

10/2004 (96)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

WWW.LOKOTRANS.COM

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



Тепловозы Камбарского завода

Путешествие налегке

Львов - город трамвайный

ROKAL как объект
коллекционирования





ВЫБЕРИ ВЫСТАВКУ!

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

международный ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

01 - 04 марта

**РОССИЯ, МОСКВА
КВЦ «СОКОЛЬНИКИ»**

'05

RUS

Выставки Транспортного форума



ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТРАНСПОРТ/PROTRANEX



ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ/CITRANEX



ТРЕЙЛЕРЫ. АВТОФУРГОНЫ/TRAILERS



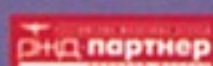
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ/ RAILTRANEX

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:

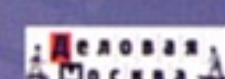
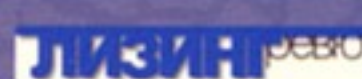
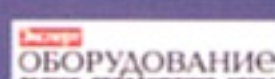
- Министерства транспорта РФ
- Министерства промышленности и энергетики РФ
- Торгово-промышленной палаты РФ
- Культурно-выставочного центра «Сокольники»

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)
e-mail: lokotrans@teleconf.ru

Авторский коллектив:

Ю.Акимов (Москва)
А.Бернштейн (Москва)
А.Белкин (Москва)
В.Буракшаев (Москва)
А.Васильев (Москва)
Дм.Вережкин (Санкт-Петербург)
С.Волков (Ростов/Дону)
В.Галкин (Москва)
Я.Дорошенко (Москва)
А.Иоффе (Москва)
И.Ивонина (Раменское)
Э.Ершов (Москва)
П.Кондратьев (С.Петербург)
О.Корешонков (С.Петербург)
А.Колесов (Екатеринбург)
М.Кацер (Новочеркасск)
С.Лизунов (Пензен. обл.)
Дм.Мамин (Москва)
В.Мельников (Брянск)
А.Никольский (Москва)
Н.Полиенко (Киев)
А.Расчетаев (Челябинск)
Н.Семенов (Монино, Моск. обл.)
А.Шустов (Пущино, Моск. обл.)
Дм.Чернов (Истра, Моск. обл.)
Ю.Филатов (Омск)

Подписка через редакцию:
1 полугодие 2005 (1-6) 440 руб.
Оплата почтовым переводом:
РОССИЯ 140100, Московская обл.,
г.Раменское, а/я 38,
Ивониной Ирине Александровне

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

Точка зрения авторов может не совпадать
с мнением редакции
Ответственность за содержание рекламы
несет рекламодатель
Перепечатка или использование материалов
допускается со ссылкой на Источник
Редакция вступает с авторами в текущую
переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666
Заказ № 6464 Тираж 1000 экз.
Печать ЗАО "Фабрика Офсетной
Печати" (Москва), октябрь 2004
В розницу цена свободная
© Клуб ТИММ "Локотранс"
WWW.LOKOTRANS.COM



ВЛ60К-1837 с грузовым составом на перегоне Зеленчукская - Богославская СКЖД.
Фото В. Склера

4	ЛОК-ПАНОРАМА
6	Музейный запасник в тупике НЭВЗа
7	НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ
	ИЗ ЛИЧНЫХ АРХИВОВ
10	О названиях и переименованиях
	ВЗГЛЯД ИЗ КАБИНЫ
17	Путешествие налегке
	УЗКОКОЛЕЙКА
23	Узкоколейные тепловозы с гидропередачей Камбарского завода
	ЛОК-ПАНОРАМА
27	Демиховская "девятка"
30	ПОЧТОВЫЙ ВАГОН
	ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК
34	Львов город трамвайный
38	ПАКГАУЗ
42	ВИТРИНА
	МАКЕТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
46	История с фотографией
	ВАГОННЫЙ ПАРК
	Полувагон-решетка
	"Рокал" как объект для коллекционирования
	Неожиданное продолжение
	Погрузочное оборудование для склада и депо ТТ
	Куда уехал поезд...
54	ПРИВЕТ С ДОРОГИ
	Разъезд Безвыходный
	Воспоминания С.Ю.Вите

ЛОКОТРАНС теперь в магазине «Техника-Молодежи»
Олимпийский пр-т, д.16., подъезд 9А, 3 эт.
Москва. Метро "Проспект Мира"



Обложка: Тепловоз Ворошиловградского завода в экспортном варианте серии 232 - 228-7 железных дорог ДВ. Фото Ганса Мауэра, Берлин, Эркнер. 2003 г.

В кадре: Модель 2-осной платформы грузоподъемностью 20т сварной и клепанной конструкции с ручным тормозом. НО. Автор модели Дм.Бычков (Москва). Фото О.Сергеева

Обложка: ТУ4-2801. Каринская УЖД. Торфяные поля в районе пос.Октябрьский. Фото П.Кашина



В депо Новосибирск появилась салон-моториса (!) начальника дороги. Ранее этот вагон **ЭД2Т-0053(02)** имел приписку тч Алтайская, где и был осуществлен такой глубокий "тюнинг". На моторный вагон электропоезда был поставлен второй токоприемник, два компрессора, преобразователь. Управление - кнопочным контроллером. Тормоза - краны машиниста усл. №394 и 254. В салоне установлены мягкие кресла, кондиционер, есть кухня с холодильником, микроволновой печью и пр. Салон-моториса имеет туалет и душевую кабину. Разработчики предусмотрели и купе для отдыха машиниста - машинист работает "в одно лицо". Выход на крышу салон-моторисы через радиорубку. Конструкционная скорость - 130 км/ч, но тележки позволяют обеспечивать движение со скоростью до 160 км/ч. В депо Алтайская модернизацию проходит еще один электропоезд - ЭС2-005 (с такой же формой кабины) на базе ЭР2-468.

Фото и информация А.Нестеренко

На 1 октября 2004 года из сборочного цеха НЭВЗ вышел **ЭП1-127**, это уже 39-й электровоз постройки 2004г. За это время построено также 3 новых э/в НП1 №№002-004, идет изготовление ТЭД для электропоездов Демиховского завода. Работа на НЭВЗ идет нарастающими темпами, и все с нетерпением ждут выхода из ворот сборочного цеха новой машины **ТЭС5К-001**.

Д.Артамонов, фото автора



В конце сентября прошло празднование **130-летия Куйбышевской железной дороги** (из официальных сообщений). Но для любителей более точного отношения к истории можно сообщить, что 16 октября 1874 года министр путей сообщения К.Н.Посьет доложил Государю Императору: «...что 12 октября открыто движение пассажирских и товарных поездов по Моршанско-Сызранской железной дороге на протяжении 484,8 верст». Этот день можно считать днем рождения магистрали.

В начале XX века участки нынешней Куйбышевской принадлежали четырем разным дорогам. В 1936 году Самара-Златоустовская дорога была переименована в дорогу имени Куйбышева. В 1942 году между дорогами имени Куйбышева и Юго-Восточной были распределены участки ликвидированной Пензенской дороги. В августе 1944 года в состав магистрали включается линия Киндяковка-Сызрань-Сенная. В 1959 году в состав дороги включена ранее самостоятельная Уфимская железная дорога. Сегодня Куйбышевская находится в числе крупнейших магистралей страны. Развернутая длина главных путей составляет 7385,7 км, эксплуатационная длина - 4846,1 км, более 54% из них электрифицировано. Двумя почти параллельными нитями она протянулась от Подмосквы до Уральских предгорий, связывая Центр и Запад России с регионами Урала, Сибири, Казахстана и Средней Азии. Дорога пролегает по территориям семи областей (Рязанская, Тамбовская, Пензенская, Ульяновская, Самарская, Оренбургская и Челябинская) и трех республик (Мордовия, Татарстан и Башкортостан).

Тепловоз **ТЭП70-0394** в депо Сызрань. Фото О.Гиряла





Музейный запасник в тупике НЭВЗа....

В тупике обкатного кольца НЭВЗа стоят удивительные локомотивы первых номеров. Электровозы примечательны тем, что находятся на "родных" тележках и фактически, за исключением облупившейся краски, во вполне "узнаваемом" состоянии. Это электровоз Н60-003, ВЛ80^Р-300 (это первый электровоз серии ВЛ80^Р, а также электровоз серии ВЛ80-003 (или 004). Сохранность этих машин обеспечило использование их в качестве лабораторных установок института ВЭЛНИИ.

Удалось более пристально осмотреть Н60-003, который просто просится в качестве экспоната для Музея натуральных образцов! Все-таки уникальная машина, ознаменовавшая начало целой эпохи электровозов переменного тока на магистралях нашей Родины!

Хотя "электровозная эра" возможно и не так далека по времени от нас, но экземпляры и образцы техники, требующие сохранения, неумолимо исчезают под усилиями "хозяйствующих субъектов".

Так ВЛ85-061, стоящий возле испытательной станции НЭВЗа, весьма "заболел", а ВЛ80^В-661 вообще порезали в металл в начале этого года...

Тут же на НЭВЗе находится и экспериментальная секция от ВЛ86^Т-001, сохранившаяся без изменений и деформаций. Странно, но почему-то представилось, что для любителей железных дорог России это было бы хорошим делом - воссоединить две секции этого уникального электровоза (напомним, что еще одна секция погибает в Щербинке), и получился бы прекрасный музейный проект! За его реализацию может взяться в данной ситуации только какой-нибудь дорожный музей, подключив организационный и финансовый потенциал дороги.

Н60-003
ВЛ80-003(004!)
ВЛ80^Р-300

Д.Артамонов,
фото автора, 2004 г.

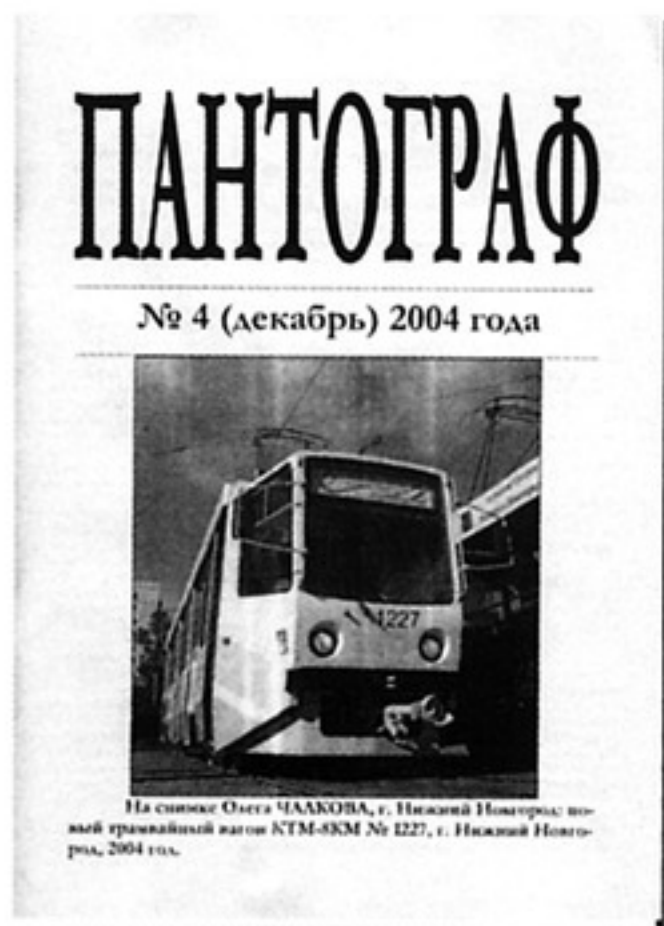


ЖЕЛЕЗОПТЕН ТРАНСПОРТ/ Болгарский журнал 10/2004 поместил статью о путях развития конкуренции на жд транспорте, дан анализ развития национальных и приватизационных проектов на железных дорогах в различных европейских странах, об опыте работы транспортных операторов на территории других стран, статья о железной дороге на острове Рюген, анализ развития тенденций современного тепловозостроения, историческая статья о проекте гигантской железной дороги в Третьем Рейхе, обзор музейных локомотивов Болгарии. Напомним, что этот журнал можно выписывать напрямую из Болгарии через редакцию: "Железоптент Транспорт" 1080 София, ул. Иван Вазов, 3.



MIBA spezial 58/ Сборник для моделистов железных дорог, выпускаемый издательством MIBA (кстати, есть такой и ежемесячный журнал) посвятил этот выпуск железным дорогам на пограничной полосе, а также модельному решению этих проблем. Рекомендуем ознакомиться с этим интересным взглядом - ведь государства разделяют не только границы, но и разная ширина колеи, разные виды тока для электровозов и пр. пр. Как можно это все учесть в жд моделизме, что нужно знать моделисту, чтобы построить исторически достоверный макет или модуль не "по мотивам".... В сборнике неплохая статья-обзор по выпускаемым моделям электровозов в N и HO, прототипы которых работают на железных дорогах соседствующих государств Европы - это многосистемные электровозы.

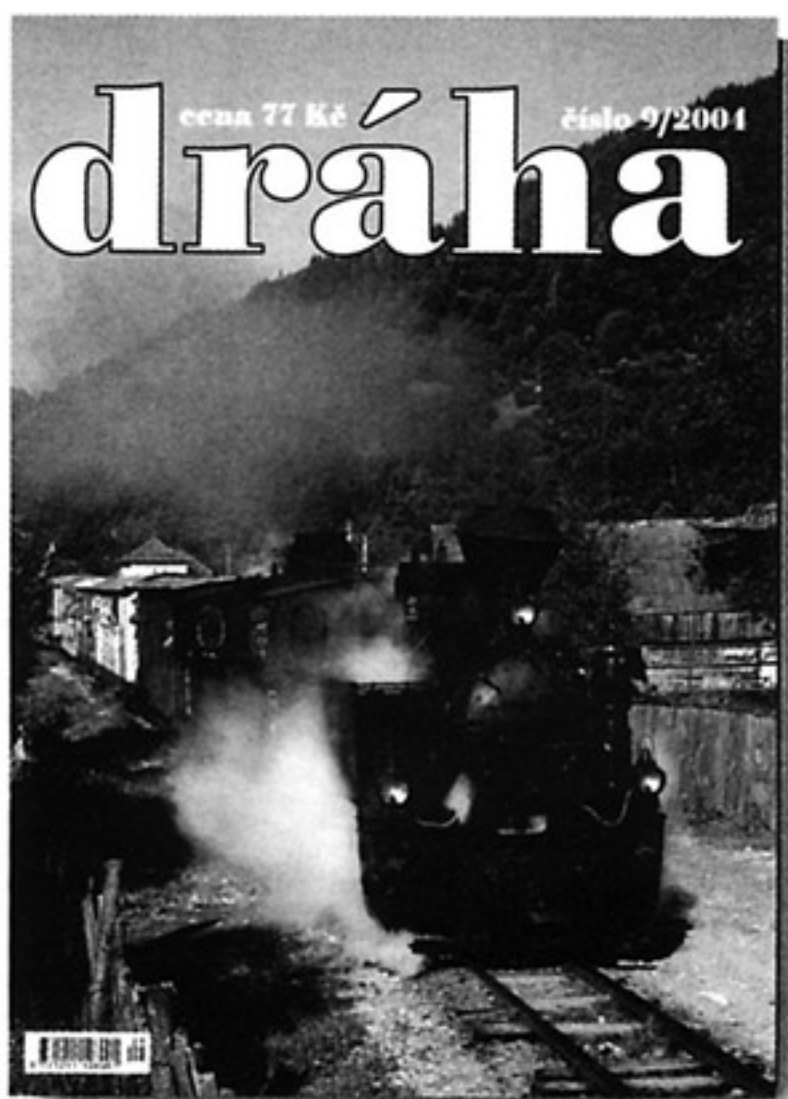
На 3 стр. обложки мы предлагаем посмотреть на вариант макета на бывшей междугерманской границе.



