305 и 4-703 с принадлежностью германских горнодобывающих предприятий. Данная модель очень привлекательна для российской тематики, т.к. в ТТ может эксплуатироваться на подъездных путях крупных станций с составами думпкарров от "Пересвет". На фото внизу - думпкар зеленого цвета с бортовым номером 960852 принадлежности УПТК Волгодаавтодор, ст.Вологда Сев.ж.д.



УТОЧНЯЕМ...

В ЛТ 3/2004 (стр.40) в статье о Modela было написано, что прототип 4-х осного вагона-ледника строил завод ФЕНИКСЬ. Это не совсем точно. Оборудование вагоностроительного завода ФЕНИКСЬ было эвакуировано в Рыбинск в связи с первой мировой войной в 1917 году.

В 1920-е годы этот завод был национализирован и получил новое название FENNIKSS. Именно это предприятие и строило по заказу Советского правительства вагоны-ледники, так как Брянский и Тамбовские заводы не могли обеспечить СССР должным количеством качественных вагонов-холодильников. Вагоны этого типа всех разновидностей строились заводом FENNIKSS и в Брянске с 1926 по 1937 год.

Прототипы этого 4-х осного вагона-ледника были закуплены в США в 1901 году и испытывались на Московско-Казанской ж.д. Причём на этом вагоне в 1906 году (и на некоторых других) испытывалась первая в России автосцепка. Этот вагон отличался от вагонов постройки 1920-х годов более низкой высотой стен и открытыми тормозными площадками по типу вагонов НТВ. Испытания вагонов дали положительные результаты, и до 1917 года было построено несколько опытных типов 4-х осных вагонов-ледников. Но серийная постройка этих вагонов началась только после революции в Риге и Брянске.

Ярослав Дорошенко

И.Клочков, (Рига)

Полувагоны из Риги

На постсоветском пространстве в Латвии существует три довольно известных производителя модельной продукции для ж.д. моделистов. Одной из этой тройки является фирма Miniaturmodelle. Уже давно она знаменита своими автомоделями в масштабе 1/87: ГАЗ-51, 52, 53. Благодаря своему качеству и доступной цене, эти модели широко известны, но производитель решил не останавливаться на достигнутом и освоить новый сегмент рынка НО моделей.

В 2002 году начат выпуск модели полувагона. Вагон-прототип был выбран тип **12-515 Уральского вагоностроительного завода**, но прошедшего «на местах» кап. ремонт с заменой деревянной обшивки кузова на металлическую. Моло кто знает, что по заказу и совместно с «Modellmix» для ОАО СУАЛ-ХОЛДИНГ Miniaturmodelle выпустила подарочную партию моделей в количестве 100 шт. Эти модели отличаются специальной окраской серебрянного цвета и чёрными надписями. Кроме того, лимитированная серия комплектовалась прозрачной твёрдой коробкой и рельсовой плетью.

Модель арт. 0 6004-0



Для моделистов и коллекционеров в программе выпуска присутствуют три варианта окраски модели полувагона типа 12-515:

Art # 0 6003 0 - 4 эпоха, кор. цвет <СЖД>, борт. номер 6544730;

Art # 0 6003 1- 5 эпоха, кор. цвет <СЖД>, борт. номер 68109610;

Art # 0 6003 2- 4 эпоха, зел. цвет <СЖД>, борт. номер 5606967.

В 2003 году фирма осваивает выпуск модели полувагона типа **12-726 Крюковского вагоностроительного завода**, которая также присутствует в трёх вариантах:

Art # 0 6004 0- 4 эпоха, кор. цвет <СЖД>, борт. номер 6050476;

Art # 0 6004 1- 5 эпоха, кор. цвет <СЖД>, борт. номер 64945306;

Art # 0 6004 2- 5 эпоха, зел. цвет <СЖД>, борт. номер 56069461.

В 2004 году вышла модель полувагона типа **12-1000 Крюковского вагоностроительного завода**. Сейчас выпускается два варианта:

Art # 0 6006 0- 4 эпоха, кор. цвет <СЖД>, борт. номер 607-8033;

Art # 0 6004 1- 5 эпоха, кор. цвет <СЖД>, борт. номер 60999372.

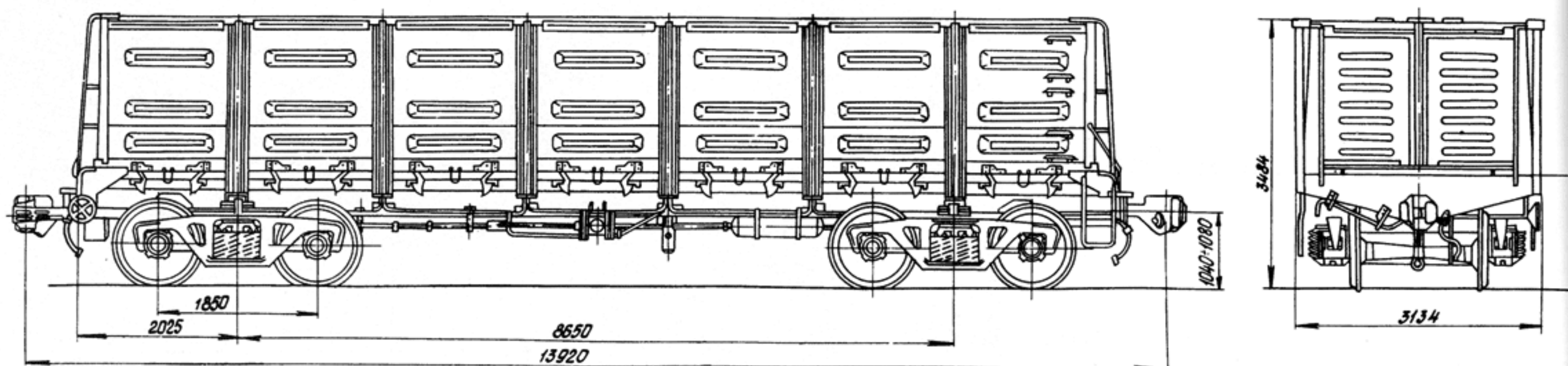
Выпускается в двух вариантах и модель полувагона типа **12-753 Уральского вагоностроительного завода**:

Art # 0 6007 0- 4 эпоха, кор. цвет <СЖД>, борт. номер 600-0128;

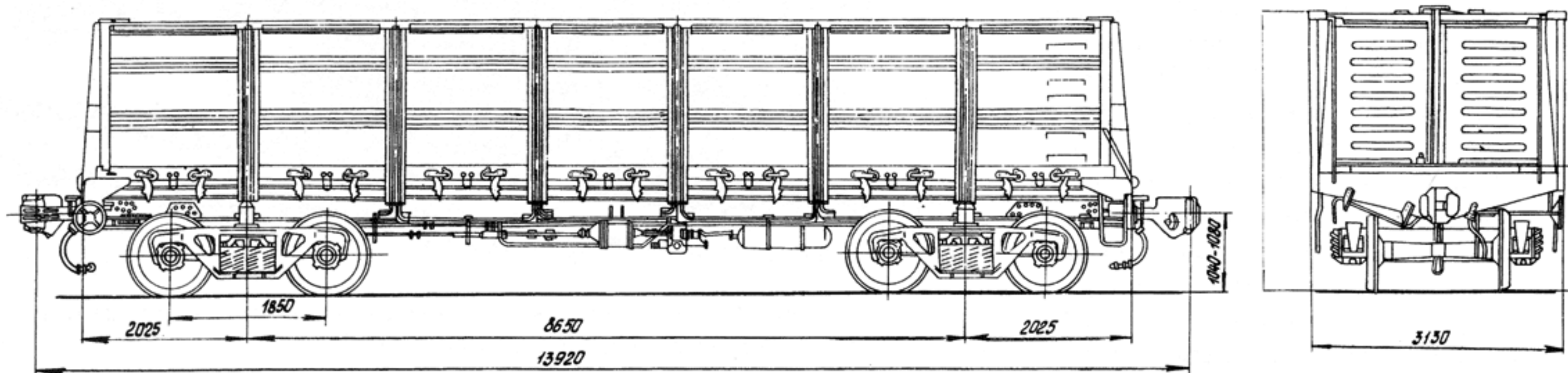
Art # 0 6007 1- 4 эпоха, кор. цвет <СЖД>, борт. номер 632-4476.

По уже сложившейся традиции премьеры всех моделей проходят в России на ежегодных выставках в Центральном железнодорожном музее в С-Петербурге. В этом году фирма порадует своих почитателей не одной новинкой. Осенью вышли модели полу-

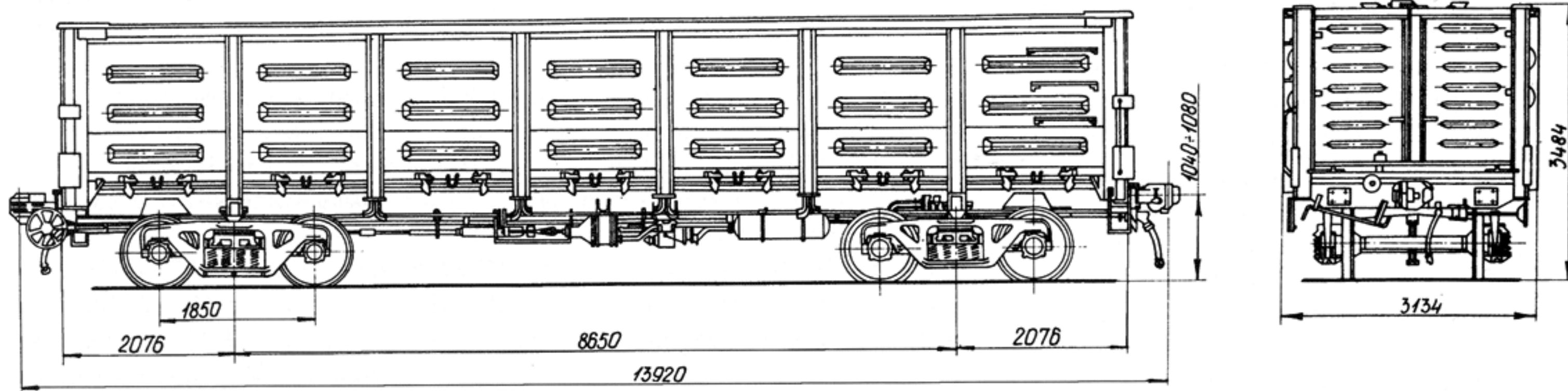
Полувагон типа 12-1000 Крюковского вагоностроительного завода, 1978-1983 гг.



Полувагон типа 12-726 Крюковского вагоностроительного завода, 1968-1977 гг.



Полувагон типа 12-753 Уральского вагоностроительного завода, в производстве с 1983 г.



вагона типа 12-753 и давно обещанный контейнеровоз 12-Н001 с пятью пятитонными контейнерами УУК-5. Такие контейнера уже можно было видеть в комплекте с моделями автопоездов ГАЗ-51П и ГАЗ-52.

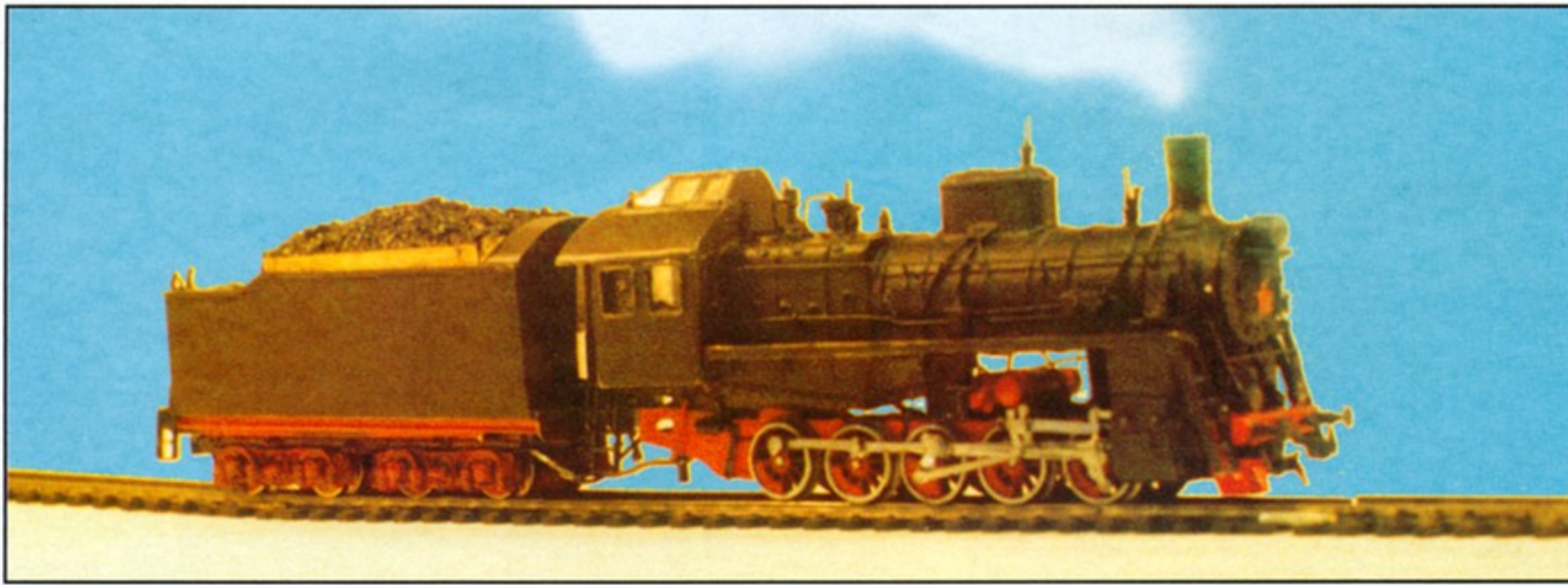
Все выпускаемые модели полувагонов комплектуются тележкой типа ЦНИИ-ХЗ. Они отлиты из полистирола. Тележки технологически выпускались двух типов: сначала с несъемной сцепкой, а теперь с переходным боксом согласно NEM 362 для

замены сцепки на другие системы (Roco, Kadee и пр.). Колесные пары используются от немецкого производителя. На модели применяются только колесные пары с изолированными центрами. Кузова моделей выполнены из полистирола с высоким качеством литья. Имеется большое количество навесных деталей из металла, а также модель комплектуется пакетом с накладными деталями и инструкцией по применению.