ПАНТОГРАФ. №4 (декабрь) 2004. Журнал имеет 42 страницы новостей, обзоров и исторических сведений о городском транспорте. В номере - завершение рассказа о новочеркасском трамвае в рубрике "Трамвайные хозяйства бывшего СССР", статья о троллейбусах Луганска, электротранспорте Донецка, трамваях Львова, репортаж о выставке "Пассажир 2004", читатель узнает о семействе троллейбусов ЗИУ, и многое другое.



РАСПИСАНИЕ движения пассажирских поездов 2004-2005 гг. Официальное издание ОАО РЖД на период обращения поездов с 30 мая 2004 по 28 мая 2005 гг. Книга на 602 стр. (16,5x23,5), цветная вкладка 42x59 см - карта-схема РЖД России и Европейской части, содержит полное расписание движения пассажирских поездов, алфавитный список станций и остановочных пунктов с указанием номеров таблиц расписаний, расписания движения поездов и беспересадочных вагонов в международном сообщении. Книга рассчитана на всех пассажиров РЖД, а также любителей железных дорог, желающих иметь текущую официальную информацию.

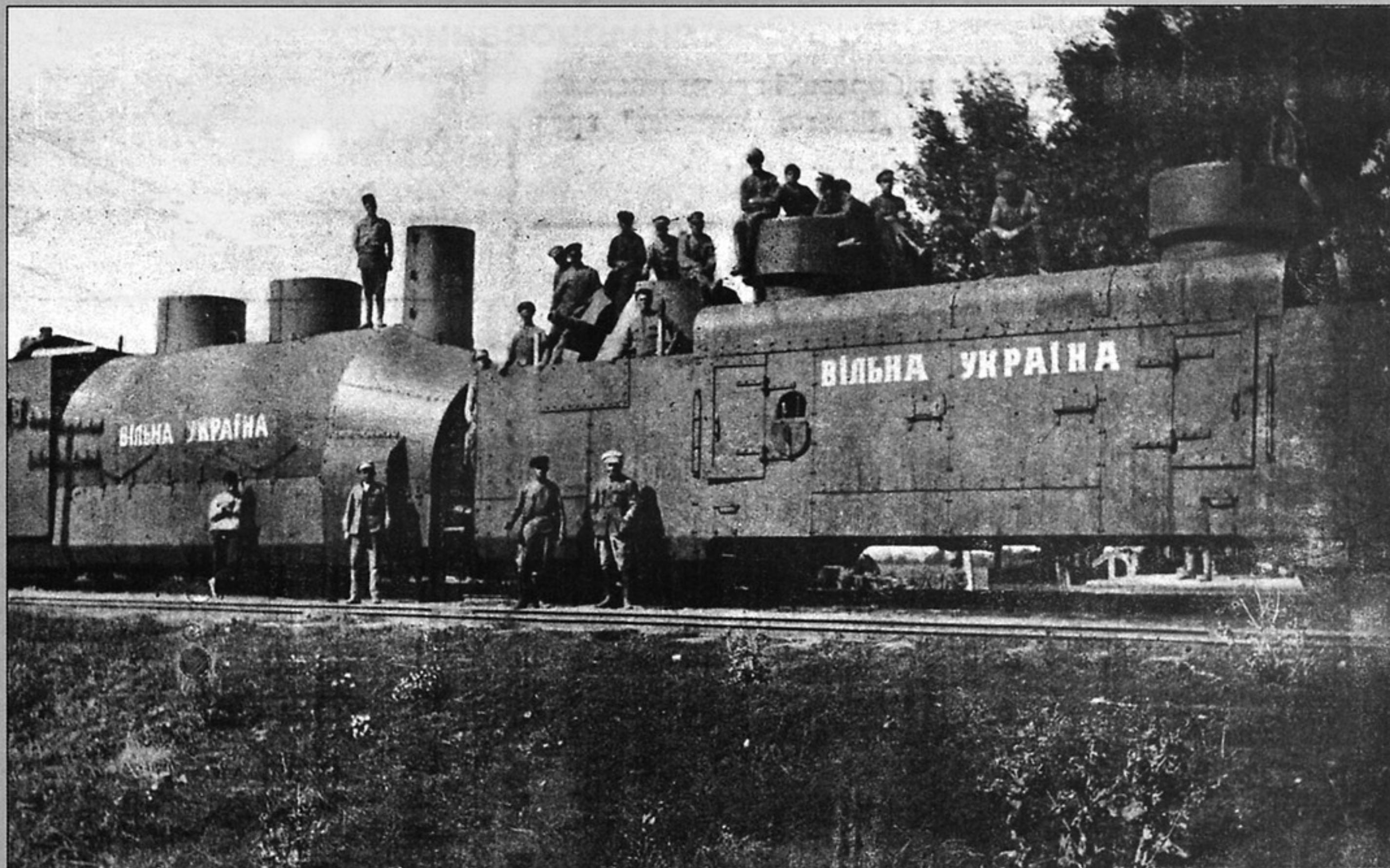


DRAGA/ (Дорога) - чешский иллюстрированный журнал, сентябрьский номер посвящен чешской судьбе (серия 555) немецкой военной серии - "фрау" - BR52. Автор Мирослав Петер приводит полный статистический обзор этой серии на территории железных дорог Чехии.

В журнале опубликованы сведения о состоянии и приписном парке Чешских железных дорог на 1 июля 2004 года. Поскольку в России продолжается параноя секретности, то русские любители пусть изучают статистику зарубежную. Объяснять, зачем надо такие вещи скрывать в России? Задайте вопрос: А что обычно следует делать тайно?



EISENBAHN KURIER/ Возможно, что один из лучших журналов для любителей железных дорог и жд моделизма, увлеченных немецкой и европейской тематикой. В этом номере текущие обзоры состояния и статистики немецкого локомотивного парка, о локомотивах концерна Bombardier из Касселя, большой репортаж о выставке InnoTrans-2004 в Берлине, несколько статей о паровозах - о прусских сериях в Словакии, о латвийских машинах Tk234 от Хансюргена Венцеля и о немецкой серии BR64. А также репортаж из Бразилии, модельный разбор 44-го паровоза от Weinert, и др. материал. Почитать и посмотреть есть что.



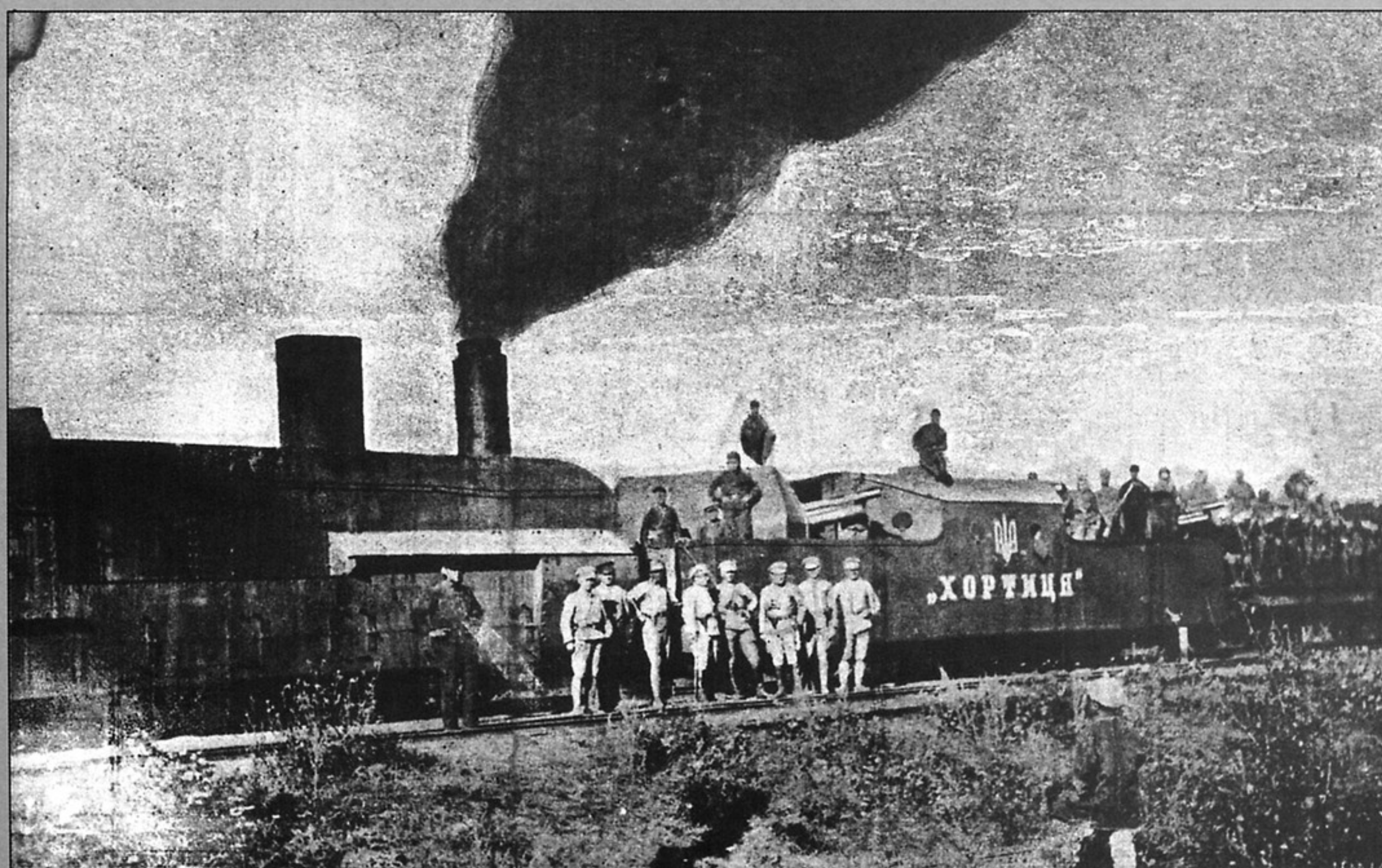
Українська Галицька Армія в боротьбі проти москалів.
Республіканський броневик „Вільна Україна“ враз
з пробойним кулієм бр. У. С. С.
УКРАЇНА, ШАЛАШКА, в вересні 1919.

Тов. „Бистриця“.

Українська Галицька Армія в боротьбі проти москалів.
Республіканський броневик „Хортиця“ при пробойно-
вому кулієві бригади У. С. С.
УКРАЇНА, ШАЛАШКА, в вересні 1919.

Украинская галицкая Армия в войне против
красной России: украинский республиканский
бронепоезд „Вильна Украина“ и „Хортица“. 1919 г.
Издательство „Тов.Бистрица“.

Из коллекции Я.Дорошенко



О названиях и переименованиях

Название железнодорожных станций, городов, поселков, улиц, присвоение имен предприятиям в нашей стране давно приобрело политический характер. Еще император Павел I переименовал все города России, названные в честь его матушки Екатерины. Сохранился документ о том, состоящий при петербургском генерал-губернаторстве казначей Алексеев «давший подорожную в Екатеринослав в противность именного ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА повеления о наименовании того города Новороссийском» 29 октября 1800 года был предан суду!

(Н. Эйдельман «Грань веков» СПб изд. «Экслибрис» 1992 г. стр. 53)

При Александре I городам вернули первоначальные имена в честь бабушки Екатерины Великой. И при других царях были переименования городов. Большое количество переименований городов, поселков, железнодорожных станций, улиц произошло после октября 1917 года. К сожалению, у меня нет постановлений о переименованиях 20-х и 30-х годов, зато попались в руки законы 50-х и 60-х годов.

Напомним, что в 1953 году, после смерти И.В.Сталина, Генеральным Секретарем ЦК КПСС «был избран» Н.С.Хрущев. На XX съезде КПСС он сделал секретный доклад, разоблачивший культ личности, а 11 сентября 1957 года был принят Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об упорядочении дела присвоения имен государственных и общественных деятелям краям, областям, районам, а так же городам и другим населенным пунктам, предприятиям, колхозам, учреждениям и организациям». В нем отмечалось, что присвоение имен при жизни деятелей «ведет к неправомерному возвеличиванию отдельных личностей, умаляет роль партии, как коллективного руководителя и организатора масс, не способствует правильному воспитанию кадров в духе партийной скромности». Поэтому Президиум Верховного Совета постановил:

1. Признать необходимым прекратить в дальнейшем присвоение краям, областям, районам, а так же городам и другим населенным пунктам, предприятиям, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, колхозам, учреждениям, учебным заведениям и организациям имен государственных, общественно-политических деятелей, деятелей науки и культуры при их жизни.

3. Считать целесообразным произвести переименование областей, районов, городов, поселков, сел, предприятий, колхозов, учреждений и организаций, которым присвоены имена ныне здравствующих государственных и общественных деятелей...

4. Считать утратившими силу ранее принятые по этим вопросам законодательные акты согласно приложения.

В приложении приводится список из 10 Постановлений Президиума ЦИК СССР, из которых нас интересуют

следующие:

от 6 марта 1930 года «О переименовании станций железных дорог в плановом порядке» (Протокол № 30 п. 24 заседания Президиума ЦИК СССР от 6 марта 1930 г.)

статья 4 Постановления от 10 декабря 1930 г. «О переименовании одноименных населенных пунктов Московской области» (Протокол № 51, п. 24 заседания Президиума ЦИК от 13 декабря 1930 г.)

от 3 ноября 1931 года «О порядке присвоения имен отдельных работникам городам, ж.-д. станциям, районам, селам, предприятиям и т.п.» (Протокол № 21 п. 11 заседания Президиума ЦИК СССР от 3 ноября 1931 г.)

от 27 мая 1936 года «О прекращении переименований городов, районных центров и местечек и железнодорожных станций» (СЗ СССР, 1936 г., № 31, ст. 275)

После этого по стране пронесся шквал переименований. Более всего он коснулся улиц. А ведь большая часть из них была названа в честь Героев Советского Союза 30-х годов: летчиков, полярников, ударников труда. И если улицы Сталина переименовывались в Коммунистические, то улицы Чкалова, Громова, Папанина и им подобные – в безликие Северные, Прямые и т.д.