Корпуса моделей окрашены и де-

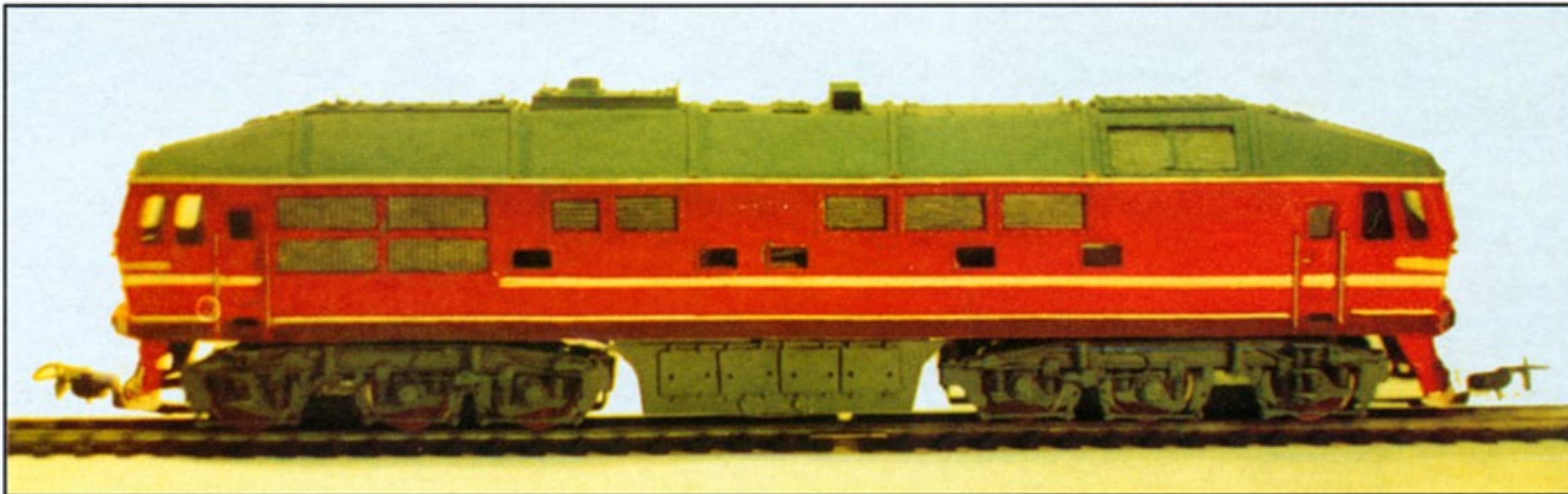
калированы с последующим покрытием слоя защитного полуматового лака. Сейчас фирма налаживает оборудование тампопечати, так что в ближайшее время качество надписей на моделях должно улучшиться. Модели уверенно проходят радиусы малого диаметра и стрелочные переводы, а также имеют хороший инерционный накат.

Благодарим А.Будякова за помощь в подготовке статьи



Паровоз ЭР (НО),
Модель выполнена на базе модели паровоза О^В курского производства. Мотор и редуктор в тендере от модели Piko BR01.

Тепловоз ТЭП70,
второго выпуска (НО). Металл, обе тележки ведущие с моторами ДПМ-20. Автор моделей А.Н.Рылков (Тверь)
Фото А.Н.Рылкова



Модель полувагона для сыпучих грузов тип 12-1000 Крюковского вагоностроительного завода.

Модель вагона производства Miniaturmodell, арт. 060060-04 выполнена с надписями СССР СЖД 607-8033, грузоподъемность 69т (73 м.куб)
Фото О.Сергеева



Galloping Goose №1.
Модель железнодорожного автомобиля "Галлопирующий гусь №1" железной дороги Rio Grande. Колея 45 мм. При изготовлении использованы детали вагонов и тележки от подвижного состава LGB (1:22,5). Привод на переднюю тележку через карданный вал, стабилизатор для ламп освещения 5В, кабина имеет внутреннее оборудование. Автор работы Эдвин Херкнер (Германия).
Читайте на стр.46





На выставке
"Белорусский модуль"

М62 (голубая окраска) и **2М62**.

Автор работ Орешко В.П.
(Украина, Киев)

ВЛ8 (НО) автор
А.Загребельский (Москва) и
вагоны для перевозки скота,
автор Орешко В.П (Киев)

ТГМ1 (НО), автор Горбач П.П.,
г.Гродно, Беларусь

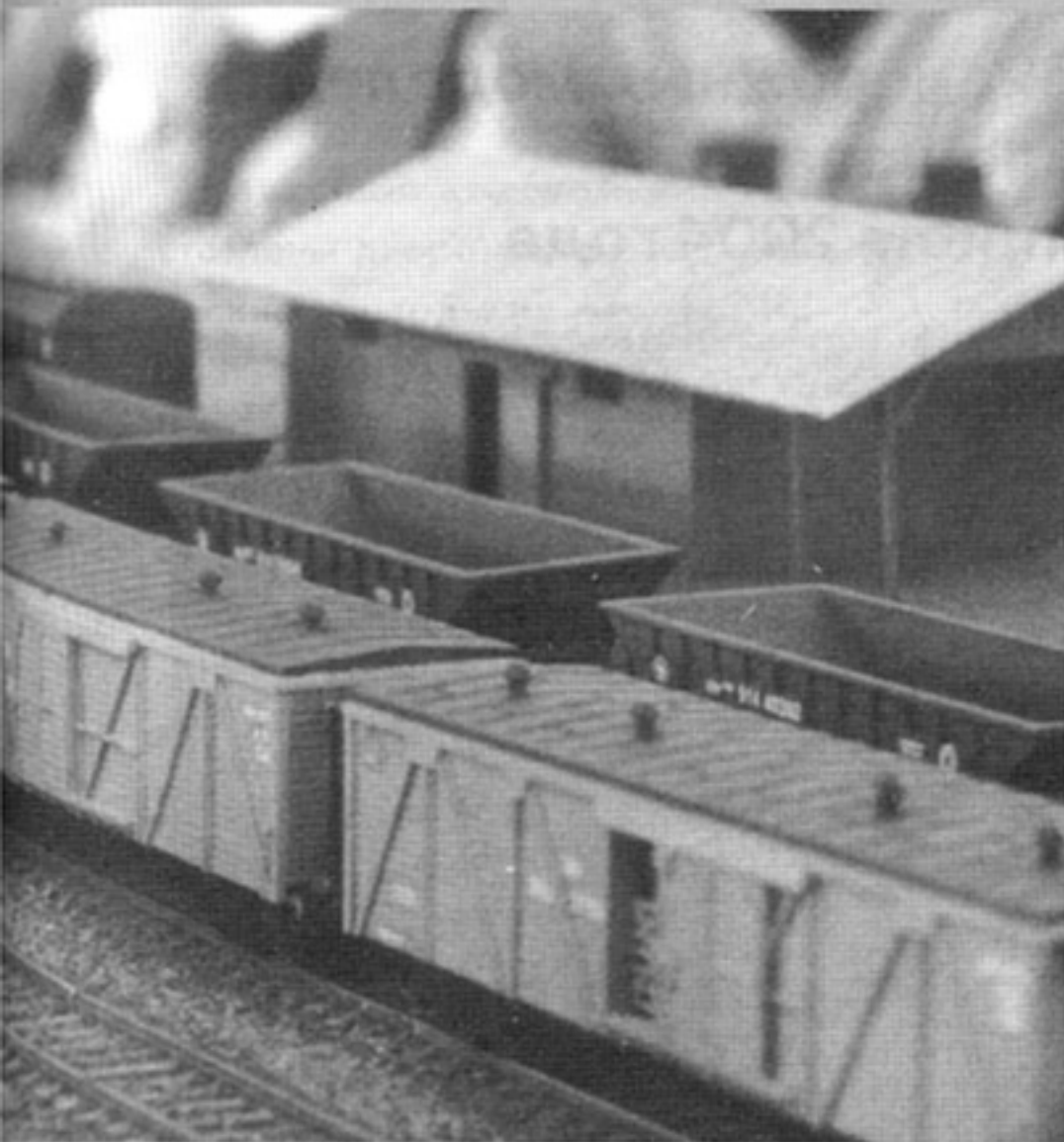
ДГКУ, автор Орешко В.П (Киев)

Кран на железнодорожном ходу
ПК6, автор Сербоба А.,
г.Гомель, Беларусь

**Сельскохозяйственная
техника**. Модели Сергея
Романенко (Киев) на модульном
макете БМ (НО)

Фото В.Орешко





6-8 августа 2004 года прошла очередная выставка-слет белорусских моделлистов "Белорусский модуль". Территориально выставка прошла в помещении Детской железной дороги (г. Минск) с традиционными участниками, представившими свои очередные разработки модулей и моделей. Однако в этом году перенос сроков проведения этого мероприятия на неделю против обычного, и некоторые визовые проблемы с прибытием участников из стран Балтии, внесли некоторую сдержанность в программу.

Мы поинтересовались у участников выставки насколько внимательно относится руководящий чиновный состав к подобным мероприятиям, и убедились, что чиновная порода имеет одинаковые характеристики, как в России, так и в Белоруссии. Инициативные выставки железнодорожных моделлистов, которые уже не один, и даже не два года, проходят во благо и во славу железнодорожного хобби и железных дорог наших стран, по-прежнему встречают пренебрежительное чванливое отношение. Если вышестоящее руководство (т.н. "папа" на железной дороге) не скажет, что выставку надо поддержать, то железнодорожный чиновник, в чьем ведении и в сфере прямых должностных обязанностей находится организация подобного рода событий, не то что не поддержит такую инициативу, но и даже постарается придать такому событию, происходящему "вне ведения" руководства, наименьшее значение.

Делая некоторое резюме по итогам выставочного года в России, можно лишь констатировать факт, что реорганизация МПС в РАО привела к полной коммерциализации подходов даже в тех областях, которые традиционно считались для железнодорожного ведомства сферой меценатства. Хотя выставка российских железнодорожных моделей и российских макетов железных дорог - это средство пропаганды ИМЕННО российских железных дорог, и не придавать этому никакого значения могут только люди случайные на железной дороге, упорно не замечающие пользы в движении российских энтузиастов "чугунки"!

ЛТ

С 27 августа 2004 г. открылась передвижная выставка "Железная дорога для взрослых и детей". Организатором выступает Клуб любителей железных дорог и железнодорожного моделизма "Локотранс"

С информационно-познавательной экспозицией по истории железных дорог и железнодорожного моделизма начали знакомится жители в подмосковном городе Егорьевске. Кроме авторских работ и моделей серийного производства в типоразмерах НО и ТТ посетители увидели обновленный действующий макет железной дороги, выполненный по модульной схеме ЛТ модуль. Общая длина составила 6,4 метра по фронту. Появился новый проходной станционный модуль (размер 1,0м x 1,2) с организованным движением по примыкающей ветке на станции Ленино. Над станционным зданием

полуказармы развевается красный флаг (в духе голливудских представлений о СССР), а рядом пасутся козы.

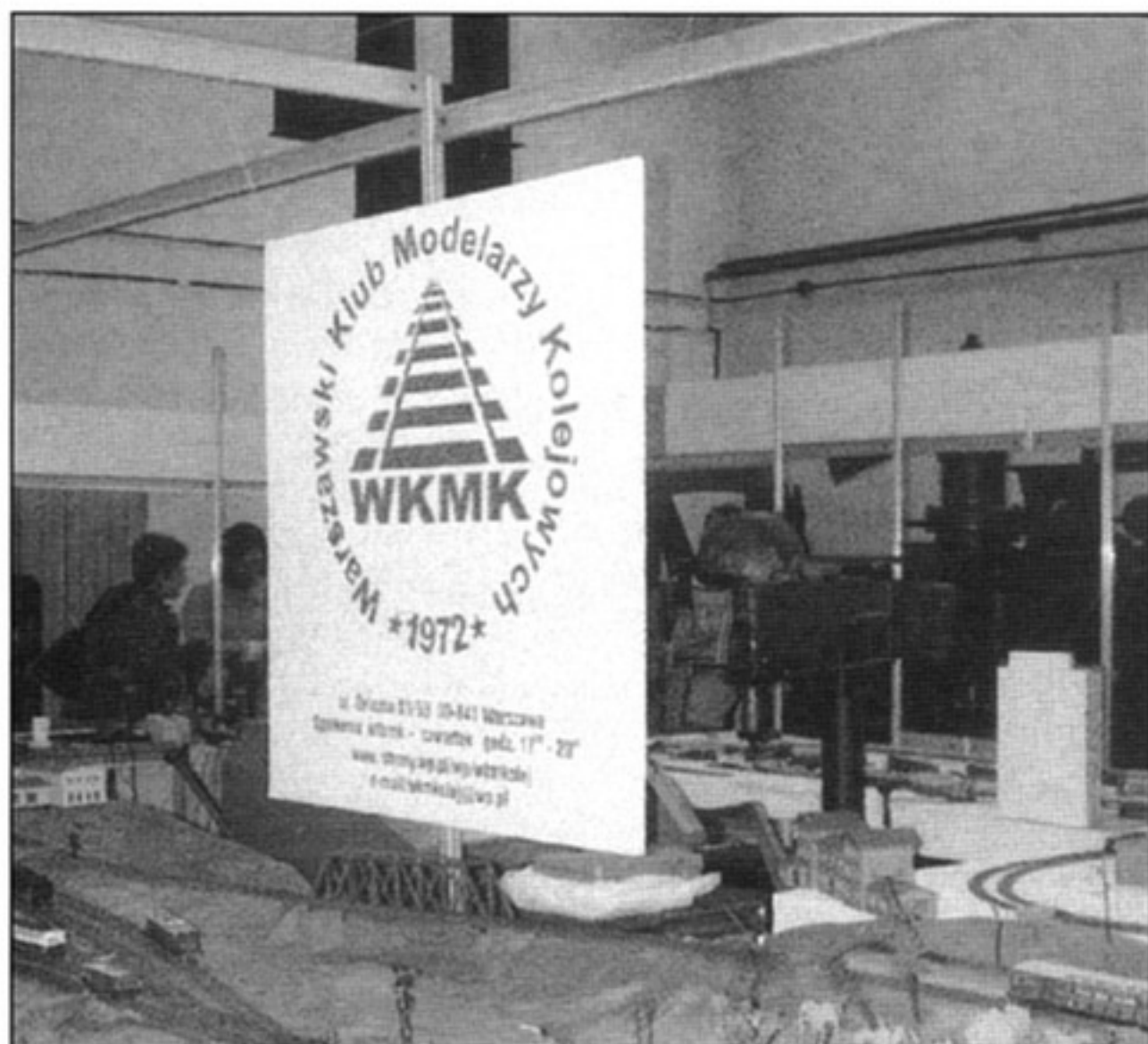
На этом модуле работает автоматическая блокировка для пропуска составов по главному ходу и автоматическое управление сигналом (семафором) при движении небольшого грузового состава с паровозом по кольцевой примыкающей ветке. На макете создан переезд с автоматическим шлагбаумом и работающими светофорами заграждения. Представил этот модуль для экспозиции А.Шустов (г.Серпухов). Удалась сцена около станции, воспроизводящая бестолковую суету мужиков из аварийной бригады по поводу устранения чрезвычайной ситуации - свалился телеграфный столб (то ли от ветра, то ли сгнило основание...) и требуется аккуратно сдать назад ремонтный "Урал", чтобы произвести необходимые работы.