Но это постановление не коснулось имени И.В. Сталина. К тому времени он был мертв. Поэтому 2 декабря 1961 года принимается специальный Указ Президиума Верховного Совета СССР «О признании утратившими силу законодательных актов СССР о присвоении имени Сталина». Среди них были Постановления ЦИК СССР:

от 6 ноября 1924 г. «О переименовании г.Юзовки, округа Юзовского и ст. Юзово» (Вестник ЦИК СНК и СТО СССР, 1924 г., № 6, ст. 199)

от 10 апреля 1925 г. «О переименовании г.Царицын в г.Сталинград,... и ж.-д. станцию Царицын в Сталинград» (СЗ СССР, 1925 г., № 25, ст. 171)

пункты 2 и 16 Постановления от 9 августа 1929 г. «Об уточнении наименований одноименных населенных пунктов» (СЗ СССР, 1929 г. № 53, ст. 495)

от 1 декабря 1929 г. «О переименовании столицы Таджикской Социалистической Советской республики – г. Дюшамбе в г. Сталинобад» (СЗ СССР, 1929 г., № 76, ст. 733)

от 5 мая 1932 г. «О переименовании г. Новокузнецк в г.Сталинск...» (СЗ СССР, 1932 г., № 37 ст. 224)

от 27 декабря 1933 г. «О переименовании города Бобрики в город Сталиногорск» (СЗ СССР, 1934 г., № 1, ст. 6)

от 17 марта 1934 г. «О переименовании города Цхинвали в город Сталинири» (СЗ СССР, 1934 г., № 17, ст. 127)

пункт 1 Постановления от 27 июля 1934 г. «О переименовании некоторых районных центров Еврейской национальной области» (СЗ СССР, 1934 г. № 40, ст. 318)

17. от 2 декабря 1935 г. «О присвоении Владивостокскому тоннелю имени т. Сталина» (протокол заседания Президиума ЦИК СССР, 1935 г. № 26, п. 32)

20. от 4 января 1936 г. «О переименовании Екатерининской железной дороги в Сталинскую железную дорогу» (СЗ СССР, 1936 г. № 3 ст.24)

25. пункты 5, 6 и 8 Постановления от 17 мая 1937г. « О приведении наименований районных центров в соответствие с наименованиями районов по Киргизской ССР» (Протокол заседания Президиума ЦИК СССР, 1937 г., № 96, п. 5)

А через полтора месяца – новый Указ от 15 января 1962 года «О признании утратившим силу законодательных актов СССР о присвоении имен Ворошилова, Молотова, Кагановича и Маленкова». Это касалось следующих Постановлений Президиума ЦИК СССР:

от 6 января 1930 г. «О переименовании ст. Благодатная Юго-Восточной ж.д. в ст. Ворошилова» (СЗ СССР, 1930 г., № 7, ст. 82)

от 3 мая 1931 г. «О переименовании гор. Алчевск в г. Ворошиловск» (протокол заседания Президиума Верховного Совета СССР, 1931 г., №5, п. 13)

7. от 1 апреля 1936 г. «О переименованиях по Дальневосточному краю» (СЗ СССР, 1935 г. № 18 ст. 151)

8. от 29 апреля 1935 г. «О пятнадцатилетии освобождения Ставрополя от белогвардейских банд» (СЗ СССР, 1935 г. № 25, ст. 199)

9. от 8 июня 1935 г. «О переименовании железнодорожных станций Уссурийской железной дороги в связи с переименованием районов Дальневосточного края»(СЗ СССР, 1935 г. № 33, стр. 684):

пн. 9. станции Никольск-Уссурийский в станцию Ворошилов-Уссурийский

пн. 26. станции Покровка в станцию Молотов

пн. 63. станции Екатеринославка в станцию Каганович

14. от 17 февраля 1936 г. «О переименовании станции Луганск Донецкой ж.д. в станцию Ворошиловоград» (СЗ СССР, 1936 г. № 20, ст. 174)

21. от 21 июня 1931 г. «О переименовании г.Мотовилихи в г. Молотово» (СЗ СССР, 1931 г., №40, ст. 277)

32. от 3 мая 1936 г. «О переименовании Забайкальской железной дороги в дорогу им. Молотова В.М.» (СЗ СССР, 1936 г., № 24, ст. 190)

40. от 21 февраля 1939 г. «О переименовании Евдокимовского района Орджоникидзевского края в Молотовский район и села Евдокимовское – в село Молотовское» (протокол заседания Президиума Верховного Совета СССР, 1939 г., № 5, п. 128)

44. от 8 марта 1940 г. «О переименовании города Пермь в город Молотов и Пермской области в Молотовскую область» (Ведомости Верховного Совета СССР, 1940 г., № 10)

45. от 8 марта 1940 г. «О переименовании г. Нолинска и Нолинского района Кировской области» (Ведомости Верховного Совета СССР, 1940 г., № 10)

57. от 17 июля 1932 г. «О присвоении вновь образован-

ному рабочему поселку при руднике им. Кагановича, Богородицкого района Московской области, наименования Каганович» (протокол заседания Президиума ЦИК СССР, 1932 г., № 43, п. 17)

61. от 13 мая 1935 г. «О присвоении имени тов. Л.М. Кагановича Московскому метрополитену» (СЗ СССР, 1935 г., № 32, ст. 255)

64. от 11 июня 1935 г. «О присвоении имени т. Кагановича Л.М. Днепропетровскому институту инженеров транспорта» (протокол заседания Президиума ЦИК СССР, 1935 г., № 10, п. 28)

66. от 27 июня 1935 г. «О присвоении имени т. Кагановича Л.М. Каширской ГЭС и о переименовании города Терновска Каширского района Московской области в город Каганович» (СЗ СССР, 1935 г., № 34, ст. 298)

67. от 8 августа 1935 г. «О присвоении Октябрьскому вагоноремонтному заводу в Ленинграде имени тов. Кагановича Л.М.» (СЗ СССР, 1935 г., № 16, п. 15)

73. от 16 декабря 1935 г. «О присвоении Московскому тормозному заводу имени т. Кагановича Л.М.» (СЗ СССР, 1936 г., II отдел № 1, ст. 7)

76. от 10 марта 1936г. «О присвоении Усть-Катавскому заводу имени т. Л.М. Кагановича» (СЗ СССР, 1936 г., отдел, № 8, ст. 73)

77. от 11 марта 1936 г. « О переименовании Пермской железной дороги в дорогу имени Л.М.Кагановича» (СЗ СССР, 1936 г. № 20, ст. 173)

78. от 8 апреля 1936 г. «О присвоении заводу «Може-рез» и Перовскому вагоноремонтному заводу имени Л.М.Кагановича и Подольскому крекинго-электро-возостроительному заводу и Московскому заводу имени т. Орджоникидзе» (СЗ СССР, 1936 г., II отдел «12, ст. 117)

79. от 9 мая 1936 г. «О переименовании станции и поселка Попасная Донецкой железной дороги» (видимо в Каганович) (СЗ СССР, 1936 г., № 24, ст. 256)

80. от 14 мая 1936 г. « О присвоении имени т.Кагановича Л.М. железнодорожной станции Пашенная (дорога имени т. Молотова В.М.) (СЗ СССР, 1936 г., № 27, ст. 228)

83. от 25 ноября 1955 г. «О переименовании станции «Охотный ряд» Московского метрополитена им. В.И, Ленина» (Ведомости Верховного Совета СССР, 1955 г., « 23, ст. 449)

А вот тов. Маленкову Г.М. не повезло. Во всей стране для него нашелся только один завод №119, которому имя было присвоено 23 июня 1940 г. В Указе не расшифровывается какой это завод.

В Указе приводятся ссылки на первоначальные документы, данные в скобках (СЗ – свод законов), которых мне не удалось найти. Но все равно, этот Указ позволяет уточнить как дату присвоения, так и дату отмены имени.



Путешествие налегке



Приближающееся лето и очередной отпуск навевали мысли об очередном путешествии, посвященном железнодорожной тематике. Неожиданно возник вариант: мой хороший друг Сергей, водитель большегрузного автомобиля, сам предложил съездить с ним в Германию. Всего-то расходов - 35 евро за разовую шенгенскую визу. И вот, взяв с собой несколько банок тушенки, шмат сала, я устроился в комфортабельной кабине немецкого DAF. Не буду описывать автомобильную часть своего путешествия. Моя главная цель - знакомство с германской железной дорогой, то есть с Deutsche Bahn (DB) (Напомним, что существовали Deutsche Bundesbahn DB (федеральные железные дороги ФРГ) до объединения в 1990 г. с Deutsche Reichsbahn (государственные железные дороги ГДР).

Пока шли транзитом по территории Польши, то запомнилось обилие красного мака по откосам на перегонах вдоль путей. Это было хорошо видно при пересечении железной дороги по переездам и путепроводам. Вид несколько необычный для нашей железной дороги - вдоль линии сплошная краснота, а дальше зеленое поле.

Въехав в Германию, заночевали на Autohof (стоянка грузовых автомобилей) недалеко от Франкфурта - на Оudere. Примерно в километре от нас на поле я увидел светящийся окнами движущийся поезд из двухэтажных вагонов. Рано утром перед отправлением в путь в запасе было часа три. И, захватив с собой своего верного спутника - цифровой фотоаппарат, я зашагал по еще мокрому от росы полю к железной дороге. Быстро преодолев это расстояние, расположился в лесочке у полотна. Минут через пять мимо «прошуршал» региональный поезд с красным 4-х осным электровозом серии 143 с четырьмя такими же красными двухэтажными ваго-

нами и кабиной управления на последнем из них. Скорость - примерно километров 120 в час. С интервалом минут в пятнадцать в каждом направлении пронеслись они то туда, то сюда. Причем электровоз всегда располагался в одном направлении в сторону Франкфурта, а назад они шли вагоном с кабиной управления вперед. Эти поезда играют ту же роль, как у нас, пригородные электрички. Двери у них открываются и закрываются автоматически. Четыре двухэтажных вагона по вместимости, почти как наши восемь. Вагоны длиннее, чем вагоны наших электричек и, соответственно, выше. Примечательно то, что пока я

находился в лесу у линии, меня никто не укусил - ни комар, ни овод, хотя лес, в принципе, ничем не отличался от нашего - есть и сушняк и поваленные деревья.

Рядом со мной находился проходной светофор - на невысокой мачте, двухлинзовый, с горизонтальным расположением линз. Одна из них горит красным, а другая желтым и зеленым огнями. Походил по щебеночному балласту - специально хотел найти хоть одну бумажку или окурочку. Но не удалось. Пробыв здесь около тридцати минут, я отснял несколько региональных поездов и один экспресс Берлин - Варшава, ко-

Один из составов поезда S-Bahn около Гамбурга



торый вел 6-осный электровоз серии 180. Затем вернулся к машине, и мы с Сергеем продолжили свой путь к пункту нашей выгрузки - Гамбургу. Все локомотивы, будь то электровоз или тепловоз, кроме скоростных поездов ICE, имеющие отношение к единой сети железных дорог Германии имеют одно цветовое оформление - красный цвет кузова, белую полосу и аббревиатуру DB.

Локомотив остановился за стрелкой, из него вышел человек в оранжевом жилете, как я подумал - составитель, перевел ручную стрелку, и тепловоз двинулся на один из путей к группе стоящих на нем вагонов. Подцепив их, локомотив двинулся в мою сторону. Здесь находился небольшой переезд без шлагбаума, и тепловоз подал перед ним короткий гудок. Напротив меня тепловоз остановился. Двери в кабину были открыты и, каково же было мое удивление, когда я увидел, что в кабине никого нет. Тепловоз управлялся с переносного пульта, который висел на шее у локфюрера (машиниста), который в это время находился на подножке последнего вагона. Оказывается, человек в оранжевом жилете и был этим самым локфюрером, который в одном лице и составитель, и стрелочник, и машинист. Всю необходимую работу он делал один - переводил стрелки, соединял и разъединял концевые рукава и винтовые стяжки вагонов, управлял локомотивом. Забегая вперед, скажу, что спустя час я уже видел тепловоз (тот же номер) на одной из станций Гамбурга, когда он вел со скоростью километров восемьдесят в час небольшой состав из десятка вагонов. Гамбург - большой железнодорожный узел, где есть крупные и мелкие станции, несколько вокзалов, большой объем местной маневровой работы. Бросается в глаза, при взгляде со стороны, высокая мобильность и оперативность работы их железных дорог. Надо - тепловоз работает в порту, нет на данный момент времени там работы - будет осуществлять вывозную работу между крупными станциями. И все это один человек в одно лицо. У нас скажут - да такое невозможно, один человек столько не выдержит? Да не выдержит, при наличии такого количества бюрократов, изобретающих сотни и тысячи никчемных, таких же, как они сами, инструкций и указаний, всевозможных регламентов переговоров, и еще там чего-нибудь, не помогающих, а только мешающих работе. Поскольку при бюрократической системе управление во главу угла деятельности ставится обеспечение своей значимости на должности, а не здравый смысл, польза для дела или экономический расчет. Немецкий машинист способен один выполнять работу, на которую у нас потребовался бы десяток человек. Ведь в принципе выполняется простая задача - из пункта А в пункт В перевезти груз или пассажиров. Ну, как, например, на качество и скорость доставки пассажиров отражается, так называемая, минутная готовность при отправлении со станции - особый регламент переговоров между машинистом и помощником? А ведь за невыполнение его людей наказывают - премии лишают. А в Германии вообще нет помощников, там не с кем переговариваться, но поезда, тем не менее, ходят быстрее и с большим качеством выполнения графика. Или, например, как



Тепловоз серии 295 с дистанционным управлением в промзоне Гамбурга. Фото автора

отразится на движении поезда то, как машинист осматривает ходовую часть локомотива с молотком или без молотка. Глядя на нашего машиниста со стороны, немец покрутил бы пальцем у виска. Ведь даже будь он трижды ослабленный бандаж у нагруженной колесной пары по звуку ничего не определишь. Но есть инструкция, и машинист-инструктор, наблюдающий из-за кустов за тем, как машинист осматривает локомотив, лишает его предупредительного талона и, соответственно, денег. Все при деле! Одни изобретают всевозможные инструкции, другие - контролируют их выполнение. А «воз», т.е. электровоз, и ныне там. Все те же контакторно-реостатные электровозы с электродвигателями постоянного тока, все те же черепахи скорости пассажирских поездов на большинстве линий, как и в начале прошлого века. Ведь еще в дореволюционное время паровозы серии С водили пассажирские по-

езда со скоростями 100 и более километров в час... "Дайте время! - закричат мне, - вот-вот и разгонится "русская тройка", описанная еще у Гоголя!" Жаль, что не помнят эти крикуны, что "тройке" сидит-то Чичиков, а он - известный авантюрист и мошенник... Ну, я отвлекся...

В мои планы входило посетить "Модельбанн" - магазин по продаже железнодорожных моделей, адрес которого я узнал из интернета еще у себя дома. Доехать оказалось возможным от станции «Вильгельмсбург», и я со своим плохим немецким отправился в путь.

Станция небольшая. Пятнадцать путей. Проходящие пассажирские и местные поезда на ней не останавливаются, даже нет остановочной платформы. Рядом с основными путями проходит линия S-Bahn - городская железная дорога, что-то типа нашего метро. Питание ТПС осуществляется от третьего рельса, проложенного сбоку. Линия идет и по

Панорамные вагоны поезда S-Bahn серии 488 501 для экскурсионных и специальных поездок. Фото Ганса Мауэра, Берлин



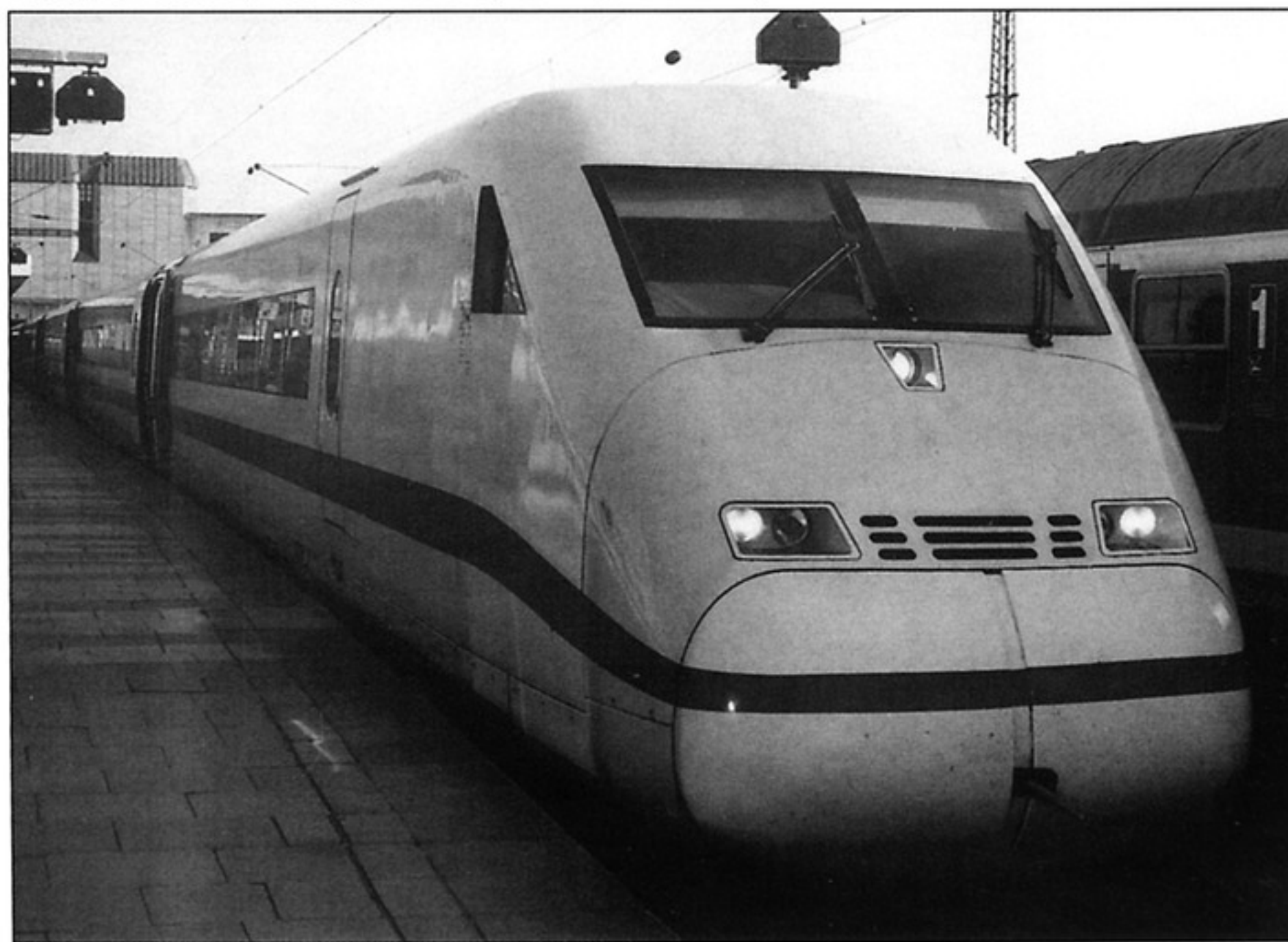


Проходящий поезд на ст. Вильгельмсбург. Электровоз серии 146-01 в хвосте поезда пассажирской сети "Metronom". Машинист находится в кабине вагона управления. Фото автора

Дизельная автомотриса на станции Хильдесхайм. В кабине - машинист - "фрау-локфюрер"



Поезд ICE на станции Гамбург-Альтона, июнь 2004 Фото автора



поверхности и под землей. Попасты на станцию S-Bahn очень легко - просто проходишь по эстакаде на перрон и садишься в поезд. Никаких турникетов. Однако при таком варианте, в случае проверки билетов, можно нарваться на крупный штраф, а для иностранца тем более, стать персоной non-grata. Поэтому лучше купить билет, в автомате, висящем в вестибюле крытой эстакады, где указаны все станции линии S-Bahn, находящиеся на линиях данного города. Этим вариантом я и воспользовался. Появились даже вагоны S-Bahn (серия 488) с панорамными окнами для лучшего обзора. Эти поезда предназначены для экскурсионных и специальных поездов, но речь идет о предоставлении дополнительных услуг пассажирам, которые хотят любоваться своей страной из окна поезда, а вот упоминаний о каких-то "спецмотрисах" для должностных лиц, со спецумывальниками или спецкупе со спецсортимирами найти не удалось....

На перроне, я не поторопился сесть в вагон, а стал наблюдать за проходящими поездами основной железной дороги и фотографировать их. Никому и в голову не пришло хватать меня, засвечивать пленку, тащить в отделение полиции. И здесь более подробно хочется остановиться на своих впечатлениях от увиденного. Судя по карте города, эта станция расположена в черте Гамбурга, на линии Берлин - Гамбург. Через пару километров - главный вокзал города - Hamburg Hbf, но скорости движения поездов очень высокие. Я не успевал их фотографировать - жду поезда с одной стороны, держу наготове фотоаппарат, оглянусь в противоположную сторону, а вот и поезд, как ветер, и уже проносится мимо. Само движение поезда создает впечатление жесткости и устойчивости - вагоны и их ходовые части идут ровно без подпрыгиваний и колебаний, что говорит о хорошем качестве пути. Прошло несколько пассажирских и один грузовой поезд. Как я узнал позже у одного немецкого железнодорожника, скорости движения грузовых поездов в Германии до 110 км/ч. Средний вес поезда - 2500 тонн.

Вот напротив меня у закрытого сигнала остановился небольшой грузовой поезд с четырехосным тепловозом серии 216. Как только он стал, машинист тут же заглушил дизель. Минут через пять ему открыли сигнал, тепловоз запустился и тут же поехал. Как если бы, например, завелся автомобиль и сразу начал движение. Действительно, зачем попусту «тарыхтеть», загрязнять атмосферу, если поезд стоит. У нас бы такой вариант не прошел - пока не работал дизель, из дырявой тормозной магистрали ушел бы воздух, да и тепловоз мог бы не запуститься из-за слабой аккумуляторной батареи. Пролетело мимо несколько одиночных локомотивов, тоже с очень высокой скоростью. Один из них был всем известный тепловоз серии 232 «Людмила», производства Ворошиловградского тепловозостроительного завода, именуемый у нас серией ТЭ109, что вселило немного гордости за прошлые достижения нашей (теперь украинской) промышленности. Однако наши ТЭ, у нас с такими скоростями не летают. Скорость, скорость и скорость - вот девиз работы немецких железных до-



Тепловозы V160 с гидравлической передачей строились с 1964 по 1969 гг. серией из 214 машин. Хорошо зарекомендовав себя в работе, получили развитие в целом семействе подобных машин. После изменений в системе единого учета в настоящее время машины получили обозначение как серии - 216.

Слева - тепловоз V160 010 в августе 1967 г. Фото В.-Д.Лоос (ЕК)

Кабина машиниста тепловоза серии 216, июнь 2004 г. Фото автора



рог. Поезда, действительно, тут не ходят, как у нас, а летают по рельсам. Стоя здесь на этой небольшой платформе станции Вильгельмсбург, я ощутил мощь и высокий технологический потенциал их железных дорог, и мне стало тоскливо от сознания все более растущей пропасти. Все дальше шестидесятые, семидесятые годы, когда уровень развития железнодорожной техники позволял поставлять локомотивы не только в азиатские страны, но и в Европу. А теперь? Где они, и где мы? И разрыв этот все увеличивается.

Постояв так некоторое время на платформе и насытившись впечатлениями, я сел в один из подошедших поездов S-Bahn и отправился в путь. Примечательно, что машинистами на этих поездах работают как мужчины, так и женщины, примерно в равном соотношении. Внутреннее убранство вагонов не чета нашему метро - мягкие в гобеленовой обивке сиденья расположены не вдоль, а поперек вагона, как в автобусе. Скорость поезда также довольно приличная - около 100 километров в час. На торцевых стенках вагонов также имеются окна, через которые виден соседний вагон. Разница в ощущениях - при движении поезда практически нет колебания вагонов относительно друг друга, как будто они жестко связаны, что свидетельствует о высоком качестве содержания рельсовой колеи. Поезд шел то по поверхности, то нырял в туннель под землю, то мчался по высокой металлической эстакаде на уровне крыш домов старого Гамбурга, похожего на Венецию из-за множества водных каналов. Проехали главный вокзал города красивый, с огромным, старой конструкции дебаркадером, накрывающем пути почти на всем протяжении. Вокзал не тупиковый, а проходной.

Поезд прибыл на станцию Гамбург-Альтона, где мне пришлось сделать пересадку на другой поезд линии S-Bahn. Этот вокзал тупиковый и не имеет крытого дебаркадера. В модельный магазин попасть не удалось, так как он уже был закрыт, и на обратном пути я вышел на этой станции, чтобы поближе рассмотреть локомотивы и поезда. Первое, что попало в глаза - только что прибывший поезд с тепловозом 216, еще стоящий у перрона. Я подошел к локомотиву. «Локфюрер», высунувшись из окна, разговаривал с человеком, сто-

ящем на перроне. Я представился как «локфюрер из России» и попросился внутрь посмотреть. Меня охотно пустили. Тепловоз этой серии уже не новый, это машина выпуска семидесятых годов. Пульт управления и вся кабина окрашены серым цветом. Рукоятка контроллера в виде штурвала. Справа в углу, как и у нас, рукоятки управления тормозами - всего поезда и локомотива. Все-таки тепловоз, он и в Африке тепловоз, в кабине присутствует характерный запах дизтоплива. Но все очень чисто. Сам машинист был в белой футболке, без формы. Я сфотографировал его за пультом, а потом попросил его сфотографировать меня. Побыв еще немного в кабине, я поблагодарил и вышел на перрон. У соседнего перрона стоял скоростной белый красавец ICE. Я подошел к головной части, непосредственно к электровозу. Необходимо пояснить, что из себя представляет этот поезд - по обоим концам, электровозы, на которых имеются тяговые двигатели и все силовое оборудование. Между ними - вагоны для пассажиров с автоматическими дверями. Места в вагонах только сидячие. Электровозы с вагонами выполнены в одной цветовой гамме, что составляет единый поезд. Такая компоновка существенно отличается от электропоездов, где моторные вагоны расположены по всему составу. Существует уже несколько поколений поездов ICE - ICE1, ICE2, ICE3. Но в ICE3 (постройка 1999 г.) в 8-вагонном поезде

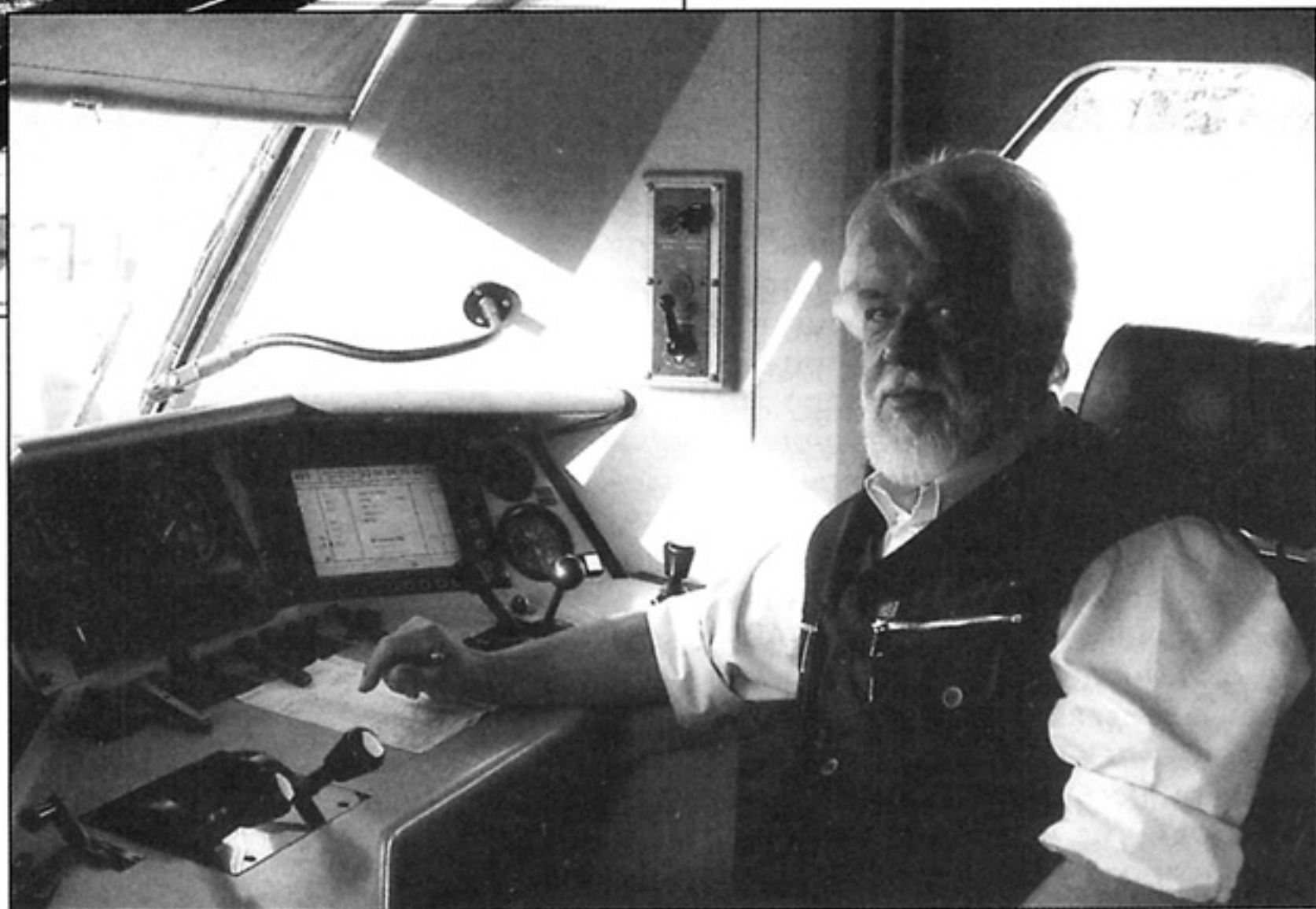
распределили равномерно все оборудование, в поезде 4 вагона имеют привод, а 4 вагона - без привода. Это позволило уменьшить нагрузку на ось до 16 т. Скорость, на которую рассчитан ICE3 - 330 км/ч. Интересно и то, что в головном вагоне кабина машиниста ICE3 отделена от пассажирского салона только прозрачным стеклом, и некоторые счастливицы, оказавшись на первых местах, могут наблюдать все действия машиниста и дорогу впереди.

По этому поводу приведу рассказ одного известного московского коллекционера, который, будучи в Германии, как раз и оказался таким счастливицей на одном из этих мест, путешествуя из Мюнхена в Берлин. Как он рассказывает: «...заняв, свое место в первом вагоне сразу за кабиной машиниста я увидел, что в кабине находились двое - один, очевидно, машинист, располагался в кресле посреди кабины, другой человек сидел сбоку и занимался с ноутбуком, на экране которого возникали изображения токоприемников поезда. Скорее всего, это был инженер, исследующий процесс токосъема. Далее он рассказал о том, как после отправления, следуя по хитросплетениям путей станции, этот инженер следил за экраном ноутбука, включая изображения то одного, то другого токоприемника. Затем, когда поезд вырвался на простор перегона, машинист без усилий перевел рукоятку режима тяги в одно из положений, инженер выключил ноутбук и



Электровоз 101 050, работающий на линиях объединенной Европы с пассажирским поездом "Евро Сити" №174 "Negrelli". Этот четырехосный электровоз мощностью 6400 кВт (максимальная скорость 220 км/ч) строился концерном ADTRANZ с 1996 по 1998 гг. Фото Ганса Мауэра.

Машинист в кабине электровоза серии 101. Фото автора



отодвинул его от себя. Оба в полоборота повернулись в креслах друг к другу и начали смотреть эротический журнал - поезд повела автоматика. Доведенная до высших показателей система безопасности и автоматического управления поездом исключило самую ненадежную составляющую - человеческий фактор. Трудно понять, почему на наших железных дорогах считается, что дублирование сигналов голосом, нажатие вручную кнопок для подтверждения своей бдительности и прочие «изобретения», более надежные.

Скорость поезда составляла 210 километров в час. Здесь есть повод рассказать о системах безопасности на немецких железных дорогах. На участках со скоростью движения до 160 километров в час локомотивы не оборудуются локомотивной сигнализацией, передающей показания путевых светофоров на локомотив. Машинист ведет поезд, визуально наблюдая за показаниями сигналов. Существует понятие - главный сигнал и предупредительный перед ним. Расстояние между главными светофорами на перегоне значительное - 3-4 километра. Если видимость главного светофора менее тормозного пути, то перед ним устанавливается предупредительный сигнал. Возле каждого светофора небольшой участок пути кодируется. На локомотиве также имеются приемные устройства. В случае если поезд проезжает светофор с запрещающим показанием, автоматически сработают и пневматические и магниторельсовые тормоза, которыми оборудованы все локомотивы германских железных дорог. На участках со скоростями движения свыше 160 километров в час, коды с рельсового пути на локомотив передаются непрерывно, и машинист видит показание нескольких светофоров впереди. У нас система безопасности содержит даже помощников машиниста, а что толку. Вспомним недавний случай на Октябрьской магистрали, когда бедняга-машинист, лишившись рассудка, нацепил вечерний костюм и бабочку, показал помощнику кулак, легким движением руки перекрыл кран тормозной магистрали на ЭПК-150, повел поезд, проехав несколько светофоров с запрещающим показанием, и был остановлен только, когда

сняли напряжение с контактной сети. А если бы это был тепловоз? Думаю, не скоро кончилась бы у него солонка.