Выставка будет работать в течение сентября.

Фото ЛТ



Выставка железнодорожных моделей в Варшаве 24-25 апреля 2004 года



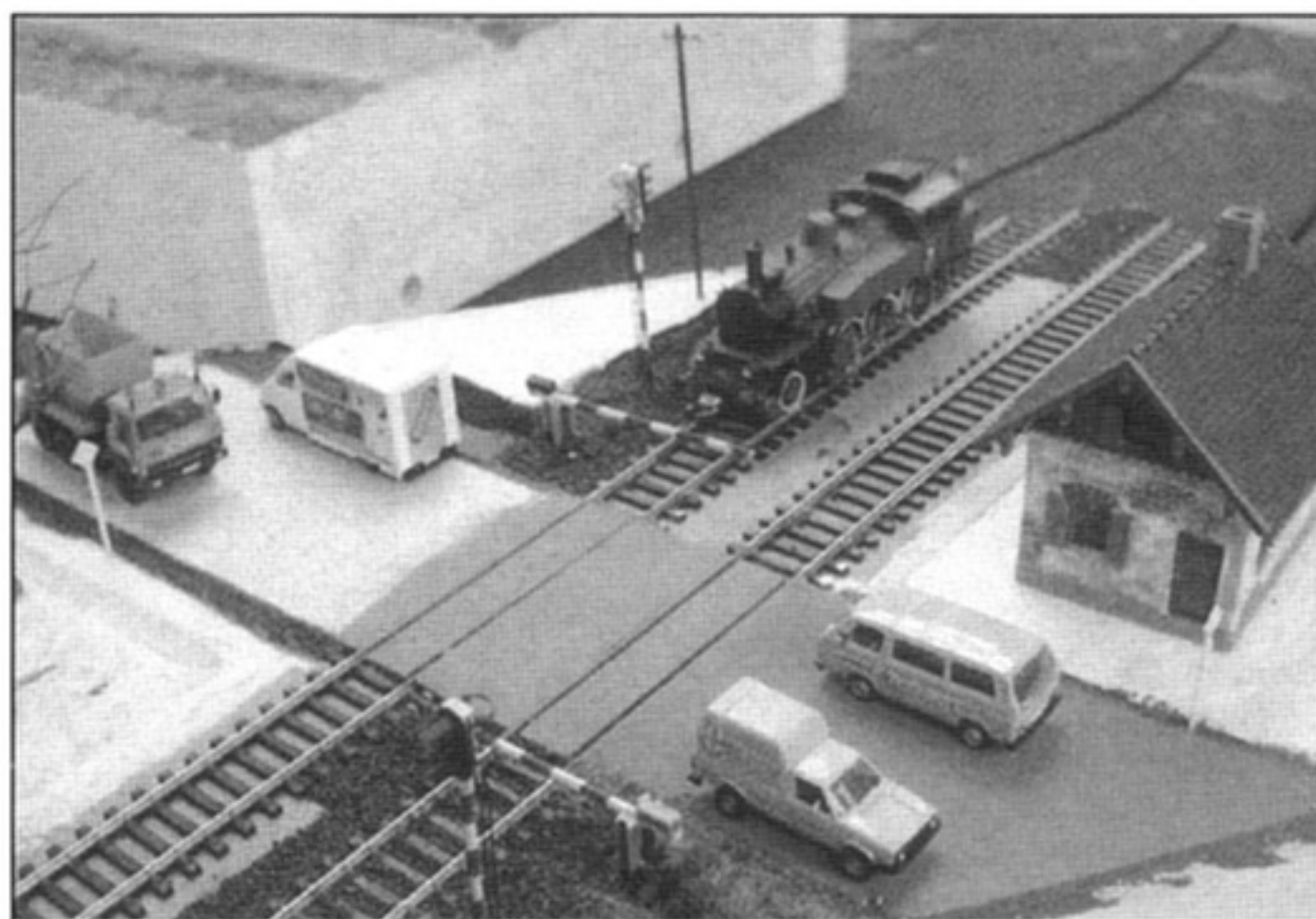
Выставка железнодорожных моделей прошла в Варшаве в апреле этого года. Состоялась она при непосредственном участии **Варшавской Ассоциации Энтузиастов Железных Дорог - (Warszawski Klub Modelarzy Kolejowych)**.

Это было открытое для всех мероприятие - вход на выставку был бесплатный. Помимо железнодорожных моделей на выставке широко были представлены модели городского транспорта - трамваи.

Местом проведения выставки послужил Музей Промышленно-

сти (прежняя фабрика).

Для модельных «покатушек» был подготовлен большой макет, работал над ним известный в модельном мире Польши моделист - Лесзек Люинский. Этот человек образцовый художник на макете - все было создано настолько реалистично, что практически все посетители выставки отмечали это. Лесзек сделал деревья, сооружения, здания вокзалов из древесины, металла и пластмассы. Его коронный номер - станция Lewin Leski известна всем польским моделистам. Глядя на эту станцию, на проработку деталей, можно



сказать, что этот человек в своей работе гипер-реалистичен.

На выставке широко были представлены диорамы - юмористические эпизоды на макете. Их представил священник Джанасз Грайгер.

Среди самых запоминающихся - замурованный тоннель с маленькими тоннелями под рельсы, маленькие люди на рельсах невероятной величины в соотношении с ними, переезд для поездов, где локомотивам приходится пропускать проезжающие машины. Не обошлось без политики - в одной из диорам посетители выставки узнали видного польского политика.

Одним из главных достижений моделлистов можно считать автоматические процессы происходящие на макете - а именно, подъезд поезда на лесопилку, автоматическая загрузка деревьев на платформы и отправление состава на лесопилку - и все это автоматические.

Оригинальный модуль для макета представил Анджей Харрашек - маленькая станция с путями под стандартную колею и узкоколейку. На этой станции сооружен специальный пункт перегрузки грузов с ширококолейных вагонов на узкоколейные. Грцегорц Зин и автор этой статьи - Марок Графф представили на выставке модульный участок тупиковой станции. Идея заключалась в том, что на станцию прибывает пассажирский состав во главе с паровозом, поезд подъезжает к платформе после чего паровоз отцепляется и заезжает с другой стороны к вагонам, цепляет их и, дождавшись разрешительного сигнала светофора, повторяет обратный путь. В будущем планируется сделать цифровой командный контроль DCC.

Анджей Брзозовский - руководитель WKMK после выставки заявил, что очень рад итогам мероприятия - почти за 2 дня выставку посетило около 1 500 человек. Очередная выставка при участии WKMK из города Гданьска (WKMK имеет филиалы во всех крупных городах Польши) пройдет осенью сего года.

Марек Графф, фото автора,
к публикации подготовил
Виталий Складов,
клуб «Локотранс»,
Ставропольский филиал



КОРОТКО...

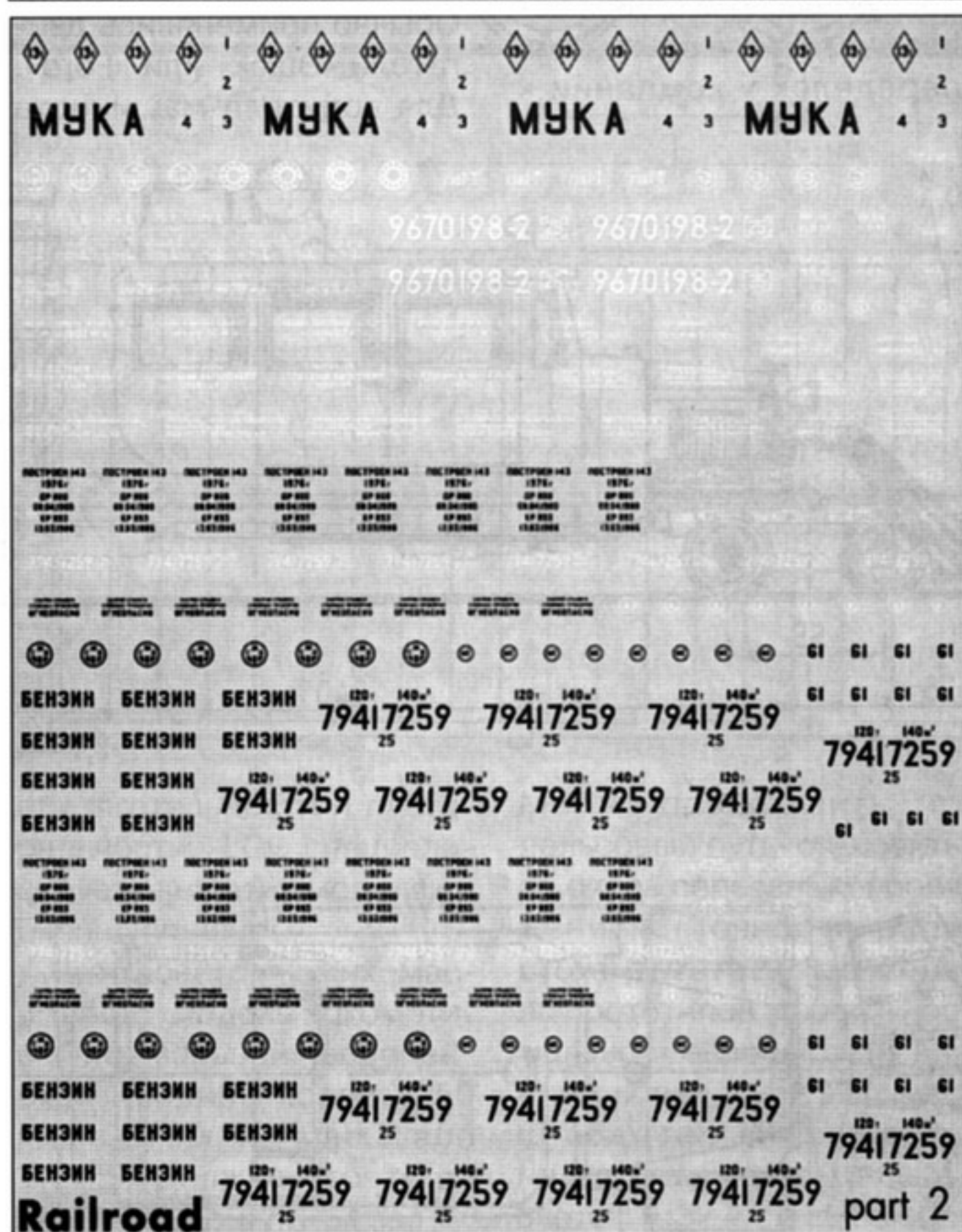
BR92 - модель паровоза от **TRIX** (прусская паровоз Т13) имеет массивный груз в корпусе, мотор с маховиком, освещение - лампы накаливания. Модель интересна и тем, что паровозы работали на наших железных дорогах - имели обозначение (Тб - "трофейный" - аналог "мягкий знак"), что представляет интерес для моделлистов "русской" темы.

REVELL - предлагает очередную вариант сборной пластиковой модели в HO - германский паровоз BR02 с коротким 4-х осным тендером.

Liliput - этим летом предложил новинку - модель курьерского паровоза баденской серии IVh 64, артикул по каталогу 104030. Модель длиной 420 мм проходит радиусы R2 (от 420 мм), оборудована для цифрового управления. Окраска модели выполнена в черных матовых тонах с темно-коричневыми колесами, что соответствует 1 модельной эпохе.

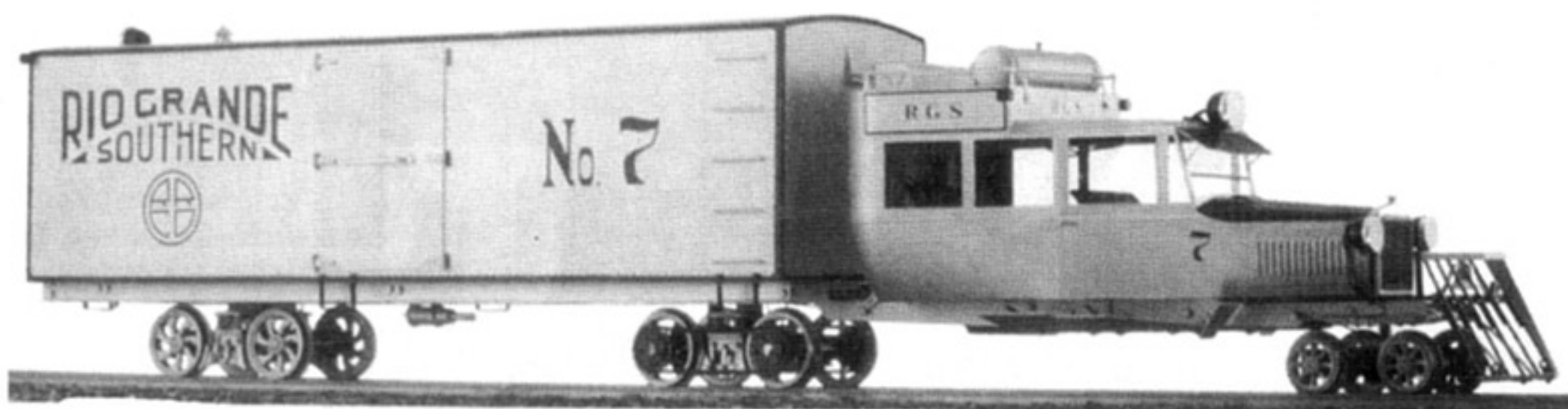
E69 03 - небольшой промышленный электровоз в HO от **BRAWA**. Эта модель имеет металлический корпус, прекрасные ходовые качества. Длина по буферам 85,8 мм. В модели ощущается решительная разница от известной модели Piko. (см. фото)

В продажу поступил новый лист декали от **Railroad**. Эта "часть 2" размер 130 x 152 мм посвящена надписям на вагонах-хопперах, вагонах для перевозки муки, цистернах для бензина, много технических надписей (белые - "рабочее давление в емкостях...", "Авто-режим..." и др), черный и белый вариант 8-и значных номеров, год постройки и принадлежность СЖД. Декаль можно приобрести в магазине на Тульской (Москва).