Итак, вернемся на перрон в Гамбург. Рядом на пути стоял австрийский поезд с электровозом серии 101 в сторону отправления. Я подошел и через открытое окно обратился к машинисту. Пожилой «локфюрер», с бородой как у Карла Маркса, слегка улыбнулся и открыл дверь кабины. Это был уже современный локомотив из серии локомотивов нового тысячелетия. Внутренний дизайн кабины этому соответствовал - светлые тона, эргономичный пульт управления. Приборов - всего четыре и три дисплея, два из которых не горят, а один горит, и на экране расписание движения. Кнопок почти нет. Две маленьких ручки управления режимом тяги и две такие же управления тормозами. Никаких громоздких кранов «усл.№ такой-то». В кабине никаких надписей и памяток, кроме одной - максимальная скорость 220 км/ч. Как объяснил машинист, это скорость следования одиночного локомотива. С поездами эта машина работает со скоростями 200 километров в час. Время непрерывной работы машиниста - не более 5 часов.

Спросил его о зарплате. В месяц он получает 2500 евро. Много это или мало, судите сами - килограмм колбасы в Германии стоит от 3 до 5 евро, большая буханка белого хлеба, по размерам как три наших - 60 евроцентов, то есть около 20 рублей. Конечно, дорожке проезд в общественном транспорте, оплата за жилье, но покушать и

одеться в Германии можно дешевле, чем в Москве. Открылась боковая дверь, и в кабину залез другой машинист, очевидно, сменщик. Я попрощался с машинистами и вышел на перрон. В хвосте этого состава прицеплена двухъярусная платформа с автомобилями. Такая услуга распространена на германских железных дорогах - пассажиры поезда путешествуют вместе со своими машинами. Зашел в здание вокзала. Здесь, как и на всяком вокзале в Германии, большой книжный магазин. Глаза разбегаются от обилия литературы по железнодорожной тематике. Здесь и периодика и книги. Очень понравились большие, размером с энциклопедию, в синем переплете книги, посвященные той или иной серии локомотива. Кроме текста, книга изобилует большим количеством цветных и черно-белых фотографий. Одну из них я пролистал, об электровозе E18. Вот он, только выпущенный, выходит из ворот завода. Вот он, красавец, с поездом на перегоне. Вот он попал в крушение и сваленный стоит, накренившись набок. Вот он уже отслужил свой срок и полуразобранный стоит на базе отстоя. И так о каждой серии локомотива.

На следующий день мы уехали из Гамбурга загружаться в город Хильдесхайм в нижней Саксонии. Там мне тоже удалось побывать на вокзале и фотографировать поезда. Мое путешествие налегке продолжалось еще несколько дней...

Александр Берзон



Электровоз
145 048
с поездом D1249
из России
около Берлин-
Бисдорф.

Многосистемный
электровоз строится
серийно с 1997 г.
Мощность 4200 кВт,
максимальная
скорость 140 км/ч.

Электровоз
185 516 Inter Connex
с поездом Кёльн-Росток,
около Берлин Осткройц

Высокоскоростной
ICE серии 410 102 в
пробной поездке
Naven - Neustadt.
На крышке нерабо-
тающего токосъемни-
ка установлена
видеокамера наблюде-
ния за режимом
токосъема.
14 мая 2004 г.
Фото Ганса Мауэра





Серийный тепловоз ТУ4-1906. Фото А.Корсакова
Серийный тепловоз ТУ7-0952. Фото А.Корсакова



Рабочий поезд с тепловозом ТУ4-2273 Пищальского
торофопредприятия. Фото П.Кашина
Каринская УЖД, мост через реку Чепца в г.Кирово-Чепец.
Фото П.Кашина



А.Корсаков, А.Шишин (С-Петербург)

УЗКОКОЛЕЙНЫЕ ТЕПЛОВОЗЫ С ГИДРОПЕРЕДАЧЕЙ КАМБАРСКОГО ЗАВОДА

ТУ4-001 – опытный
тепловоз ТУ4-001
во время испытаний,
фото из архива
ЦНИИМЭ



В середине 60-х годов, в связи с увеличением объемов перевозок на УЖД лесной промышленности, возникла потребность в локомотивах с большей мощностью, чем у существовавших на тот момент тепловозов. Ввиду специфики узкоколейного транспорта (состояние пути, наличие кривых малого радиуса) которая ограничивала длину поездов, достаточно было достигнуть мощности тепловозов в 400 л.с., с возможностью работы (при необходимости) двух локомотивов по системе многих единиц. Тепловозы ТУ2 и ТУ3, выпускавшиеся в то время имели чрезмерно большую нагрузку на ось (8 т) и довольно сложную для промышленного железнодорожного транспорта электрическую передачу. Да и пресловутый кузов вагонного типа, которым обладали эти тепловозы, в условиях частой смены направления движения и усиленного наблюдения за составом и путями не мог быть удобным для локомотивных бригад.

Вышеизложенное требовало от конструкторов создания нового локомотива с простой по конструкции и неприхотливой в обслуживании передачей. На основе выполненных ранее разработок (тепловозы ТУг4 и ТУгм4) и опыта эксплуатации маневровых локомотивов на широкой колее ЦНИИМЭ совместно с Камбарским маши-

ностроительным заводом (КМЗ) приступает к разработке нового типа узкоколейного локомотива с гидравлической передачей, который получает обозначение ТУ4 (тепловоз узкоколейный 4-й тип).

В 1962 году Камбарский машиностроительный завод выпустил первый тепловоз ТУ4-001. В качестве силовой установки на тепловозе применен дизель У1Д6-250ТКСЗ, мощностью 250 л.с. с газотурбинным наддувом. Аналогичные дизели применяются на локомотивах и дрезинах широкой колеи, на судах, энергосиловых установках и других механизмах. Передача крутящего момента от дизеля к колесным парам осуществляется при помощи гидропередачи, состоящей из гидротрансформатора ГТК-II и двухступенчатой реверсивной коробки передач. Гидропередача изготавливалась Калужским машиностроительным заводом и получила обозначение УГП-230 (унифицированная гидропередача, передаваемая мощность 230 л.с.). Гидропередачи изготавливались в двух вариантах – с режимным редуктором для тепловозов серии ТГК2 и дрезин ДГК и без него для тепловозов ТУ4.

Включение необходимой передачи в коробке осуществляется подачей масла в механизм фрикционов первой или второй ступени. Переключе-

ние ступеней с первой на вторую и обратно можно производить на ходу, для более плавного трогания локомотива гидропередача оборудована клапанами плавного включения фрикционов. Реверсирование тепловоза осуществляется вводом в кинематическую цепь «паразитной» шестерни. Вилка переключения реверса через систему тяг и механизм блокировки соединена со штурвалом на столе управления.

От гидропередачи через карданные валы и осевые редуктора крутящий момент передается колесным парам.

Тележки тепловоза схожи по конструкции с тележками ранее выпускаемых тепловозов ТУ2МК, однако немного изменено рессорное подвешивание и введены гидравлические гасители колебаний (заимствованы от автомобиля ГАЗ-51, от которых в последствии отказались). Кузов тепловоза капотного типа, с кабиной расположенной между двумя капотами. Под передним располагается все силовое оборудование, под задним – аккумуляторные батареи и ящик для инструмента. В процессе выпуска вносились изменения в конструкцию кузова – сначала тепловозы строили с малой кабиной, затем размер кабины увеличили, и только после увеличили боковые окна. Конструкция рамы тоже претер-

певала изменения, буферные фонари и прожектор кочевали по кузову тепловоза. Причем все вышеперечисленные изменения делались постепенно, так что существовали (и существуют) различные переходные формы кузовов ТУ4.

Помимо кузова в процессе постройки вносились изменения и в конструкцию силовых агрегатов: после испытания установочной партии изменили конструкцию привода компрессора ВВ 0,7/8, затем радиаторы воды и масла (на первых тепловозах от трактора С-100) заменили стандартными секциями Луганского тепловозостроительного завода. Несколько раз изменялась электрическая схема локомотива, на машинах 3000-ных номеров блок насосов гидропередачи разместили непосредственно на корпусе гидротрансформатора, а не на выносной консоли как было ранее, это позволило предотвратить повреждения насосов при сходах с рельс и при обрывах карданных валов.

Все приборы управления локомотивом сосредоточены в кабине на столе управления (аналогичные конструкции столов управления применяются на тепловозах ТГМЗ, ТГК2, дрезинах ДГК), управлять локомотивом можно как с правой, так и с левой стороны, для чего все рукоятки управления дублированы, а приборы кон-

троля расположены по центру стола. Первоначально управлять тепловозом предполагалось стоя (по аналогии с паровозами), поэтому сиденья машиниста в кабине появились не сразу, изначально устанавливались лишь две откидные скамейки на дверях для отдыха во время стоянок.

Тепловозы ТУ4 строились по 1974 год, за этот период было построено не менее 3138 тепловозов. Выпуск тепловозов ТУ4 был прекращен в связи с созданием и началом серийного выпуска облегченной модификации тепловоза ТУ7 (см. далее).

Сочетание относительно высокой мощности и массы локомотива 18 т позволяло ТУ4 работать как на усах и временках, так и на магистралях. Тепловозы ТУ4 помимо колеи 750 мм строились также на колею 900 и 1000 мм.

В 1964 году Камбарский машиностроительный завод, сохранив как можно больше унифицированных кузовных деталей с тепловозом ТУ4, выпустил опытный тепловоз ТУ5-0001 на который с трудом установили дизель 1Д12-400 мощностью 400 л.с. На тепловозе была применена трехступенчатая гидравлическая передача Муромского т.з. (аналогичная тепловозу ТГМ-1), подкачены тележки и применены кузовные детали (кабина, элементы рамы и капота) аналогичные выпускаемым тепловозам ТУ4. Сила тяги тепловоза в длительном режиме составила 5,7 т при скорости 8 км/ч (против 4,5 т при 8 км/ч у ТУ4). В этом же году был построен второй тепловоз ТУ5-0002. В ходе испытаний тепловозов на УЖД Апшеронского леспромхоза и на путях Шатурского транспортного управления было принято решение о постройке установочной партии. Серийный выпуск тепловозов ТУ5 начался в 1967 году и продолжался до 1971 года, всего было построено 95 локомотивов этой серии (0001-0095). Тепловозы ТУ5 строились и на экспорт (заводское обозначение ТУ5Э) на колею 1000 мм.

Несмотря на удачные испытания, гидropередача, установленная на этом тепловозе, в эксплуатации оказалась довольно капризной. Поэтому в 1971-72 годах Камбарский машзавод спроектировал и выпустил новый локомотив ТУ7-0001, на котором была применена унифицированная двухступенчатая гидropере-



Тепловоз ТУ5Э, фото из архива КМЗ

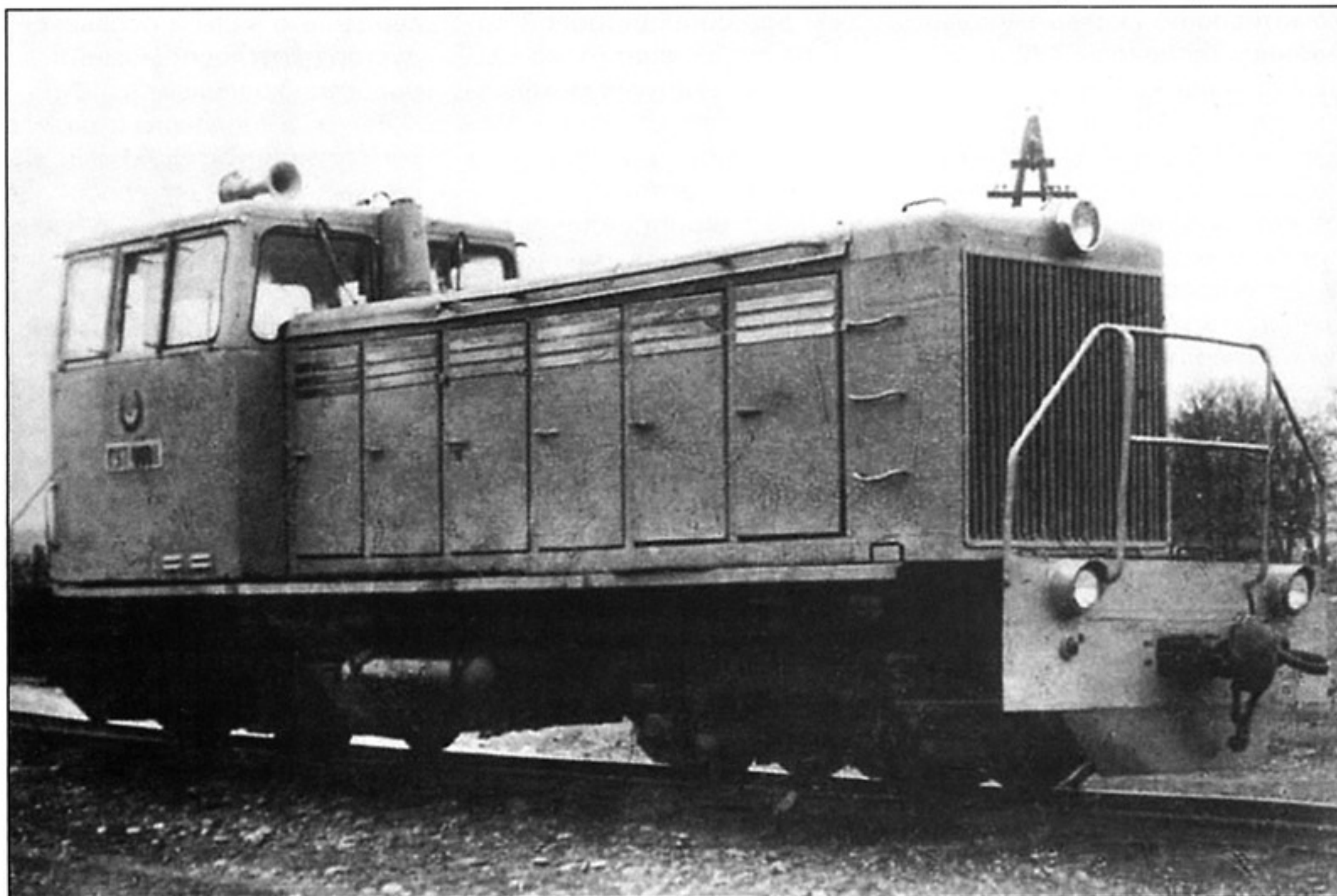
дача Калужского машиностроительного завода УГП 400-650, аналогичная применявшимся на тепловозах широкой колеи, но без режимного редуктора и реверсом расположенном в корпусе гидropередачи. На тепловозе был сохранен дизель 1Д12-400 мощностью 400 л.с., сцепной вес машины также остался прежним – 24 т. В ходе испытаний на Апшеронской УЖД совместно с тепловозами ТУ5 и ТУ2 было установлено, что при одинаковом двигателе и сцепном весе с тепловозом ТУ5, тепловоз ТУ7 имеет более вы-