Там, где течет Рио-Гранде

Люциус Суславичюс



В начале тридцатых годов прошлого века, в разгар экономической депрессии, железнодорожная компания «Rio Grande Southern», действовавшая в американском штате Колорадо, решила снизить расходы на транспортировку грузов. Вместо «нормальных» поездов, для которых использовались паровозы с бригадой из трех человек,

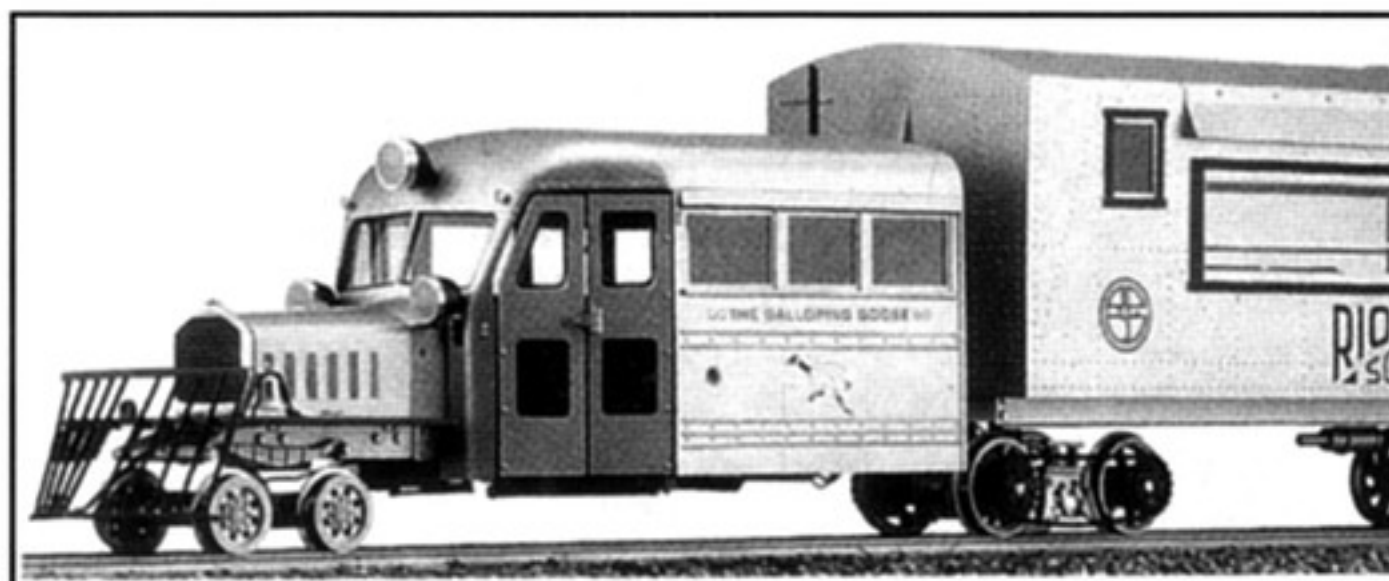


в ряде случаев использовать специальные автомотрисы, изготовленные из старых грузовиков и, обслуживаемые одним человеком. Благо опыт таких переделок у компании «

R.G.S.» уже имелся – для обслуживания пути в ее мастерских на базе автомобилей «Ford» был построен четырех-пятиместный инспекционный автомобиль. А также грузовик с платформой для подвозки к месту работы разных материалов и инструмента. Эти, поставленные на железнодорожный ход автомобили, прозвали «Galloping Goose» («Галопирующий гусь»). Это же название прижилось и для автомотрис, обслуживавших менее нагруженные железнодорожные линии «R.G.S.». Они представляли собой некое подобие седельного автопоезда на трех 2-осных тележках, средняя из которых приводилась в действие находившимся впереди автомобильным двигателем. Обычно применялись двигатели «Buick» или «Ford». Для водителя-машиниста

и нескольких пассажиров, пассажирским отделением служил кузов от старого лимузина с наибольшими размерами – «Buick», «Pierce Arrow», а то и от списанного школьного автобуса. За ним ставился закрытый фургон для груза или почты. «Galloping Goose» прослужили в ком-

«Galloping Goose» - инспекционный автомобиль, грузовик-платформа и три разных модели грузопассажирских автомотрис. Качество моделей, имеющих привод от электромотора фирмы «Pittman» - музейное, а цена тоже не рядовая – от 475 до 995 долларов за модель. Модели из-



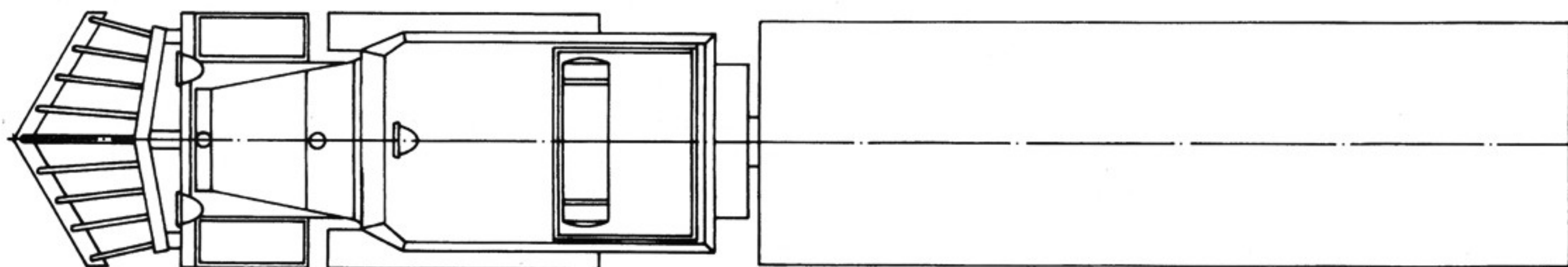
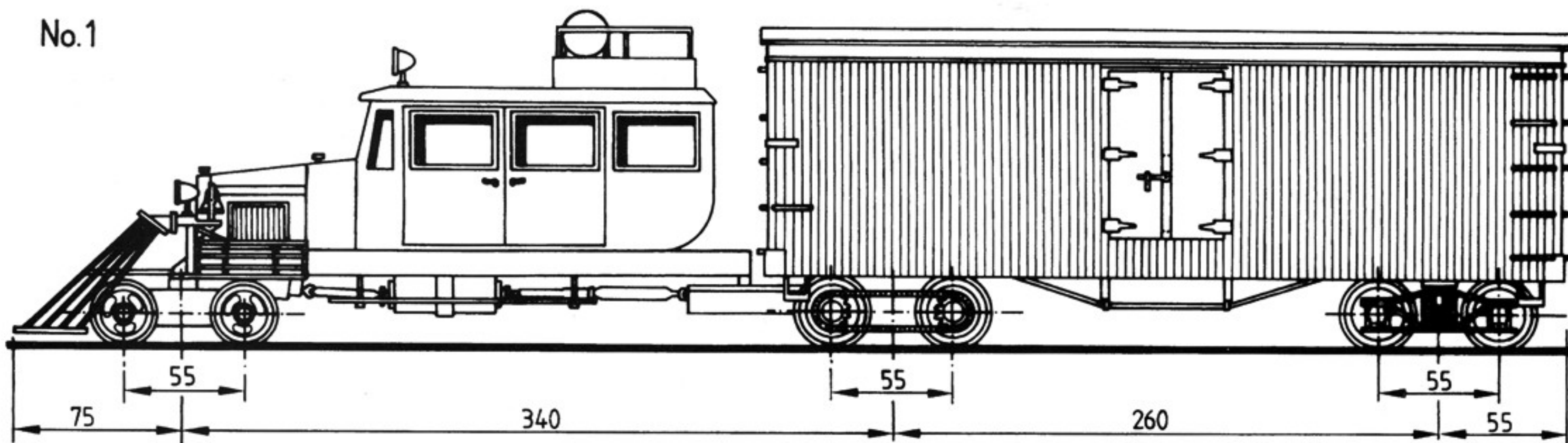
пании «Rio Grande Southern» (или R.G.S.) около 20 лет.

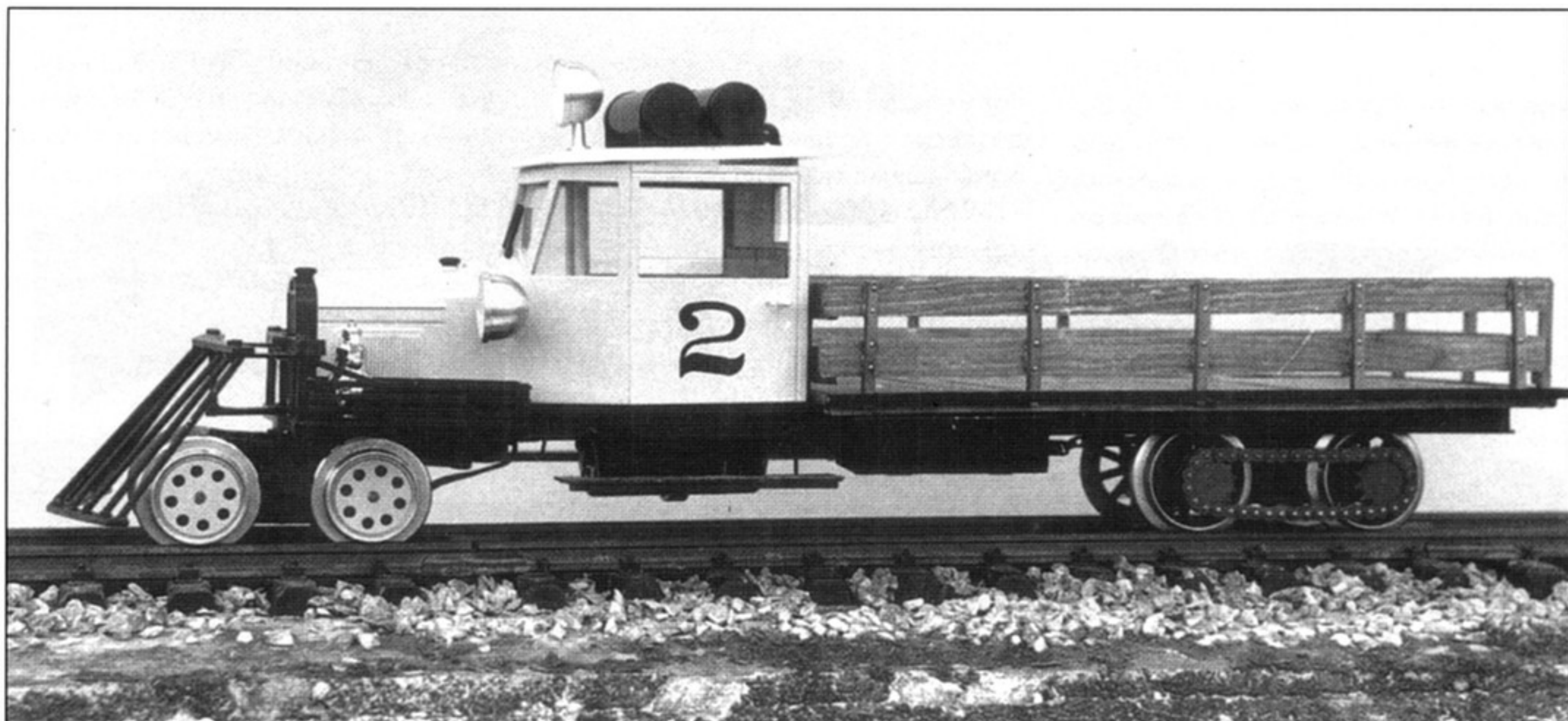
В 2003 году фирмой «Accukraft» из США в масштабе 1:20,3 была выпущена лимитированная серия моделей автомотрис типа

готовлены из нержавеющей стали и бронзы, поэтому их вес достаточно большой – 3,5 – 5 кг. Ширина колеи модельной железной дороги 45 мм.

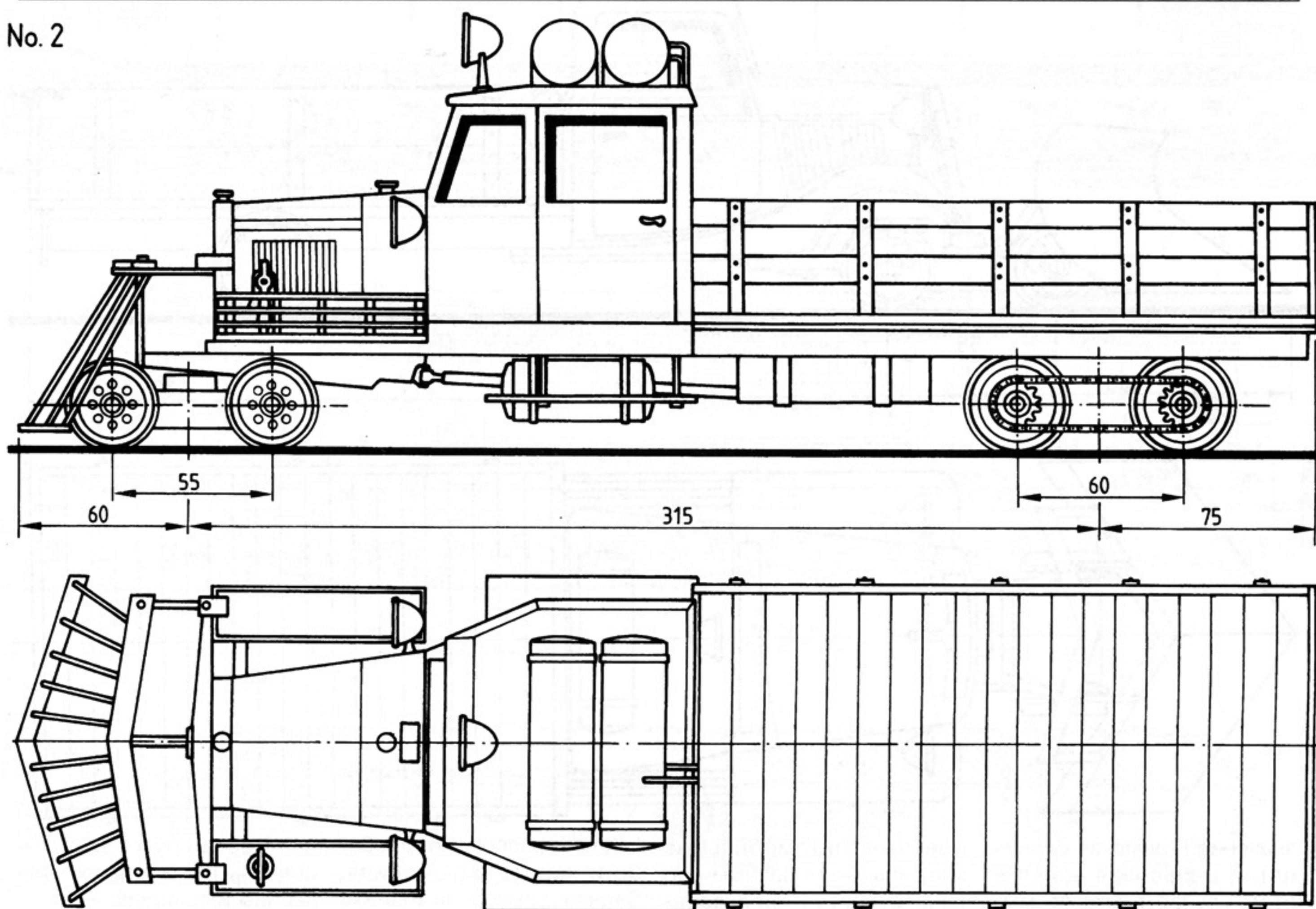
Напомним, что в типоразмере 11m (масштаб