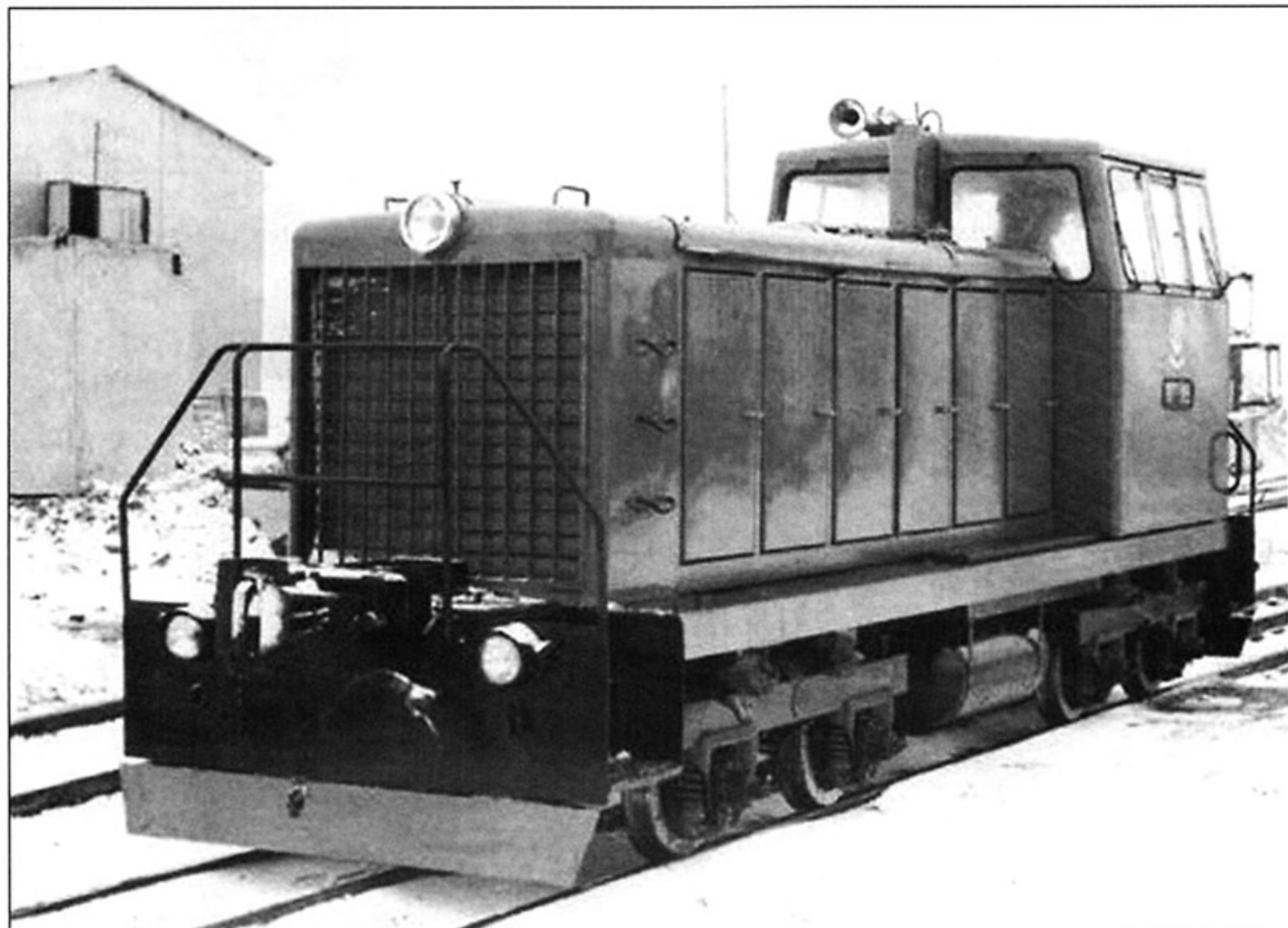
сокие скорости движения при равном весе поезда. При подъемах до 75 ‰ и кривых малого радиуса тепловоз ТУ7 достиг производительности равной производительности тепловоза ТУ2 на равнинной местности. По результатам испытаний тепловоза было принято решение о серийном выпуске тепловозов ТУ7 взамен ТУ5.

Под размещение новой гидropередачи была спроектирована новая рама, капот и кабина. Новая рама предполагала использование тепловоза на дорогах с шириной колеи

750-1520 мм. На тепловозе была установлена металлическая кабина со скосами боковых стенок и выходом на заднюю площадку тепловоза. Скосы кабины улучшили обзор при движении по «коридору кустов», в дальнейшем такая конструкция кабины стала применяться почти на всех тепловозах, выпускаемых КМЗ. В кабине тепловоза установили два пульта управления. Управление дизелем – электропневматическое, при помощи восьмипозиционного контроллера, переключение гидropередачи с пускового гид-

Опытный тепловоз ТУ7-001, фото из архива КМЗ





Тепловоз ТУ7М на колею 1520 мм, фото из архива КМЗ

ротрансформатора на марше-
вый и обратно – автоматичес-
кое, в зависимости от скоро-
сти движения тепловоза и чис-
ла оборотов дизеля. На пер-
вых тепловозах ТУ7 устанавли-
вался один контроллер, свя-
занный со штурвалом на вто-
ром пульте управления кар-
данным валом, проходящим

под полом кабины, позже ста-
ли устанавливать два одина-
ковых контроллера. Локомотив
оборудовался автоматичес-
ким и прямым действующим
тормозами. Для управления
автоматическими тормозами
применялся кран машиниста
усл. № 326 и воздухораспре-
делитель усл. № 270006. На-

жатие тормозных колодок дву-
стороннее, на каждую колес-
ную пару. Вместо тормозных
цилиндров были применены
автомобильные диафрагмен-
ные тормозные камеры. На
тепловозах, отправляемых за
границу тормоза были выпол-
нены с односторонним нажа-
тием. Для питания систем ав-

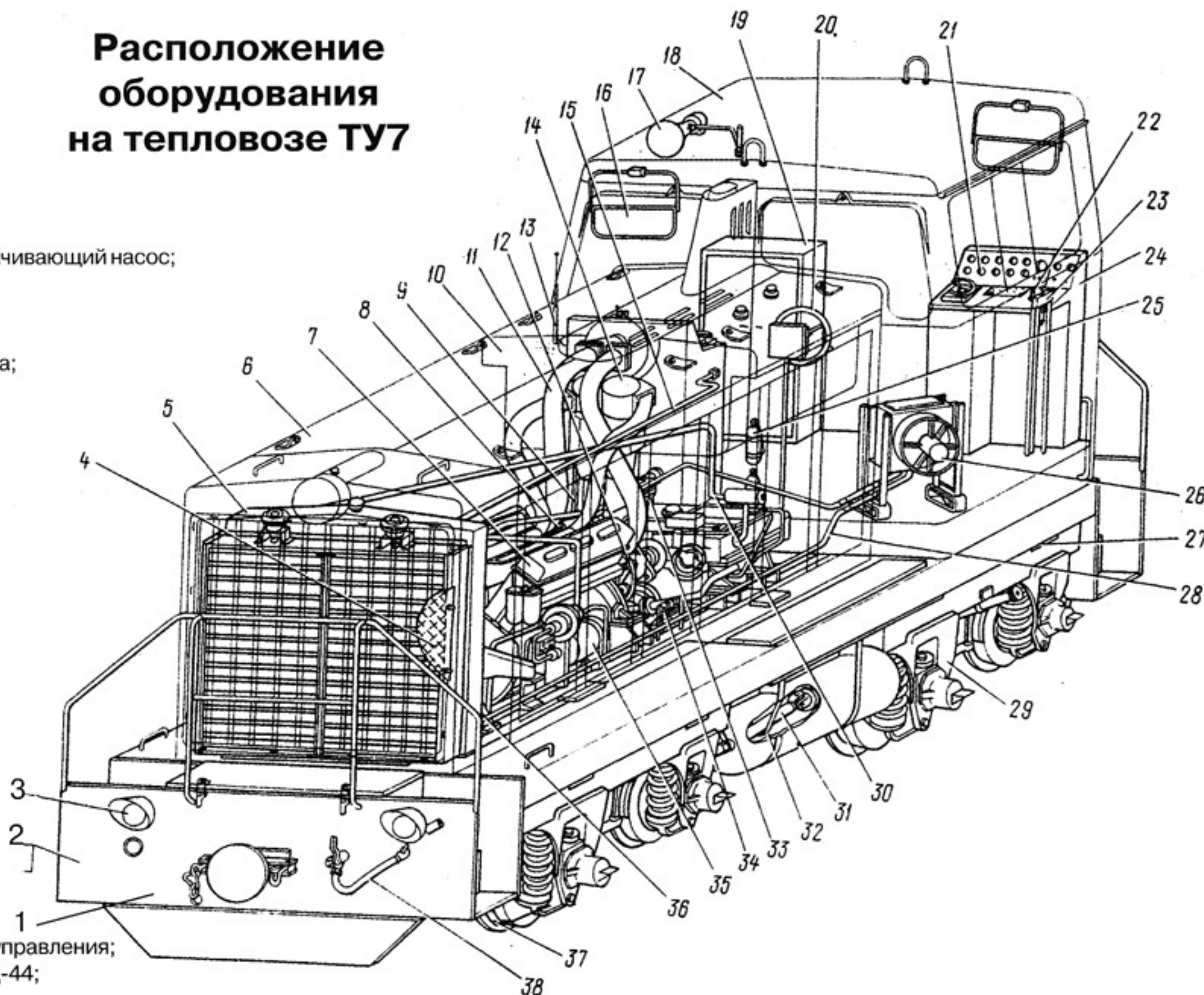
томатике и тормозной систем
установлены два компрессора
ВВ0,7/8. Тележки тепловоза на
90% были унифицированы с
тележками тепловозов ТУ4 и
ТУ5. Для облегчения пуска ди-
зеля в холодное время на теп-
ловозе устанавливался пред-
пусковой подогреватель ПЖД-
44. Также на новом тепловозе
была предусмотрена возмож-
ность установки электрогене-
ратора переменного тока 2ГВ-
003 мощностью 9 кВт для ос-
вещения вагонов пассажирс-
кого поезда. В кабине по же-
ланию заказчика устанавлива-
лись электрохолодильник
ТАТЭ-12 и радиоприемник
«Уралавто-2».

Первые серийные тепловозы
ТУ7 были внедрены на Ала-
паевской лесовозной УЖД в
Свердловской области. Там
ТУ7 достигли такой произво-
дительности, которой не дос-
тигал ни один локомотив на
предприятиях лесной про-
мышленности. Средняя эконо-
мия на 1975 год от внедрения
тепловозов ТУ7 взамен ТУ2 со-
ставила 1,5 тыс. руб. на еди-
ницу.

Тепловозы ТУ7 по желанию
заказчика оборудовались
гидротормозом МТ-420 кон-
струкции ВНИТИ (иногда такие
тепловозы в литературе обо-
значаются как ТУ7Т). Аппара-
тура гидротормоза монтирова-

Расположение оборудования на тепловозе ТУ7

- 1 – прибор ударно-тяговый;
- 2 – рама;
- 3 – буферные фонари;
- 4 – шторка холодильника;
- 5 – секции холодильника;
- 6 – капот;
- 7 – дизель;
- 8 – первый компрессор;
- 9 – топливные фильтры и топливоподкачивающий насос;
- 10 – топливо-масляный блок-бак;
- 11 – газовойпускная система;
- 12 – бачок сливной;
- 13 – антенна приемная радиоприемника;
- 14 – воздухоочиститель;
- 15 – маслопровод дизеля;
- 16 – щиток теневой;
- 17 – сигналы звуковые;
- 18 – кабина;
- 19 – шкаф машиниста;
- 20 – штурвал ручного тормоза;
- 21 – привод спидометра;
- 22 – кран вспомогательного тормоза;
- 23 – клапаны звуковых сигналов;
- 24 – пульт управления;
- 25 – огнетушители;
- 26 – калорифер;
- 27 – опора рамы;
- 28 – водяная система;
- 29 – тележка;
- 30 – маслопровод гидropередачи и привода вентилятора;
- 31 – вал карданный;
- 32 – скобы поддерживающие;
- 33 – второй компрессор;
- 34 – электропневматические вентили управления;
- 35 – предпусковой подогреватель ПЖД-44;
- 36 – вентилятор;
- 37 – система пескоподачи;
- 38 – рукав тормозной.



лась на тепловозы на заводе, а также могла быть установлена самостоятельно в условиях локомотивного депо предприятия. При монтаже гидротормоза с тепловоза демонтировали воздушно-масляные охлаждающие секции, а масло дизеля, гидropередачи и гидротормоза охлаждалось в водомасляном теплообменнике. Первым таким тепловозом был ТУ7-0002, попавший на УЖД Рязановского торфотреста. Затем гидротормозами были оборудованы ТУ7-0134 и 0238. Эти тепловозы имели гидротормоз, рассчитанный на поглощаемую мощность в 300 л.с., затем гидротормозы стали изготавливать на 600 л.с. Управление гидротормозом осуществлялось при помощи тормозного контроллера, совмещенного с контроллером тяги.

Препятствием для внедрения новых тепловозов оказались УЖД, где для эксплуатации локомотивов тяжелее чем ТУ4 (18 т.) необходимо было бы улучшать верхнее строение пути, что всегда сопряжено с большими капитальными затратами, в связи с этим до 1974 года выпуск тепловозов ТУ4 продолжался совместно с ТУ7. В 1974 году Камбарский завод спроектировал вариант тепловоза ТУ7 служебным весом 20 т (против 24 т у тяжелого варианта), а с 1975 года такие локомотивы стали строиться серийно взамен ТУ4. Первым облегченным тепловозом стал ТУ7-0244. Уменьшение массы достигалось за счет снижения массы балласта, применения топливно-масляного блок-бака меньшей емкости и некоторых других незначительных изменений.

В 1975 году проведены испытания тепловоза ТУ7 на тележках с пневматическим рессорным подвешиванием.

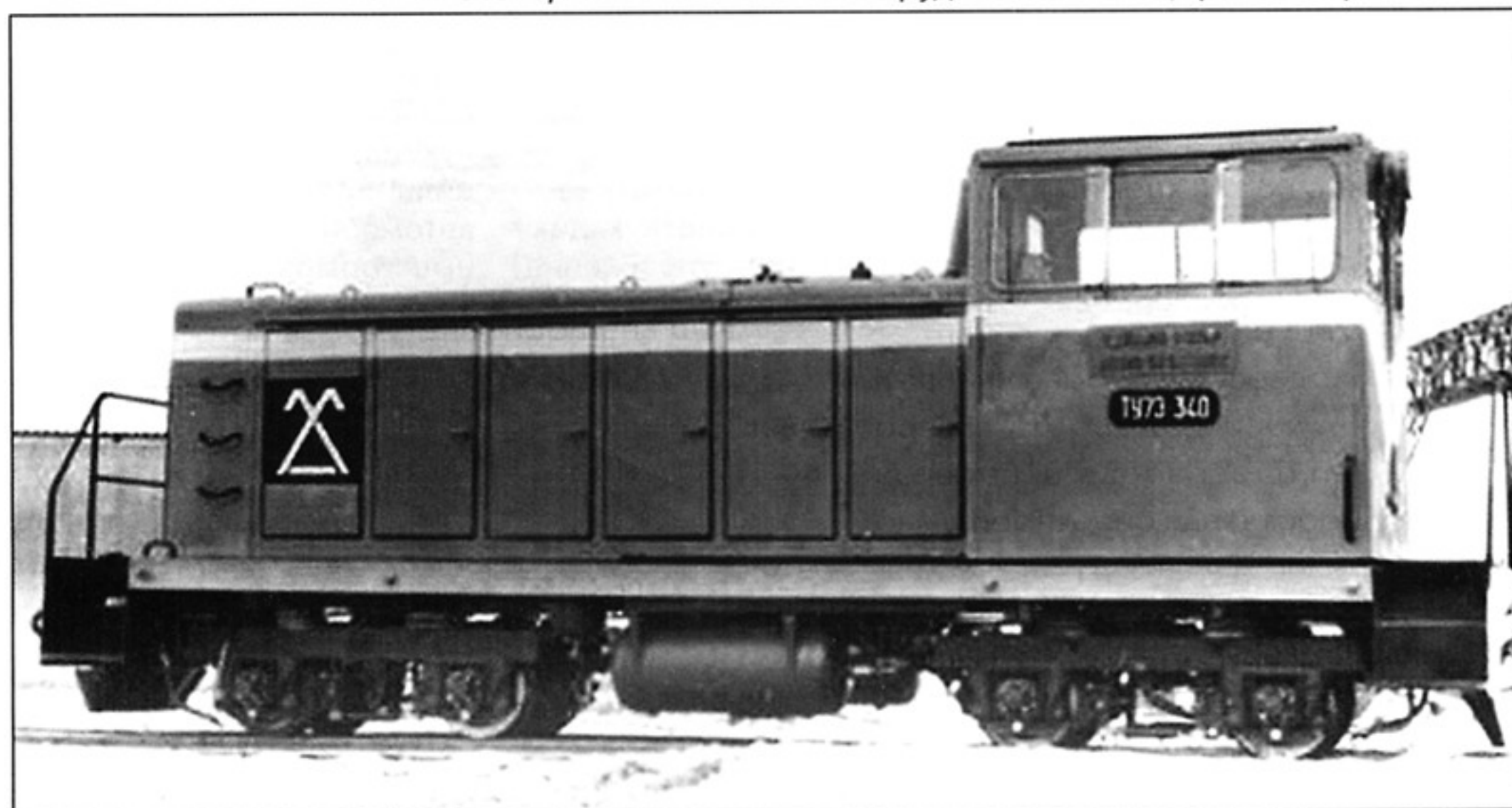
В 1976-77 годах было выпущено на экспорт два двухсекционных тепловоза 2ТУ7 (обозначение 2ТУ7 встречается только в сопроводительной литературе КМЗ) на колею 1435 мм для Кубы (ТУ7-0340/0341 и ТУ7-0342/0343), позже был построен тепловоз 2ТУ7Л на колею 1000 мм для Вьетнама и с левосторонним управлением (ТУ7-2573/2574). Больше двухсекционные локомотивы не строились, а аппаратура для управления двумя сцепленными локомотивами устанавливалась только по желанию заказчика.

В 1978 году, взяв за основу тепловоз ТУ7 и выпускаемый



Тепловоз ТУ7А-3152, фото А. Корсакова, 2001 г.

Экспортный ТУ7Э-340 с оборудованием СМЕ, фото из архива КМЗ

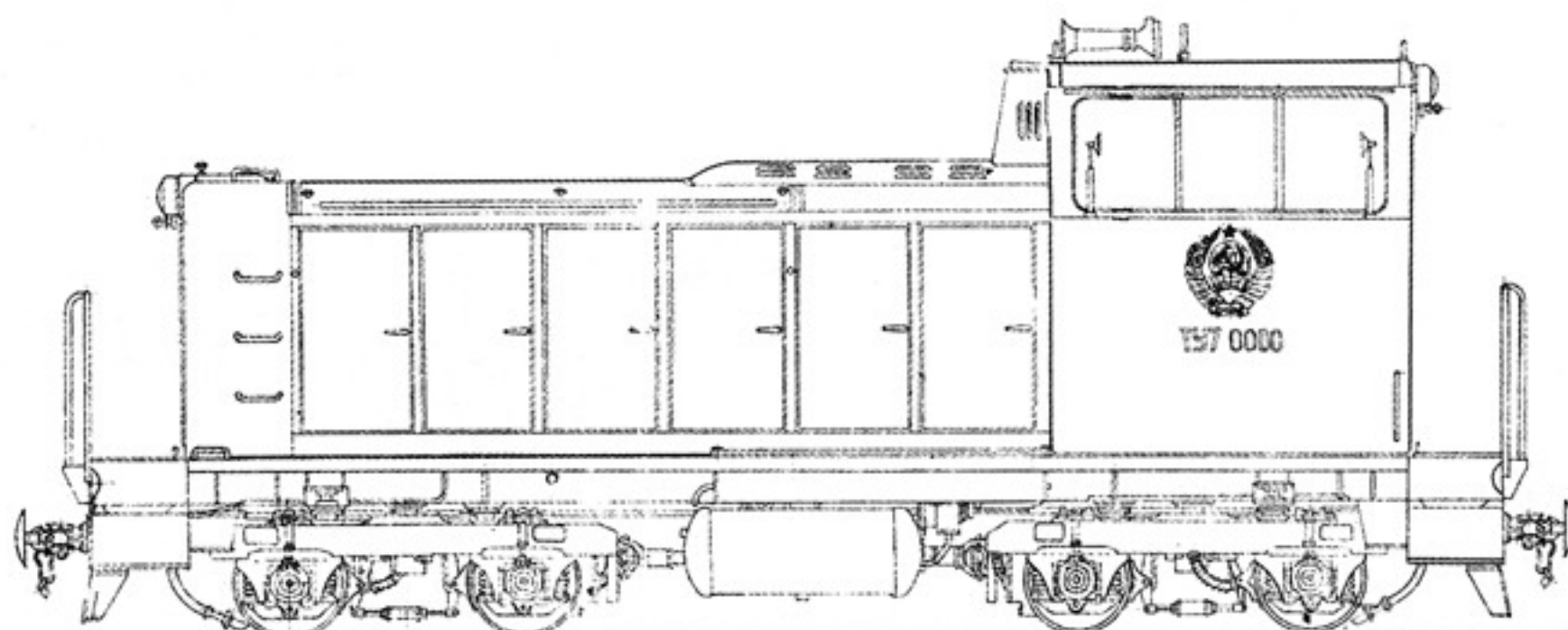


ранее снегоочиститель ЛД-27, Камбарский машзавод спроектировал и построил роторный снегоочиститель ТУ7Р. На

нем была сохранена силовая установка от ТУ7 (1Д12-400, развернутый на 180°), которая через гидромфту и редуктор

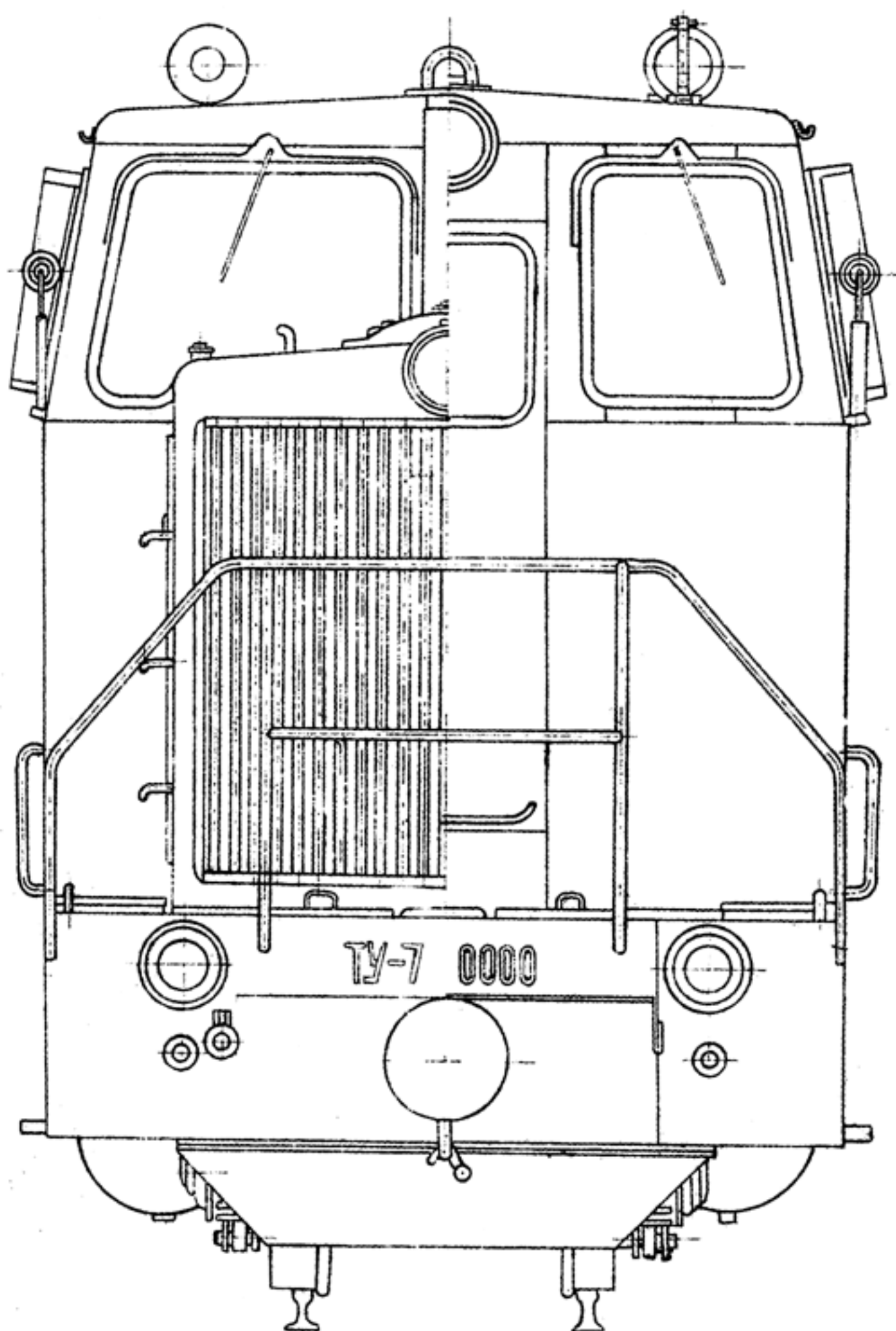
вращала ротор снегоочистительного устройства. В ТУ7Р применена унифицированная кабина Камбарского за-

Общий вид тепловоза ТУ7



Технические характеристики

Серия	ТУ5	ТУ7 (ТУ7Э)	ТУ7	ТУ7А (ТУ7АЭ)	ТГМ40	ТУ7Р
Изготовитель	Камбарский Машиностроительный Завод					
Назначение	Универсальный грузопассажирский				Маневровый	Снегоочиститель
Колея, мм	750-1067, 1435				1520	750-1067
Тип двигателя	1Д12-400				1Д12-400Б	1Д12-400
Мощность, л.с.	400	400	400	400	400	400
Тормоза	Пневматические и ручные с двусторонним (односторонним – у ТГМ40) нажатием на каждую ось					
Гидропередача	3-ступенчатая	УГП400-650	УГП400-201		УГП400-650	Гидромуфта
Сцепная масса, т	24	24	20	24/20	40	-
Нагрузка от оси на рельс, т	6	6	5	6/5	10	-
Конструкционная скорость, км/ч	50	50	50	50	40	несамоходный
Наименьший радиус проходимых кривых, м	40	40	40	40	40	40
Диаметр колес, мм	600	600	600	600	950	600
База тележки, мм	1400	1400	1400	1400	1875	1400
База локомотива, мм	4700	4700	4700	4700	5000	4700
Длина по сцепным приборам, мм	9400	9400	9400	9400	11290	9400
Ширина макс., мм	2450	2450	2450	2450	3500	2500
Высота макс., мм	3550	3550	3550	3550	4000	3550
Дополнительное оборудование:	Гидротормоз МТ-420 (ТУ7Т, ТУ7АТ), генератор энергоснабжения поезда 2ГВ-003, навесной снегоочиститель ЛД-24, оборудование для работы по СМЕ, левостороннее управление (ТУ7Л, 2ТУ7Л)				Навесное снего-чистительное ТГМ40	Роторное снегоочистительное

Вид спереди тепловоза ТУ7
(увеличено)

вода, рама и элементы капота от тепловозов ТУ7. В качестве ходовой части использованы тележки унифицированные с тепловозами ТУ4, ТУ5, ТУ7, но без осевых редукторов. ТУ7Р не является самоходным локомотивом, однако по проекту на нем предусматривалось размещение устройств для управления тепловозом-толкачом (ТУ7) из кабины снегоочистителя.

Для работы на путях широкой колеи Камбарский завод построил тепловоз ТУ7 с тележками на колею 1520 мм. Этот тепловоз имел ряд существенных недостатков, затруднявших его эксплуатацию. Недостаточная ширина кабины резко ухудшала машинисту обзор пути, особенно при движении назад с прицепленными со стороны кабины вагонами, диаметр колес 600 мм плохо согласовывался с высотой автосцепки, неприемлемы были также величина колесной базы тележек и расстояние между шкворнями. В 1981 году, учтя эти недостатки, Камбарский завод изготовил два опытных тепловоза ТУ7М-0001 и 0002 на колею 1520 мм. После проведенных испытаний с 1982 года эти тепловозы стали строиться серийно под обозначением ТГМ40. На этих тепловозах изменена конструкция рамы, тележек и кабины (увеличены расстояния между шкворнями и база тележки, увеличен диаметр колес), дабы улучшить устойчивость локомо-

тива и увеличить зону обзора машиниста, применены тормоза с односторонним нажатием на каждую ось, вместо тормозных камер применены тормозные цилиндры (по два на тележку), также изменено передаточное число в осевых редукторах. По желанию заказчика тепловоз может быть оборудован снегоочистительным устройством (ТГМ40С) и оборудованием для работы по СМЕ. Тепловоз ТГМ40-0314 демонстрировался в 1985 году на Лейпцигской ярмарке, где был удостоен золотой медали. Последние тепловозы получили обозначение ТГМ40-1.

В 1986 году Камбарский завод внес изменения в конструкцию тепловоза ТУ7. Была изменена электрическая схема тепловоза (СМЕ стало стандартной комплектацией, однако розетки межтепловозных соединений устанавливались только по требованию заказчика), вывели на концевые рукава со стороны кабины напорную магистраль и магистраль вспомогательного тормоза, вместо пневматической муфты сухого трения использовали гидромфту в приводе вентилятора холодильника, изменили интерьер кабины машиниста, расположение приборов управления на пультах и расположение штурвала ручного тормоза, дополнительно на пульт вывели контрольные лампы контроля поднятия ножей навесного снегоочистителя ЛД24, вместо буквенных обозначений ввели символические обозначения приборов управ-



Тепловоз ТГМ40-0148 колеи 1520 мм, фото А.Максимова, 2003 г.

ления, увеличили статический прогиб рессорного подвешивания (введены дополнительные резиновые упругие элементы), применены фрикционные гасители колебаний вместо гидравлических. Новому локомотиву присвоили обозначение ТУ7А. Первым стал тепловоз ТУ7А-2496, попавший на испытания на Апшеронскую УЖД, а затем с 1987 года с №2780 ТУ7А строятся вместо ТУ7. На тепловозы ТУ7А последних выпусков (по крайней мере с №3328) устанавливался холодильник новой конструкции с охлаждающими секциями большего размера.

Известно, что всего с 1972 по 1994 год было построено не менее 3334 тепловозов ТУ7 и ТУ7А. Тепловозы ТУ7 и ТУ7А

строились на экспорт под обозначением ТУ7Э и ТУ7АЭ (ТУ7ЭЛ и ТУ7АЭЛ с левосторонним управлением) соответственно. Всего построено 44 тепловоза ТУ7Э (включая 6 секций двухсекционных тепловозов 2ТУ7) и 166 тепловозов ТУ7АЭ. Номера экспортных тепловозов при отправке с КМЗ шли в единой нумерации в составе ТУ7(А), однако в некоторых странах им присваивали свои номера, зачастую просто по порядку поступления. Тепловозы ТУ7 поставлялись на Кубу (там они работали под обозначением ТУ7Э), во Вьетнам (ТУ7Э и D4Н), в Чехословакию (серии 706, ТУ46 и 750.9), в Болгарию (серия 94). Наибольшее количество тепловозов отправлено во Вьетнам, последняя отправка

была в 1991 г.

Основным недостатком тепловозов ТУ7(А) оказалась автоматическая система управления дизелем и гидропередачей. С одной стороны она не позволяла «издеваться» над дизелем, отключая гидропередачу (т.е. нагрузку) при больших скоростях и перегреве воды и масла, а с другой, в условиях отсутствия квалифицированного персонала, куча проводов, датчиков и реле оказывались сложнейшей загадкой для работников УЖД. Кроме того, конверсионный 1Д12-400 существенно отличался по качеству сборки от своего военного брата В-2, в среднем за смену дизель «сжирал» порядка 10 литров масла которое скапливалось в глушителе и при увеличении нагрузки вос-

пламенялось, выбрасывая весьма эффектный столб пламени из выхлопной трубы. После появления мощных Ярославских дизелей ЯМЗ-240 и серии ЯМЗ-7500 на некоторых предприятиях они стали устанавливаться взамен Д12, что сразу повысило экономичность и надежность тепловозов.

Также эти машины требовали применения тяжелого верхнего строения пути (рельсы Р-24 и тяжелее) на прочном основании. Но плановая система распределения техники зачастую «забрасывала» эти машины на дороги с легким верхним строением, где проработав пару месяцев в качестве «путеразрушителей» они отставались от работы или раздвигались в металлолом.