No.1





No. 2



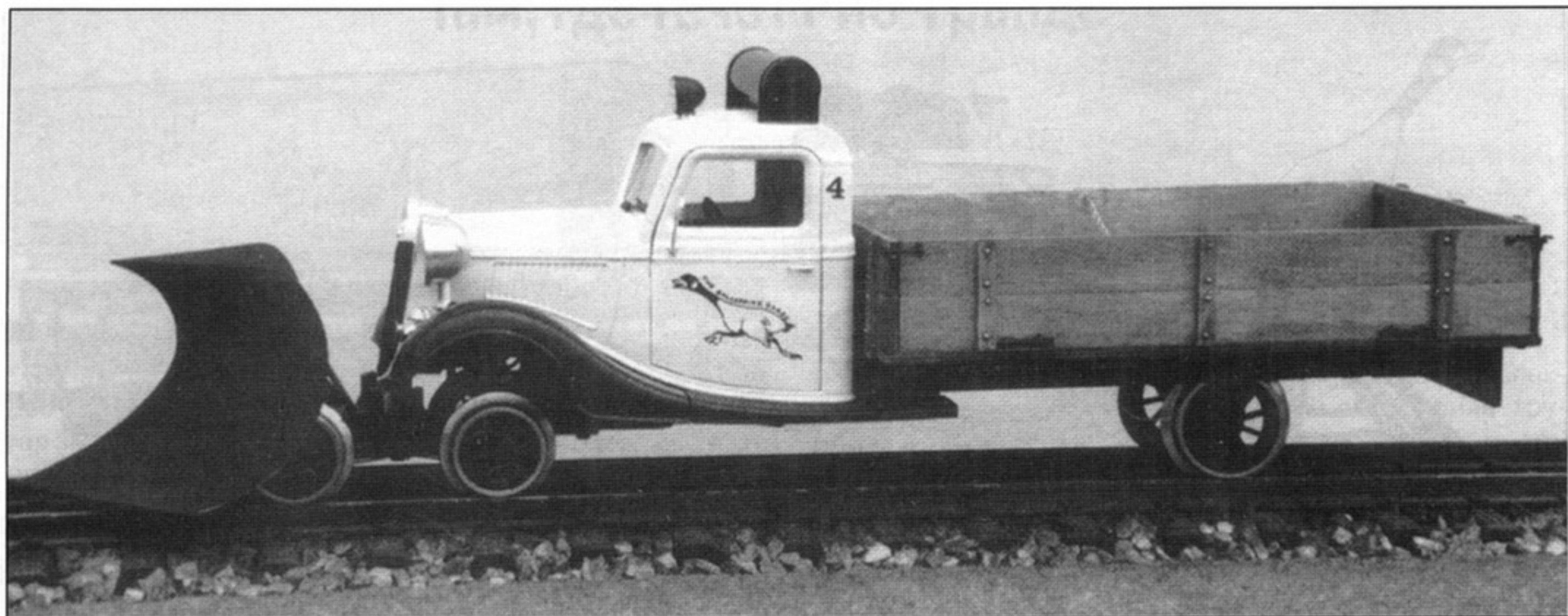
1:22,5; колея 45 мм) работает известнейшая в мире фирма-производитель LGB (фирма Lehmann). В 2002 году этот производитель моделей железных дорог отпраздновал свое 120-летие! Расскажем лишь о некоторых особенностях железных дорог в этом масштабе. Существуют обще-

принятые подходы к выбору прототипов и масштабов. Свои модели Lehmann делает, используя прототипы узкоколейных железных дорог с реальной шириной колеи от 850 до 1250 мм. В силу изящества и обаятельности «неказистых» узкоколейных паровозов и вагонов и их особой

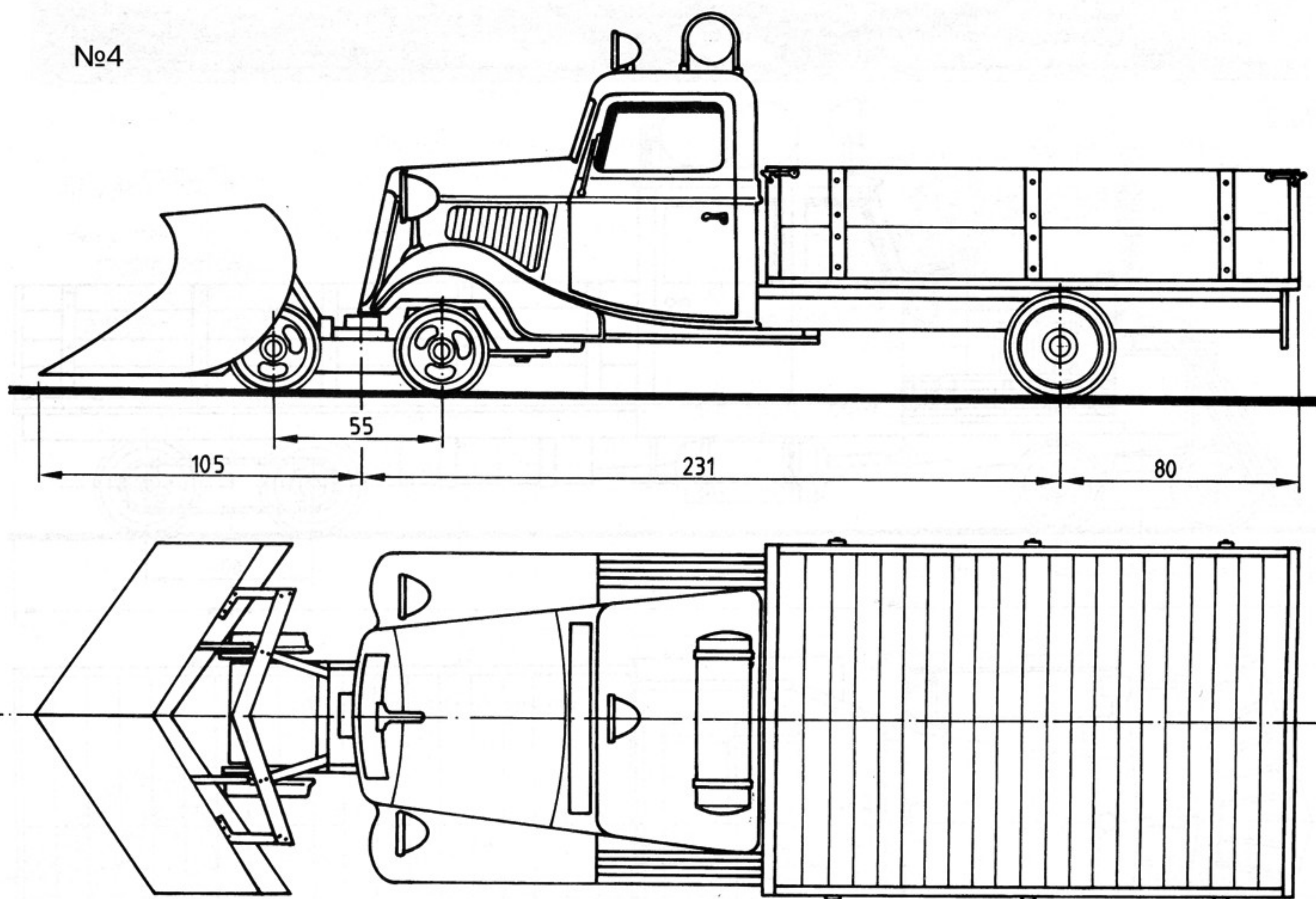
притягательности и пасторальности, LGB специализируется на этих моделях и очень успешно!

Что касается самих масштабов: модель локомотива «нормальной» европейской ширины колеи 1250 мм в этом же масштабе 1:22,5 должна стоять на рельсах шириной 64 мм (!).

Можно представить, что рельсовый путь становится очень серьезным сооружением. Точности ради, стоит отметить, что модели прототипов дорог «нормальной» европейской ширины колеи в крупных масштабах также прижились, но масштаб здесь используется 1:32 (условное обо-



№4



значение I (римская единица), а рельсовая колея в этом случае также 45 мм. Имена некоторых производителей также известны, например, Markscheffel+Lennafz, Marklin.

Но вернемся к теме Рио Гранде.

Моделист Эдвин Херкнер решил создать такие модели, на базе ходовых частей LGB. Особенно интересным было то, что все, пост-

роенные автомобильные моторы были разными по конструкции. Использовалась ходовая двухосная тележка от паровоза LGB, двухосные тележки от пассажирских и грузовых вагонов, детали автомобилей фирмы Bastelkiste. С этими примесями возникли 6 различных моделей «Галлопирующего гуся»! Привод модели осуществляется на две двухосные тележки через карданные валы. Мотор от

Lehmann расположен в кабине и капоте автомобиля. Задняя приводная тележка имеет даже цепь. Электросъем со всех колес, что обеспечивает безупречный контакт.

Некоторые детали пришлось изготовить самостоятельно из латуни, как, например, снеговой плуг или метельники. Модели имеют по три прожектора, все двери открываются, есть внутреннее оборудование каби-

ны. Борта грузовиков выполнены из настоящей древесины и тонированы.

Надо сказать, что, против ожидания, строительство этих моделей оказалось достаточно простым и принесло автору много радостных минут творчества.

Использованы материалы информации фирм-производителей, каталоги, журнал Depesche (#92 LGB), рисунки Клауса-Йохима Шрадера.

Первый в мире магистральный тепловоз

Окончание. Начало на стр. 29.

30 декабря 1925 года тепловоз был принят НКПС и начал работать с грузовыми поездами на линии Люблино – Курск Московско-Курской ж.д. За весь 1926 год он пробежал всего 7500 км, поскольку много времени простаивал в ремонте из-за неисправности дизеля и электрооборудования.

В декабре 1927 года он был снят с поездной работы и одно время работал в качестве электростанции на

Южной ж.д.

В 1940 году вновь был поднят вопрос о восстановлении тепловоза, однако начавшаяся война помешала проведению его модернизации. К 1941 г. тепловоз попадает на экспериментальное кольцо ВНИИЖТа и больше не эксплуатируется.

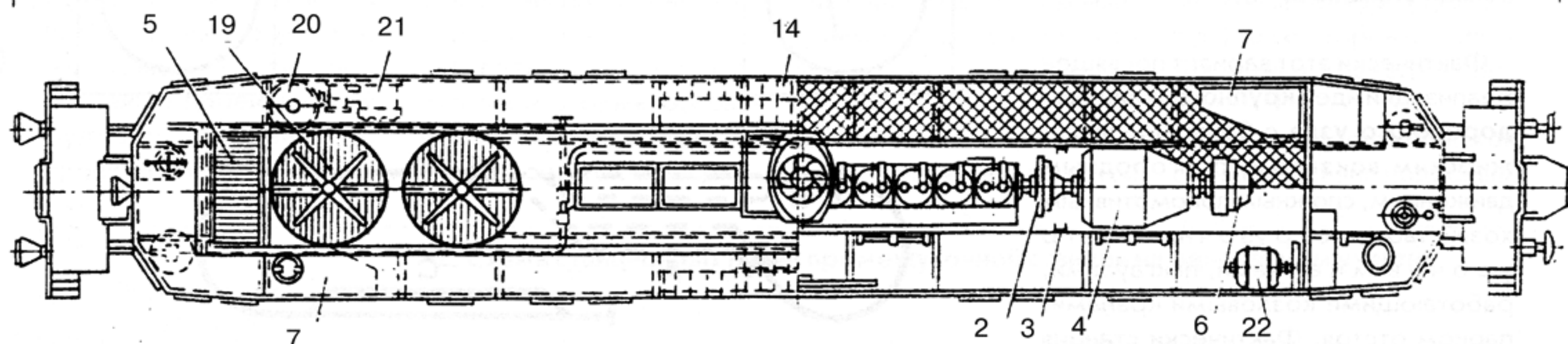
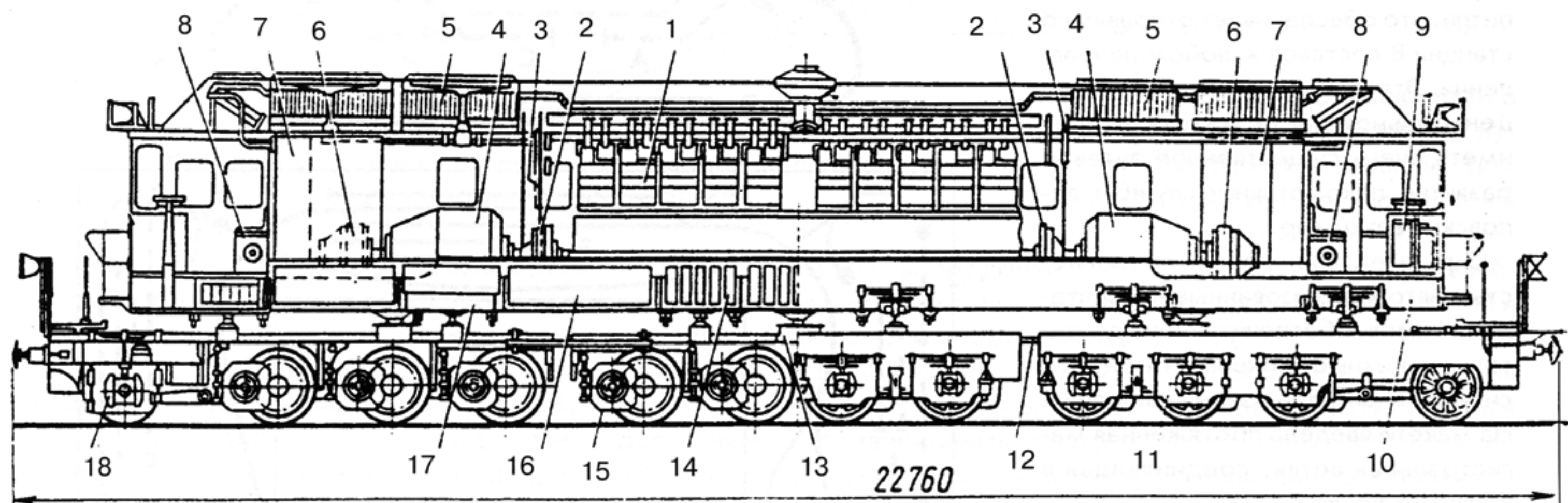
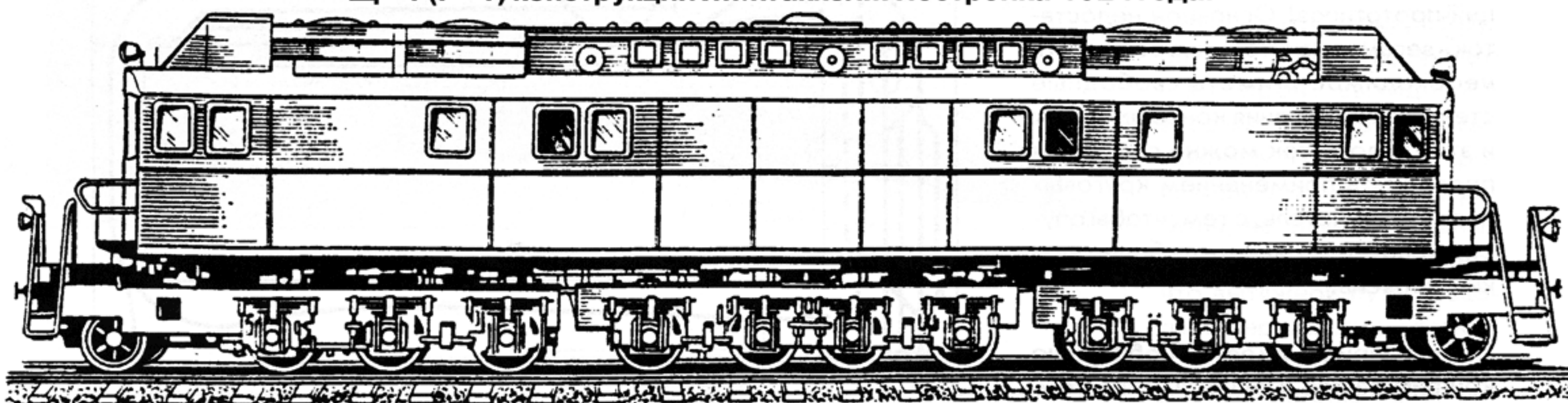
В 1967 году свежоокрашенный тепловоз Я.М. Гаккеля в Москве на выставке «Техника железных дорог

СССР».

В 1972 году тепловоз Я.М. Гаккеля был установлен как памятник на станции Ховрино Октябрьской ж.д., а позже был передан в музей ж.д. транспорта и находится в экспозиции на Варшавском вокзале в Санкт-Петербурге.

(Использованы материалы книг В.А.Ракова, книги "Развитие локомотивной тяги")

**Первый в мире магистральный тепловоз с электрической передачей
Щэл1 (Гэл1) конструкции Я.М.Гаккеля. Постройка 1924 года.**



1. Дизель;
2. Муфты;
3. Ременная передача;
4. Генераторы;
5. Холодильник;
6. Возбудители;
7. Баки для воды;
8. Привод пневматический;

9. Контроллеры;
10. Главная рама;
11. Четырехосные тележки;
12. Жесткая сцепка;
13. Средняя тележка;
14. Аккумуляторная батарея;
15. Тяговые электродвигатели;
16. Топливные баки;

17. Баки для смазки;
18. Бегунок;
19. Вентилятор;
20. Котел отопления;
21. Мотор-компрессор тормоза;
22. Центробежный насос.

РЕЛЬСОВАЯ СХЕМА МАКЕТА

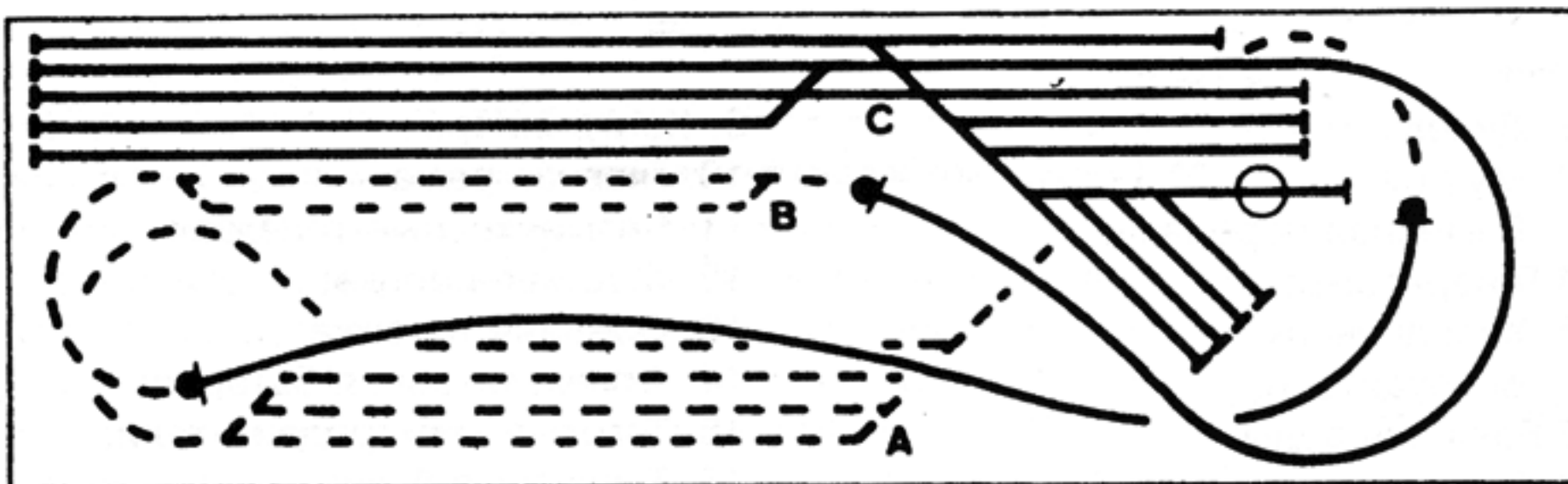
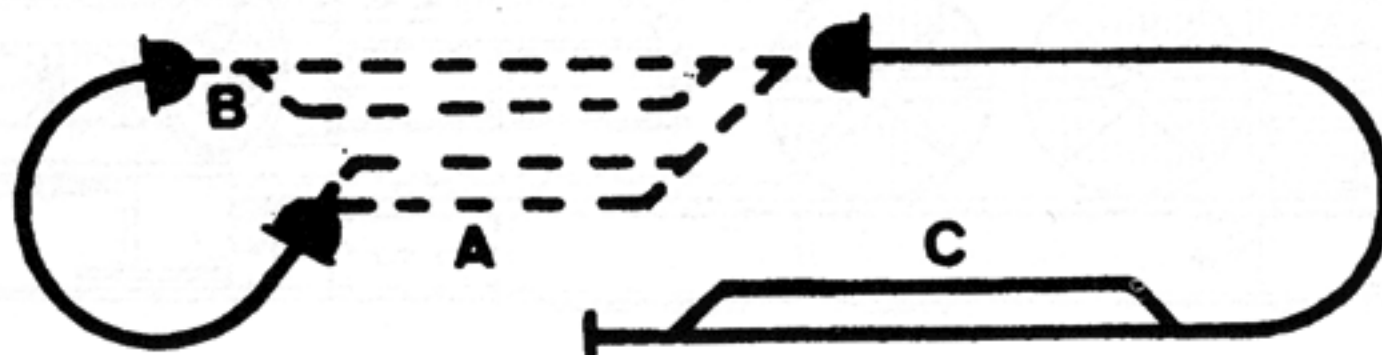
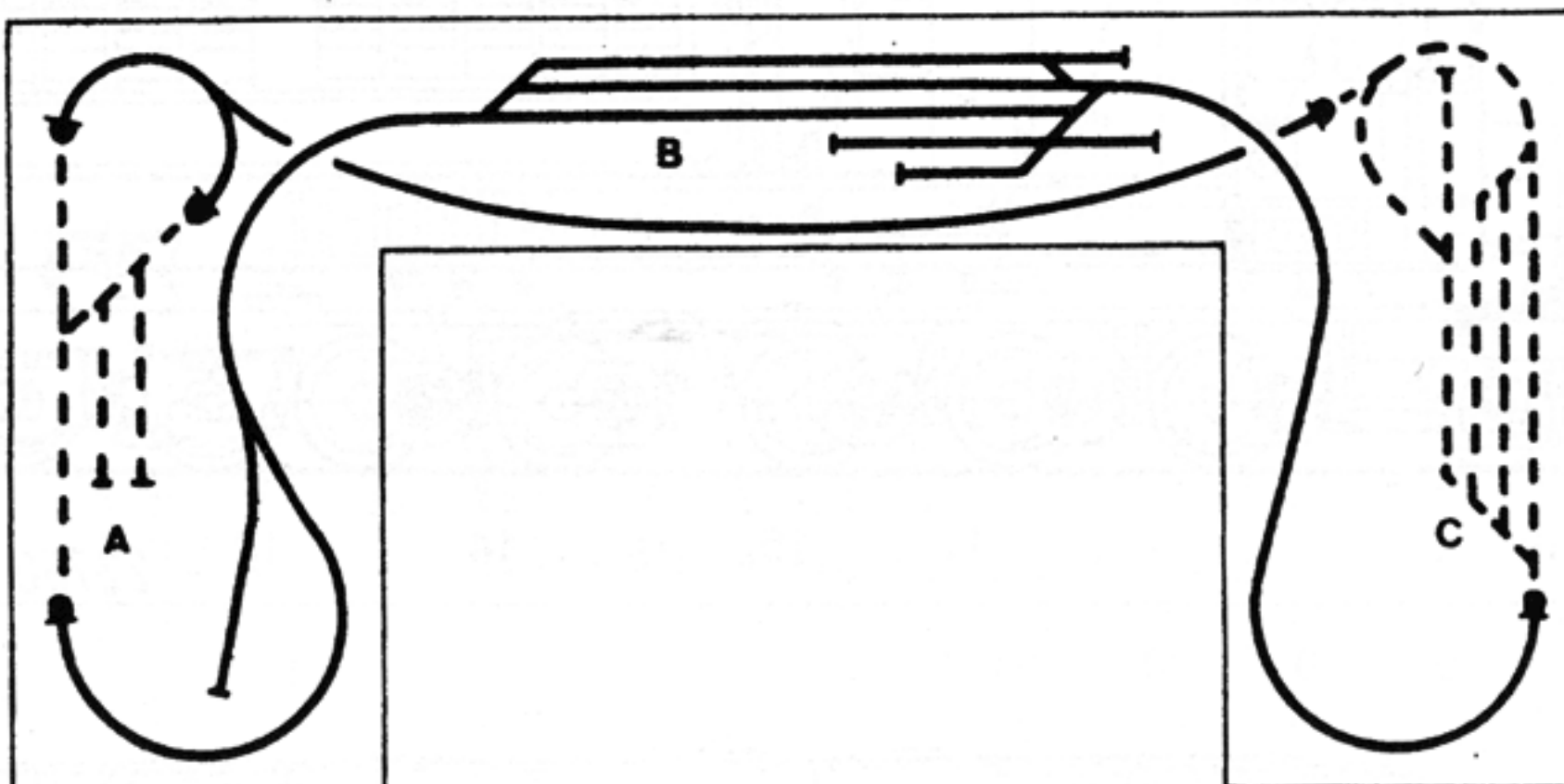
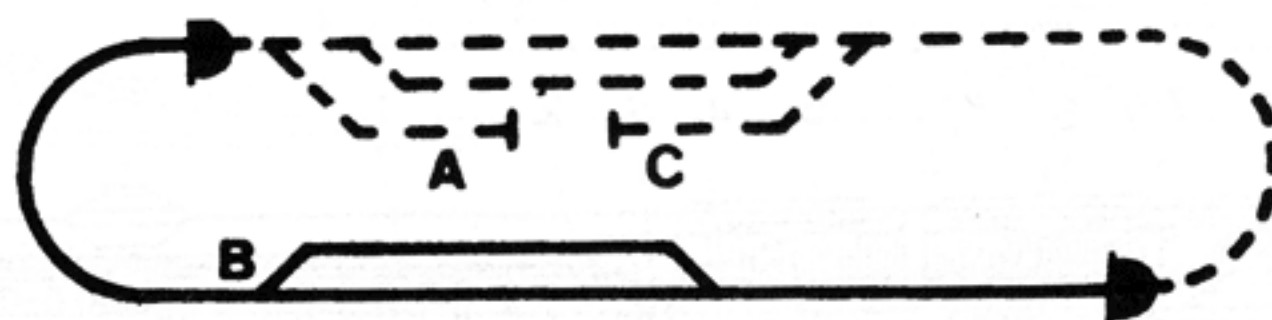
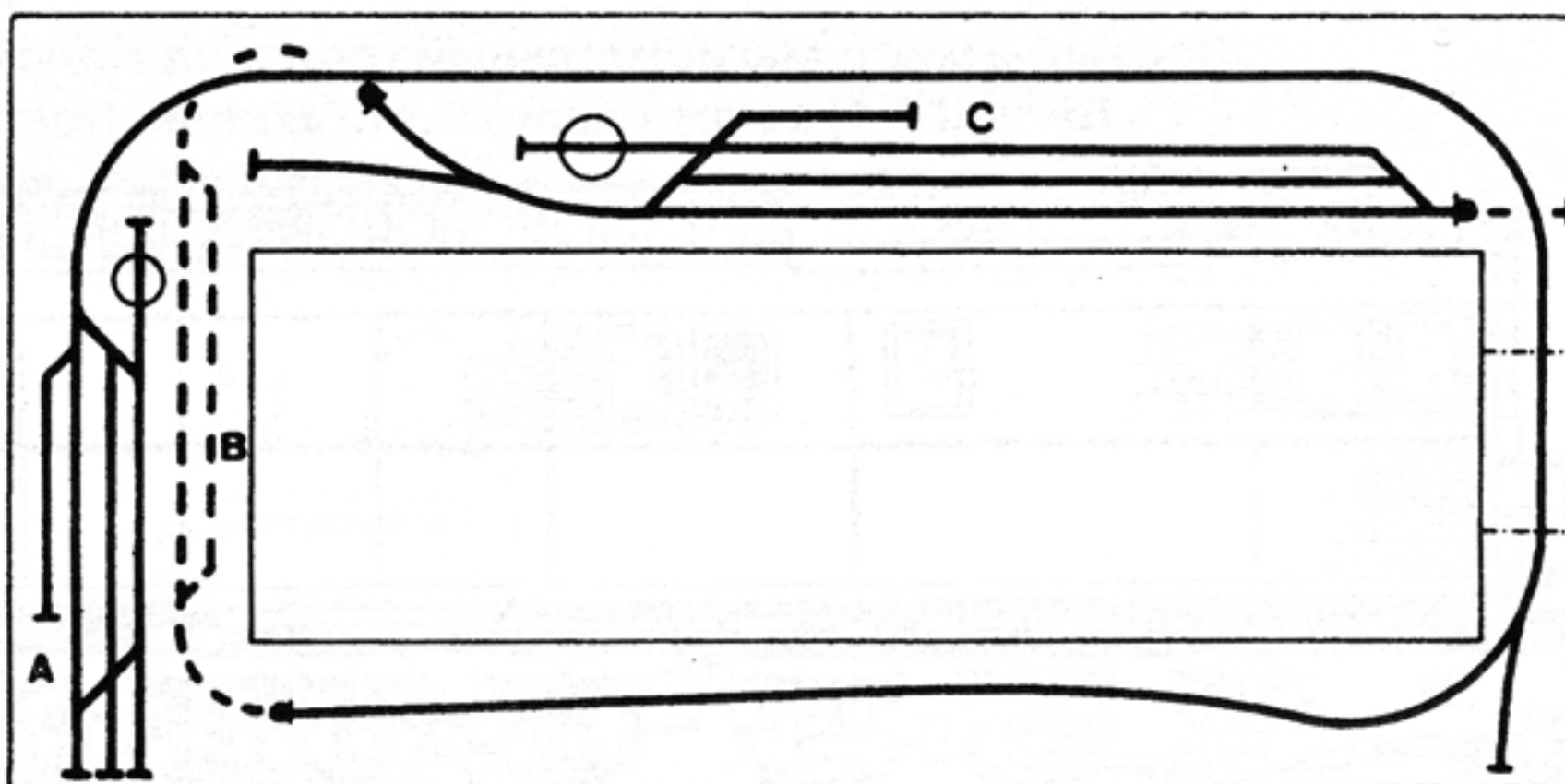
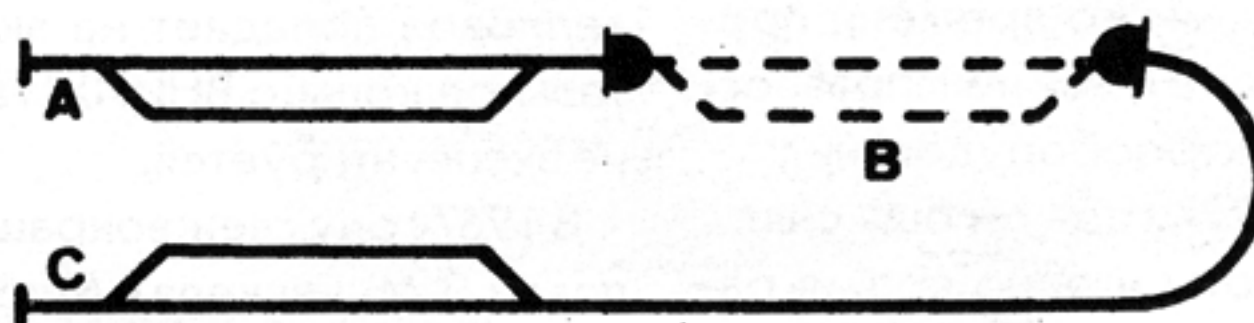
2. Рельсовая схема и организация движения
(Продолжение. Начало в 7/2004)

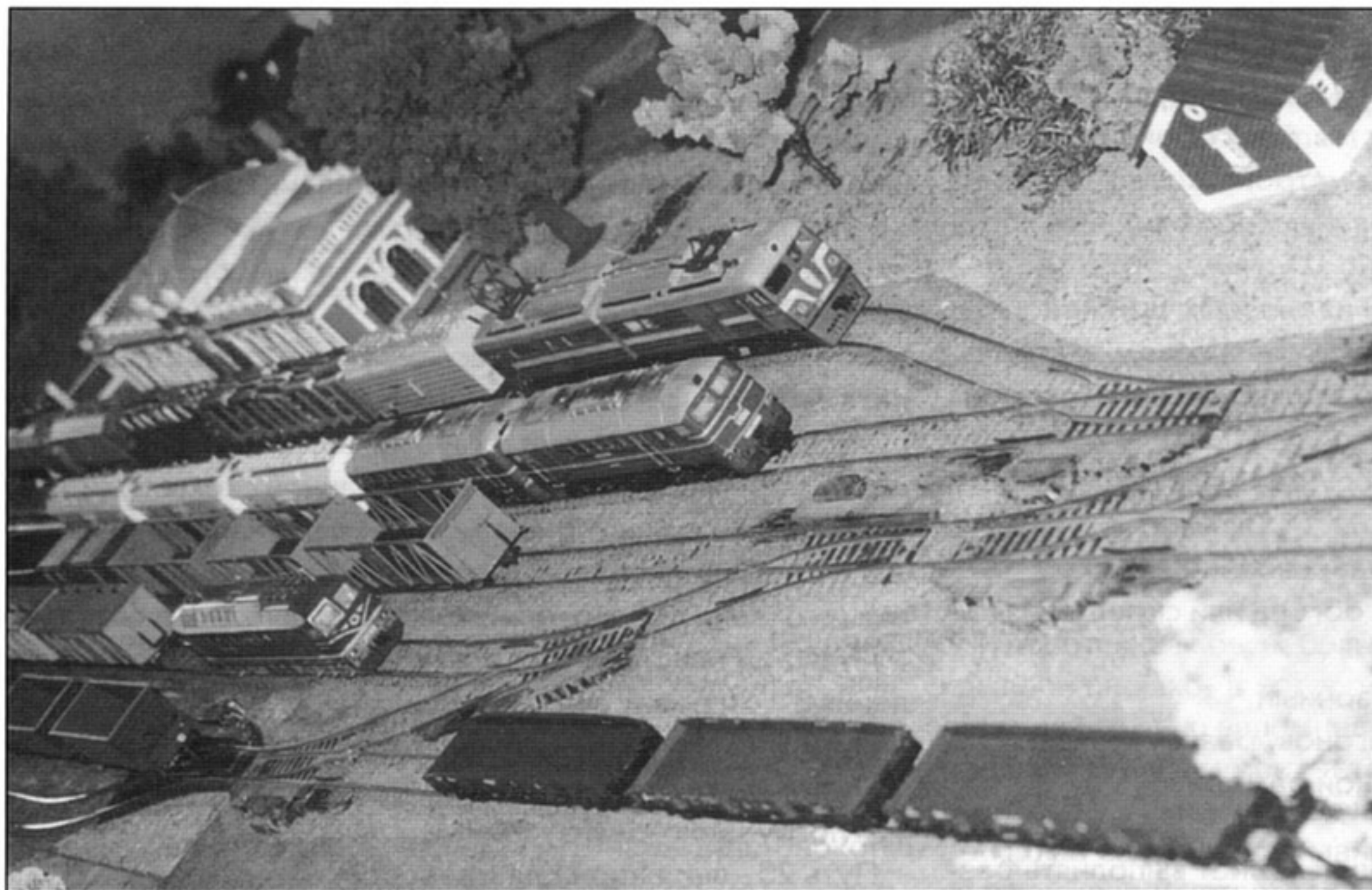
«Вдоль стены» - этот вариант реализует максимальное масштабное приближение к реальным станциям и магистралям. Станция В, расположенная на нижнем уровне, выполняет роль накопителя для ввода-вывода из движения составов. Обе станции имеют свое локомотивное хозяйство, управляются своими операторами и могут создавать исключительное пространство для моделирования станций-прототипов! Основной недостаток - весьма значительные размеры и необходимость иметь свободные стены для крепления консолей. Хотя и этот недостаток можно с успехом преодолеть применением круговых подъемных петель, с тем, чтобы опустить плоскость макета на более низкий уровень.

Этот вариант имеет **U - образную конфигурацию**. Полностью скрытые станции А и С имеют разворотные петли, что обеспечивает отправку со станции В составов в любом направлении. Эта станция, расположенная в центральной части макета может иметь очень существенное путевое развитие, локомотивные службы, деповские ветки и пр.

Скрытые станции А и С - это полностью автоматизированные накопители составов, обеспечивающие достаточно сложные и очень интересные ситуации при организации движения. На макете введена протяженная магистральная ветвь, соединяющая в кольцо станцию В.

Фактически этот вариант посвящен реализации идеи **крупного железнодорожного узла** с большим пассажирским вокзалом, пригородным движением, сложным локомотивным хозяйством, погрузочно-разгрузочными и ветками, пакгаузами, работающими козловыми кранами, парком отстоя. Фактически станция может занимать всю площадь макета. Оконечная станция А имеет разворотную петлю и может располагаться за плоскостью кулисы (задника). Станция В расположена на пониженном уровне и выполняет лишь роль автоматического разъезда. В этой схеме можно использовать двухпутную магистраль (что наиболее це-





соответствует своим названиям. Поясним лишь пути выставочные и вытяжные: первые служат для стоянки вагонов после окончания или перед началом грузовых операций, вторые – для производства маневров по отцепки и прицепке вагонов к сборным поездом, подаче или уборке их от мест погрузки и выгрузки.

Выставочные пути располагаются рядом и параллельно погрузочно-разгрузочным путям, а вытяжные – в сторону выходных и входных стрелок. По вытяжному пути можно производить маневровые работы, не занимая главный путь. Для макета важно, что вытяжной путь позволяет переместить состав с одного на другой путь целиком. Кроме того, вытяжной путь всегда выигрышно смотрится на макете.

Все станционные пути и стрелочные переводы нумеруются. Главные пути нумеруются римскими цифрами, т.е. I и II. Остальные – последующими арабскими цифрами: 3, 4, 5, 6 и т.д. (Рис.1)

Стрелочные переводы на станциях, расположенные со стороны прибытия нечетных поездов получают нечетные номера (1, 3, 5 и т.д.), а со стороны прибытия четных поездов – четные.

При устройстве макетов станций полезно подобным



1. Пример нумерации стрелочных переводов на схеме станции на однопутном участке

лесообразно) С-В и однопутную В-А (со встречным движением).

3. Рельсовые схемы станций

Итак, после определения основных мотивов по проектированию макета, мы можем приступить к созданию проекта своей будущей станции, т.е. проектированию и вычер-

чиванию рельсового плана. Более подробно поэтапный алгоритм проектирования макетов рассматривался в ЛТ 6/95.

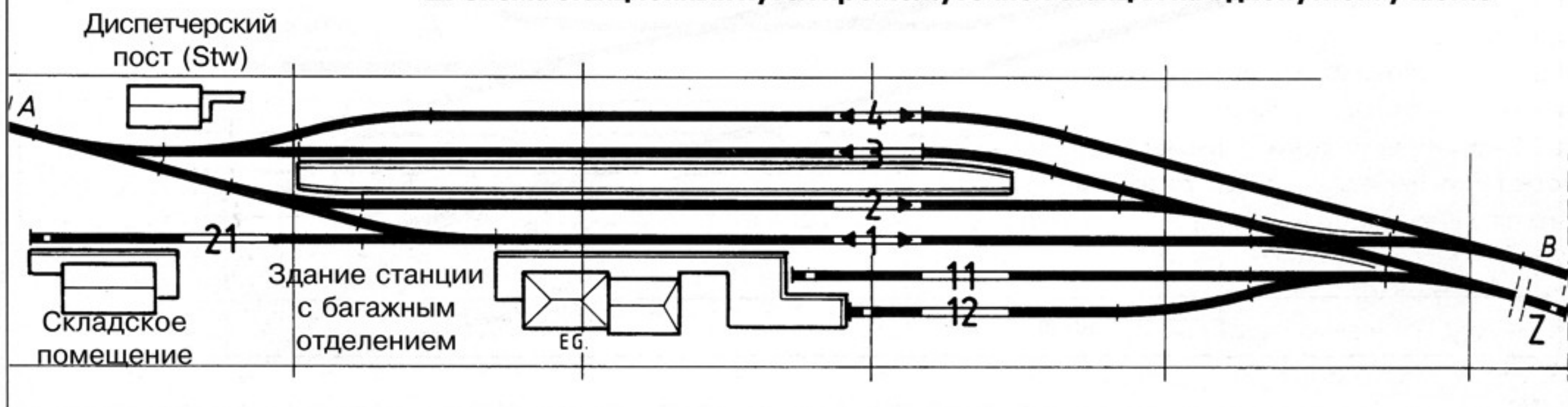
Все железнодорожные пути делятся на главные, станционные и специального назначения.

К главным относится пути перегонов между раздельными пунктами, а также являющиеся непосред-

ственным продолжением перегонов в пределах станции. Это означает, что главный путь на станции может быть не всегда первым.

К станционным относятся пути, расположенные в границах станции – главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-разгрузочные, выставочные, вытяжные, деповские и др. Назначение этих путей

2. Схема станционных путей промежуточной станции на однопутном участке



образом пронумеровать пути и стрелки, чтобы было удобно осуществлять монтаж и дальнейшую эксплуатацию. Поскольку макет представляет собой достаточно сложное электротехническое устройство, то аккуратность и точность в проектировании сослужит вам хорошую службу в дальнейшем.

На 2 эскизе приведем одну из типовых **промежуточных станций**, собранную на Roco-рельсовом материале. Для удобства указываем масштаб рисунка - сторона клетки - 50 см.

2 путь - главный путь, с него осуществляется отправка в направление В

3 путь - отправочный путь в направление А

4 путь - проходной путь для обгона или скрещения поездов

1 путь - погрузочно-разгрузочный

11, 12 пути - пути отстоя вагонов, разгрузочные

21 путь - тупик с разгрузочной рампой

Z - вытяжка

Такая промежуточная станция может выполнять различные функции, а следовательно иметь для этого различное оборудование и сооружения. Станция, как правило, располагается вблизи населенных пунктов, поэто-

му может обеспечивать не только пропуск, скрещение или обгон поездов, но и иметь платформы для посадки-высадки пассажиров, погрузку-выгрузку грузов, багажа, иметь примыкающие пути промышленного и вспомогательного назначения. А следовательно такие станции могут иметь самое различное и очень разнообразное построение.

На эскизе 2 - **тупиковая пассажирская станция**. Для макета можно использовать вариант с одним проходным путем. Такие крупные станции, как правило, имеют свое депо, свой парк локомотивов. На данной схеме пути 1, 2, 4 используются для приема-отправки по направлению из А в В с перецепкой локомотива или со сменой направления движения для моторвагонного подвижного состава.

Пути 5 и 7 используются для приема составов из направления В и отправку в направление А.

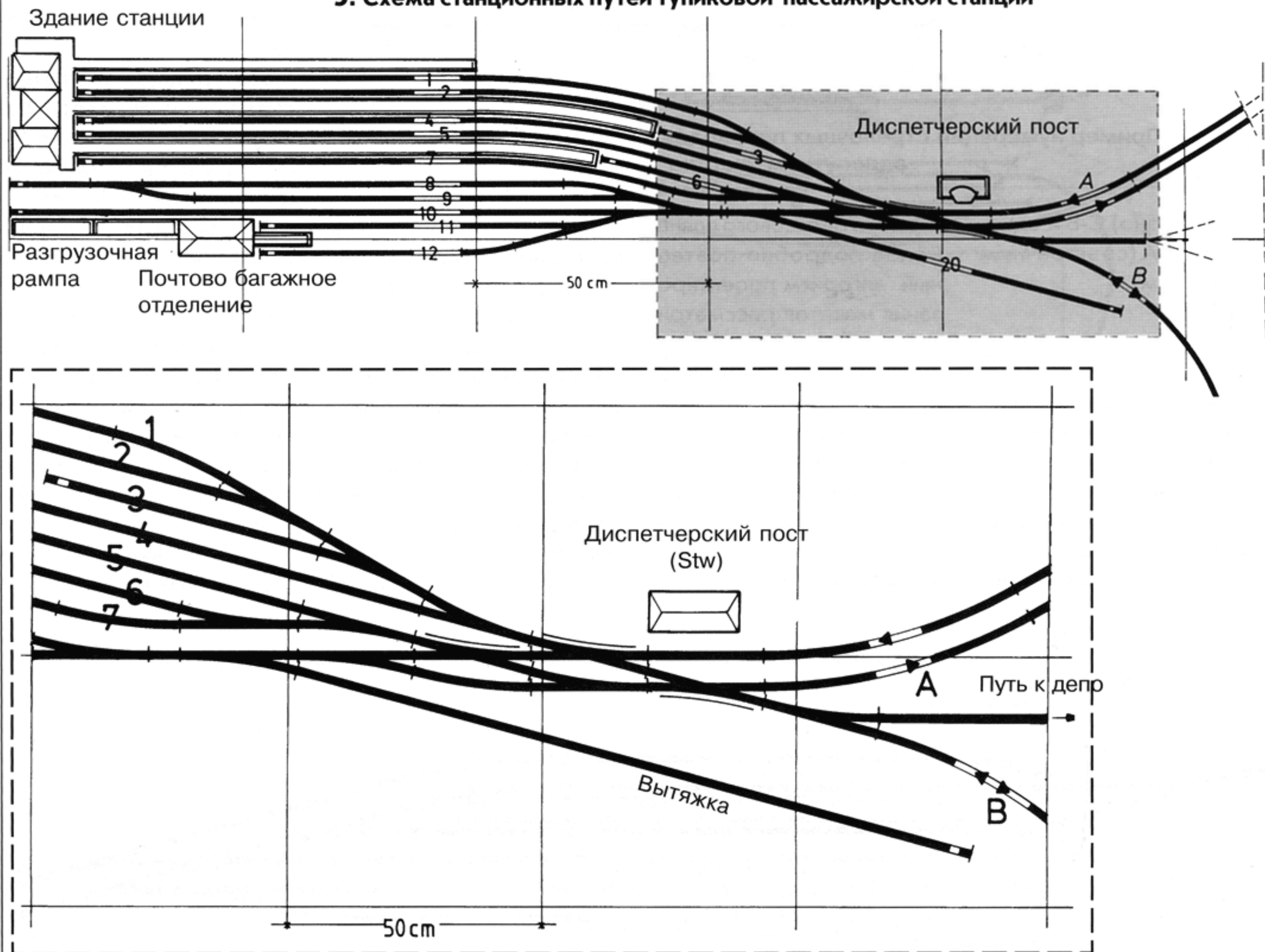
Пути 3 и 6 (тупики) - тупики отстоя локомотивов.

Пути 8 - путь отстоя состава, 9 - обгонный путь, 10, 11, 12 - погрузочно-разгрузочные

Путь 20 - вытяжной для маневров.

На увеличенном эскизе приведем более подробную проработку входной головыны станции с использованием 15 град. стрелок Roco.

3. Схема станционных путей тупиковой пассажирской станции





В. Мельников

ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ. ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ БРЯНСКА В ПЕТЕРБУРГ

Под конец лета родители моего внука Даниила решили, что пора бы пацана приобщить к культурным ценностям. Беготня по двору и сидение перед компьютером – не шибко образовательная программа. Было решено свозить мальчишку в нашу культурную столицу на берега Невы. Возложили исполнение этого плана на деда с бабкой, имея в виду то, что детство деда прошло в этом сказочном городе. Надо заметить, что детство деда было весьма специфическим.

Питер я рассматривал, в основном, через чугунную решетку сквера бывшего Пажеского корпуса, так как в те достопамятные шестидесятые годы учился в Ленинградском Суворовском военном училище, располагавшемся в этом здании. Мы, между собой, правда, называли в те времена себя «кадетами», а училище – «кадеткой». Во время, не очень частых увольнений в город, мне удавалось бывать в музеях, из которых любимыми были Артиллерийский и Русский музеи. Понятное дело, что с 1960 по 1964 годы историко-железнодорожной экспозиции на Варшавском вокзале не существовало и, потому, отыскивали мы ее теперь по известному способу – «язык до Киева доведет». Правда, замечу, что на карте города отметочка имела, метро довезло исправно, а добрые люди указали путь, которым через короткое время мы добрались до искомого объекта. Проходя по набережной Обводного канала, я вспоминал, что пришлось читать об этом музее в ЛТ. Помнилась какая-то ругательная, вроде бы, заметка какого-то москвича и, кажется, еще одна – в защиту. Решил, что по возвращении обязательно их просмотрю. А пока я так размышлял, мы уже и дошли до экспозиции. Восторженных толп около музея я не заметил, и с удовлетворением отметил, что и бесчисленных ларьков с надоевшим пивом, колой и прочим современным барахлом, – тут не видно. Идеальная, эдакая классическая питерская чистота была повсюду, а в маленьком домике

при воротах, как бы небольшом станционном здании, открылось окошко, в котором мы узрели милую пожилую даму, разительно напомнившую мне моих старых учительниц из училища и моих теток, старых питерских интеллигенток. Особенно это подчеркивала белая блузка дамы и ее милая застенчивая манера поведения. Лихой «московской» напористости не было и в помине, а, надо заметить, что меня, провинциала, это всегда и раздражает в Москве. Симпатичный этот кассир-контролер предложила нам немалый экскурсионный набор сувениров. Книжки, открытки, значки, рекламные буклеты Октябрьской железной дороги, подразделением которой и является Музей железнодорожной техники на пристанционных путях Варшавского вокзала. Помимо значков, немедленно нацепленных нами, Алевтина Алексеевна Морозова показала нам и набор-склейку паровозика в масштабе 1:32, каковой мы, с моим 12-летним Даней, и купили с удовольствием. Пройдя внутрь ограды и миновав симпатичный колокол на стене служебного здания музея, мы оказались на площадке, с высоты которой могли разом увидеть все богатства музея. Светило солнце и в его лучах сверкали свежей краской необыкновенные машины. На наше счастье посетителей было немного в эти утренние часы, что дало возможность от души фотографировать. Замечу, что ощущения, возникающие в любом музее под открытым небом несравнимы ни с чем. Под крышей, в витринах, с этим – «руками не трогать, не влезать – попадет», это ощущение не сравнимо.

Как бы неживые экспонаты в пыльных залах и живая звонкая сталь под солнцем и дождем, – как жизнь и жизнь после смерти. Это ощущение жизненности технических памятников появлялось и на «Авроре», и во дворе Арсенала – музея Артиллерии, инженерных войск и связи и здесь, среди паровозов, вагонов, тепловозов и электровозов. Одна возможность дотронуться до живого, звонкого, мощ-





ного покорителя пространств дает воображению и уму куда больше пищи, нежели разглядывание пыльного экспоната за стеклом. Понравилось качество реставрации старых вагонов. Сотрудник музея, Игорь Константинович Тимофеев показал последние результаты реставрационных работ – сверкающий правильной, как мне показалось, окраской крытый двухосный товарный вагончик. Мы ходили между бесконечными рядами обожаемой мной техники, я фотографировал интересные образцы и детали, внук, покрасневшись, залезал на подножки, щелкал фотоаппаратом, а моя жена с радостью узнавала в старинных вагонах те, в которых она, дочь офицера, исколесила страну, от Питера, кстати, до Монголии. Мы встретили морского моделиста из-под Мурманска. Он попросил сфотографировать его, на фоне корабельного орудия, с линкора «Императрица Мария». Гигант на же-

лезнодорожном транспортёре, по его словам, – последнее подобное орудие Русского флота.

Мы чудесно провели время. Возможно, если бы дедушка не был бы переполнен железнодорожными сведениями, то внуку и потребовался бы экскурсовод. Симпатичный Игорь Константинович с удовольствием делился с нами информацией, а если бы мы об этом попросили, то, видимо, совершил с нами полноценную экскурсию. Но это было первое знакомство моего Дани с «живыми» паровозами и мы решили ограничиться непрофессиональной дедовой экскурсией. Посидев на прощанье в игрушечном паровозике, ударив в колокол и, сходя в удивительный, отдельно стоящий, железнодорожный туалет, мой счастливый внук забрал деда и бабушку, и мы отбыли из этого замечательного музея. Вздвигнутые всем увиденным мы заглянули в восстановленную церковь Воскресения Христова на набережной Обводного канала и, пройдя еще сто метров, сели около Балтийского вокзала в автобус с надписью «Фонтаны». Мы поехали в Петергоф. Это отдельная история, наверное, не для ЛТ, но я вдруг вспомнил одинаковые ощущения того дня. В Петергофе, гуляя по аллеям, я касался рукой старинных статуй, которых, возможно, касалась и рука Великого Петра. Ощущение жизни, бесконечной, продолжаемой, было тоже, как и тогда, когда дотрагивался до паровозной стали. Ощущение погружения во время.

Неделя в праздничном Санкт-Петербурге пролетела мгновенно. И вот наш брянский фирменный бело-голубой «Пересвет», (названный по имени нашего знаменитого земляка, героя Ку-

ликовской битвы, прославившего в России наш древний маленький город) несет нас назад, домой. Старенькие, 1976 года вагоны, заштопаны, починены, покрашены. Слава Богу, еще на ходу. Но в них чисто, в туалетах сверкает никелем новая фурнитура. Симпатичные проводники в новой красивой форме вежливы и профессиональны. За окнами проносится тихая красота русской земли... Дома, я нашел те статьи в ЛТ. Да, наверное, с точки зрения бизнеса, современного лихого и разворотливого, зарабатывания больших денег в том питерском музее и недостаточно шума. Наверное, маловато рекламы. Возможно..., но мне, человеку не из второго по дороговизне города в мире (Москве), а из простой и тихой русской провинции было среди тех паровозов и тепловозов хорошо. Я с ужасом представил себе ту толчею и галдящие толпы японцев и американских бабок, которая захлестывала нас в Петропавловском Соборе, на «Авроре» или около Спаса на крови – Для денег – хорошо, для души – плохо. И с радостью вспомнил тихое утро и светящееся радостью лицо внука на пустом перроне рядом с голубым гигантом ПЗ6. А Алевтине Алексеевне и Игорю Константиновичу – спасибо!

Это просто путевые заметки, не претендующие на истину, которая, на мой взгляд, не рождается в спорах, а обычно, в них и гибнет. Знакомясь по средствам массовой информации, с деятельностью нынешнего руководства РЖД, в части его отношении к истории, я с удовлетворением вижу, что она (эта деятельность) для него не безразлична. Толстовская «Козлова засека», станция Бородино и памятник Павлу Петровичу Мельникову, вроде бы говорят именно об этом. Очень хочется надеяться, что это направление деятельности на российских железных дорогах «всерьез и надолго».

Сейчас вечер. Рядом мучается мой Данька, склеивая бумажный паровозик, купленный в музее в Питере. Я заканчиваю это произведение, пишу его авторучкой с надписью «150 лет железной дороги Санкт-Петербург – Москва», приобретенной в кассе музея в тот достопамятный день. Как говаривали когда-то – «посмотрел – и вспомнил».

июль – август,
Брянск – С.-Петербург - Брянск





Секция тепловоза ТЭЗ-7305 с составом полувагонов для перевозки глины на подъездных путях цементного завода. Ивано-Франковская обл. Фото И.Мельника, 2004 г.

Цельнометаллический четырехосный полувагон типа 12-753 Уральского вагоностроительного завода грузоподъемностью 63 т, постройки 1987 г. Фото С.Масленникова





Пассажирский электровоз ЭП1-100, постройки НЭВЗ, 2004 г., 2о-2о-2о, мощность 4700 кВт, конструкционная. скорость 140 км/ч