Установка нового холодильника на последних ТУ7А так же отразилась неприятностями для эксплуатационников. Недостаточно прочная конструкция рамы и значительно большие по сравнению с широкой колеей воздействия на нее приводят к расстройству фланцевых соединений в новом холодильнике и появлению хронических течей воды и масла, поэтому на некоторых предприятиях на новые машины уже поставлены холодильники старой конструкции. Наиболее удачным узлом тепловоза являлась гидропередача, как правило, на тепловозе в процессе эксплуатации несколько раз заменялся двигатель и тележки, а гидропередача работала без серьезных поломок «от и до».

Постройка тепловозов ТУ7А и ТГМ40-1 продолжается и по сей день (по спец заказу), кроме этого до недавнего времени на территории завода находилось несколько локомотивов построенных в 1993-94 годах, однако почти все эти машины уже обрели своих хозяев. Тепловозы ТУ4, ТУ7, ТУ7А помимо промышленных предприятий работают также в узкоколейных депо МПС (Тумская, Берегово, Гайворон и др.) и на детских железных дорогах. На базе тепловоза ТУ7 был разработан проект двухкабинного локомотива специально для детских железных дорог. Проект получил обозначение ТУ7С (возможно, что разработка проекта велась в Свердловске), но дальше изготовления модели этого локомотива дело не пошло.

Литература:

1. В. А. Раков, Локомотивы и моторвагонный подвижной состав железных дорог Советского Союза 1976-85 гг.
2. Временная инструкция по эксплуатации узкоколейного тепловоза ТУ4. Камбарский машиностроительный завод, 1969 г.
3. Тепловоз ТУ7, инструкция по эксплуатации. КМЗ 1978 г.
4. Тепловозы ТУ7, ТУ7Э, ТУ7ЭЛ, 2ТУ7, 2ТУ7Л, ТУ7А, ТУ7АЭ, ТУ7АЭЛ каталоги деталей и сборочных единиц, Москва, Внешторгиздат 1980-1988 гг.
5. Тепловоз ТУ4 колеи 750 мм (устройство и эксплуатация). М.И. Бутылочкин, М.И. Кондратов, В.А. Манохин, А.И. Кузьмин. «Лесная промышленность», 1966 г.
6. Транспорт на торфяных предприятиях. В.А. Грачев, М.Н. Добровольский, В.В. Федоров, А.К. Филиппов, «Недра», 1977 г.
7. Тяговый и подвижной состав узкоколейных железных дорог лесозаготовительных предприятий. Минлеспром, Москва 1978 г.
8. Узкоколейные тепловозы ТУ6 и ТУ7. М. «Транспорт» 1976 г.
9. Ю. Л. Шевченко, Д. Ю. Почтарь, Тепловозы лесовозных железных дорог, М. Леспром 1987 г.



ЭД9М-0067, Волгоград-1, фото автора

А.Голубенко (Таганрог)

Демиховская «девятка» или «Голубой экспресс» из Подмоскovie

Большинство любителей железных дорог, а также некоторые пассажиры пригородных поездов знают, что электропоезда, а в просторечье «электрички», рождались в Латвийской ССР в г. Риге на вагоностроительном заводе. РВЗ строил практически все электропоезда СССР: ЭР1, ЭР2, ЭР22 - постоянного тока, и их разновидности - переменного тока, такие как ЭР9 -9п -9Е -9Т. Несколько электропоездов было изготовлено в опытном варианте, это ЭР6, ЭР7, ЭР12, ЭР29 на которых были применены новые конструкторские разработки, технологические новшества способствующие улучшению тягово-энергетических свойств, улучшению работоспособности и эстетического облика. В годы стабильной работы завод удовлетворял поставленные задачи по выпуску электроподвижного состава для пригородного сообщения, т.к. срок эксплуатации данных поездов не превышал критической отметки, да и пассажиропоток был стабильным, его можно было изучать и контролировать, что было возможным оперативно влиять на регулировку парка электропоездов и планирование выпуска новых электропоездов.

Но 80-90 годы прошлого века внесли существенные коррективы в хорошо отлаженную систему пригородных перевозок. Произошел распад Советского Союза и завод оказался в другом государстве, возникли трудности с покупкой электропоездов, а также много других причин, в том числе политических, которые повлекли за собой остановку отлаженного механизма по выпуску электропоездов для пригородных перевозок. Железные дороги остались без производства электропоездов. А самая главная причина заключалась в износе и старении моторвагонного подвижного состава. Большинство электропоездов перешли рубеж срока эксп-

луатации, и работали на пределе, так как сразу заменить их не хватало заводских мощностей. Но еще задолго до распада Советского Союза Правительством СССР было принято решение о реконструкции Демиховского машзавода под выпуск вагонов электропоездов. Завод в это время выпускал вагоны для узкоколейных железных дорог и вагоны-самосвалы для широкой колеи. В 1987 - 88 гг. была начата широкомасштабная реконструкция завода. 28 декабря 1992 г из ворот завода вышел первый вагон электропоезда постоянного тока, а 30 октября 1993 года презентовался первый российский электропоезд постоянного тока ЭД2Т. Моторные вагоны первых поездов еще закупались в Риге, а в последствии весь состав стали производить на российском предприятии. Далее завод стал наращивать мощности по выпуску электропоездов постоянного тока, а в последствии начались разработки по созданию электропоезда переменного тока.

Благодаря высокой квалификации и профессионализму конструкторов ДМЗ, на базе электропоезда ЭД2Т был создан электропоезд переменного тока ЭД9Т. В 1994 г из ворот завода вышел и первый электропоезд переменного тока. Завод начал выходить на проектные мощности, а Россия стала пополнять свой пригородный парк российскими электропоездами.

Демиховский электропоезд переменного тока ЭД9Т, стал «первой ласточкой» в серийном выпуске собственных электропоездов. Как и ЭД2Т, электропоезд имеет увеличенную длину кузова, просторную кабину машиниста (унифицированную по типу электропоезда ЭР29), увеличенные тамбура для выхода пассажиров. Удобные полумягкие диваны, изящная цветовая гамма наружной окраски, мягкий рисунок облицовочного ма-

териала, плавность хода и снижение шума от вспомогательных машин, позволило создать для пассажиров комфорт и уют в салонах электропоезда. Что касается электрического оборудования, то на первых электропоездах оно было Рижского производства, а в принципе, это был улучшенный электропоезд Рижского вагоностроительного завода ЭР9Т.

В последствии, с 1997 года электропоезда стали комплектоваться только российским оборудованием. Электропоезда данной серии успешно трудятся на участках переменного тока РЖД это депо Брянск 1, Данилов, Иркутск-сорт, Мичуринск, Горький-Московский. Всего было выпущено электропоездов серии ЭД9Т 27 составов и несколько отдельных головных вагонов, для формирования составов уменьшенной длины.

В 1998 г. завод выпустил несколько опытных поездов с электровозной тягой, которые получили обозначение ЭД1. Этот поезд состоит из двух секций электровоза ВЛ80С, расположенных с каждой стороны состава, с возможностью управления электропоездом из каждой секции электровоза. Думали, что этот вариант подходит там, где малый пассажиропоток. Но с экономической точки зрения это просто бездарно. Изготовлено их было 4 штуки, и в основную серию не запускались, так как «внезапно» выяснилось, что такая мощная машина как ВЛ80 все-таки великовата для пригородного сообщения, а в большинстве своем дороги, как хозяйственные субъекты, несостоятельны, чтобы покупать для малодеятельных участков такие составы.

Но вернемся к «голубому экспресу», доставляющего нас, пассажиров, на работу, на дачу, в гости. Поезда повышенной комфортности позволяют сделать эту поездку быстрой, приятной и комфортной. Что же послужило толчком к появлению на наших желез-



ЭД9М-0091, Ростов-Гл, ПТОЛ, фото автора

ных дорогах нового электропоезда ЭД9М - модернизированного.

Немного вернемся назад в 1997 год. Завод начинает разработки по созданию электропоездов постоянного тока нового поколения, отвечающих требованиям заказчика, стремясь приблизиться по техническому уровню хоть к каким-то достижениям мировых лидеров в области электровагоностроения. В этом же году завод изготавливает опытную партию электропоездов ЭД4М, приурочив выпуск к юбилею 850-летию города Москвы. Они имели новую конструкцию головной части вагона управления, улучшенный дизайн интерьера кабины, много новых разработок в области электрического и механического оборудования, новыми решениями в конструкции систем информации. Позже электропоезда данной серии стали выпускаться серийно. Кроме того, в 1999 г. по заказу Московской дороги в короткие сроки завод изготовил несколько электропоездов повышенной комфортности, предназначенных для межобластных перевозок, которые получили обозначение ЭД4МК, где в основном были поставлены нормальные по комфортности кресла и созданы человеческие условия проезда (экологически безопасные туалеты, так как в поездке в пригородных поездах люди либо терпят, либо мочатся в тамбурах вагонов).

Взяв за основу вышеуказанные разработ-

ки и проведя унификацию электропоездов, ДМЗ выпустил новый электропоезд переменного тока, получивший «имя» ЭД9М и, соответственно, повышенной комфортности ЭД9МК, которые начали трудиться в Горьком, потом в Казани. ЭД9МК в Иркутске-сорт., кстати, перевозил строителей и гостей на открытие «Северомуйского тоннеля». С №28 они начали выпускаться серийно. Что же представляет этот электропоезд?

Начнем с ЭД9М. Это электропоезд переменного тока и предназначен он для перевозки пассажиров в пригородных маршрутах на расстояния до 150 км, заводская модель 62-305 для эксплуатации в районах с умеренным климатом.

Общие сведения:

Основная составность поезда 10 вагонов (2Г+5М+3П). Состав можно формировать от 11 до 4-х вагонов, а также из 2-х электропоездов, с управлением вторым через розетки межвагонных соединений, расположенных в лобовой части головных вагонов. Вагоны имеют комбинированный выход, как на низкие, так и на высокие платформы. Головные вагоны имеют новое дизайнерское решение, на лобовой части вагонов установлены электронные маршрутные указатели. Лобовые стекла увеличенного размера, прожектор логично вписан в архитектуру лобовой

части. Габаритные фонари покрыты защитной сеткой от ударов посторонними предметами. Электропоезд оснащен электроприводом стеклоочистителя, обогревом зеркал заднего вида. Раздвижные двери в вагоне с пневмоприводом, широкие и просторные тамбуры, комфортабельные салоны. В салонах электропоезда предусмотрены: информационные табло «Бегущая строка» (на ранее выпускавшихся электропоездах оно отсутствовало), люминесцентное салонное освещение, автоматическая система сигнализации о неисправностях и загораниях (на первых электропоездах система отсутствовала), принудительная вентиляция, калориферно-печное отопление, в головных вагонах имеется экологически чистый биотуалет.

Управление поездом осуществляется из кабины машиниста головного вагона. Каждый моторный вагон оборудован электроприводом из 4-х электродвигателей, получающих питание от контактной сети через трансформатор и полупроводниковую выпрямительную установку, преобразующую переменный ток в постоянный. Кузов вагонов электропоезда - цельнометаллический, несущей конструкции, выполнен из набора продольных и поперечных элементов жесткости, перекрытых тонким стальным листом. Продольные элементы жесткости собраны в единую конструкцию, которая обеспечивает совместную работу всех элементов кузова. Большинство деталей и узлов унифицировано. Рама кузова сварная, без хребтовой балки. Обшивка боковых стен изготовлена из стальных гофрированных листов. Крыша кузова - цельнометаллическая, изготовлена из штампованных дуг, обшитых гофрированными листами. Электропоезд оборудован автосцепкой СА-3 и поглощающим аппаратом Р-5П, которые смягчают продольные усилия в поезде, для улучшения плавности его хода. Окна кабины машиниста обеспечивают хорошую видимость, обладают высокой ударопрочностью. Окна имеют электрообогрев. Окна пакетного типа, состоящие из закаленных стекол, между которыми установлен алюминиевый профиль заполненный силикагелем. Тележки моторного вагона двухосные, с двойным рессорным подвешиванием, бесчелюстные буксы с фрикционными гасителями колебаний и центральным люлечным подвешиванием, с гидравлическими демпферами, колодочным тормозом двухстороннего нажатия и групповым приводом от 2-х тормозных цилиндров. На раме тележки укреплены 2 тяговых двигателя, которые через упругую муфту и редуктор приводят во вращение колесные пары. Изготовлены на ОАО «ДМЗ».

Тележки прицепного и головного вагонов изготовлены также ОАО «ДМЗ». Тележки двухосные с рессорным подвешиванием: бесчелюстные буксы с фрикционными гасителями колебаний; колодочным тормозом двухстороннего нажатия и групповым приводом от двух тормозных цилиндров.

Пневматическая система электропоезда включает в себя напорную и тормозную магистрали. Для питания воздухом всей пневматической системы на головных и прицепных вагонах установлены электрокомпрессоры ЭК7В. Работой компрессоров управляют регуляторы давления, установленные на головных вагонах. Они автоматически выключают компрессоры при достижении давления в напорной магистрали 0,8 МПа и включают

Технические характеристики электропоезда ЭД9М:

Конструкционная скорость км/час	130
Основная составность -	
10 вагонов по схеме (г - головной вагон, м - моторный, п - прицепной) 2г+5м+3п	
Варианты составности поездов	4,6,7,8,9,10,11
Длина электропоезда основной составности, м	220,67
Длина поезда любой составности, м	n x 22,06
Длина вагона по осям автосцепки, мм	22056
Ширина вагона в мм	3522
База вагона в мм	15000
Ширина дверного проема в мм	1250
Кол-во мест для сидения в поезде	1068
Номинальная вместимость в поезде чел.	2397
в головном вагоне	205
в моторном вагоне	248
в прицепном вагоне	249
Общая часовая мощность тяговых двигателей, кВт	4400

их при снижении давления до 0,65 МПа.

Тормозная магистраль питается сжатым воздухом из напорной магистрали, через кран машиниста 395М-5-01 с контроллером. На каждом вагоне электропоезда установлены воздухораспределители и электровоздухораспределители. Они сообщены с запасными резервуарами емкостью 55л. Для получения оптимального давления в системе установлен дополнительный резервуар емкостью 16л. На головном вагоне, за путеочистителем установлены тифон и свисток.

Высоковольтное и электрическое оборудование.

Для обеспечения токобъема с контактного провода и питания высоким напряжением электрооборудования, на крышах моторных вагонов установлены токоприемники Л-13У-1-01, оборудованные полозом с угольными вставками. Подъем и опускание токоприемников осуществляются пневматическим приводом.

Под кузовом моторного вагона расположен трансформатор со встроенным реактором ОДЦР-1600/25А, который преобразует напряжение контактной сети, в напряжение питания цепей тяговых двигателей и собственных нужд, а также сглаживает пульсации выпрямленного тока выпрямительной установки. Номинальная мощность сетевой обмотки трансформатора 965КВА и выпрямителя В-ОПЕД-400-1,65-41 для питания выпрямленным током тяговых двигателей электропоезда, номинальной мощностью 660 кВт. На крыше моторного вагона также установлены воздушный выключатель ВОВ-25а/0 - / 400, однополюсного исполнения. Высоковольтный ввод предназначен для передачи высокого напряжения от токоприемника к главному трансформатору. Оборудование высоковольтного ввода установлено, как на крыше моторного вагона, так и в шкафу 3, который расположен в салоне. Также на крыше моторного вагона установлены реостаты для электрического торможения электропоезда. На моторных вагонах установлены 4 тяговых двигателя пульсирующего тока ТЭД-ЗУ1 предназначенных для привода колесных пар моторного вагона электропоезда. Мощность тяговых двигателей одного моторного вагона 880кВт.

К электрическим аппаратам относятся аккумуляторные батареи, расположенные под прицепными и головными вагонами электропоезда, служащие резервным источником питания цепей управления. Каждая из них состоит из 90 кадмиево-никелевых элементов НК55 соединенных последовательно. Напряжение батареи 108 В.

Вентиляция и отопление

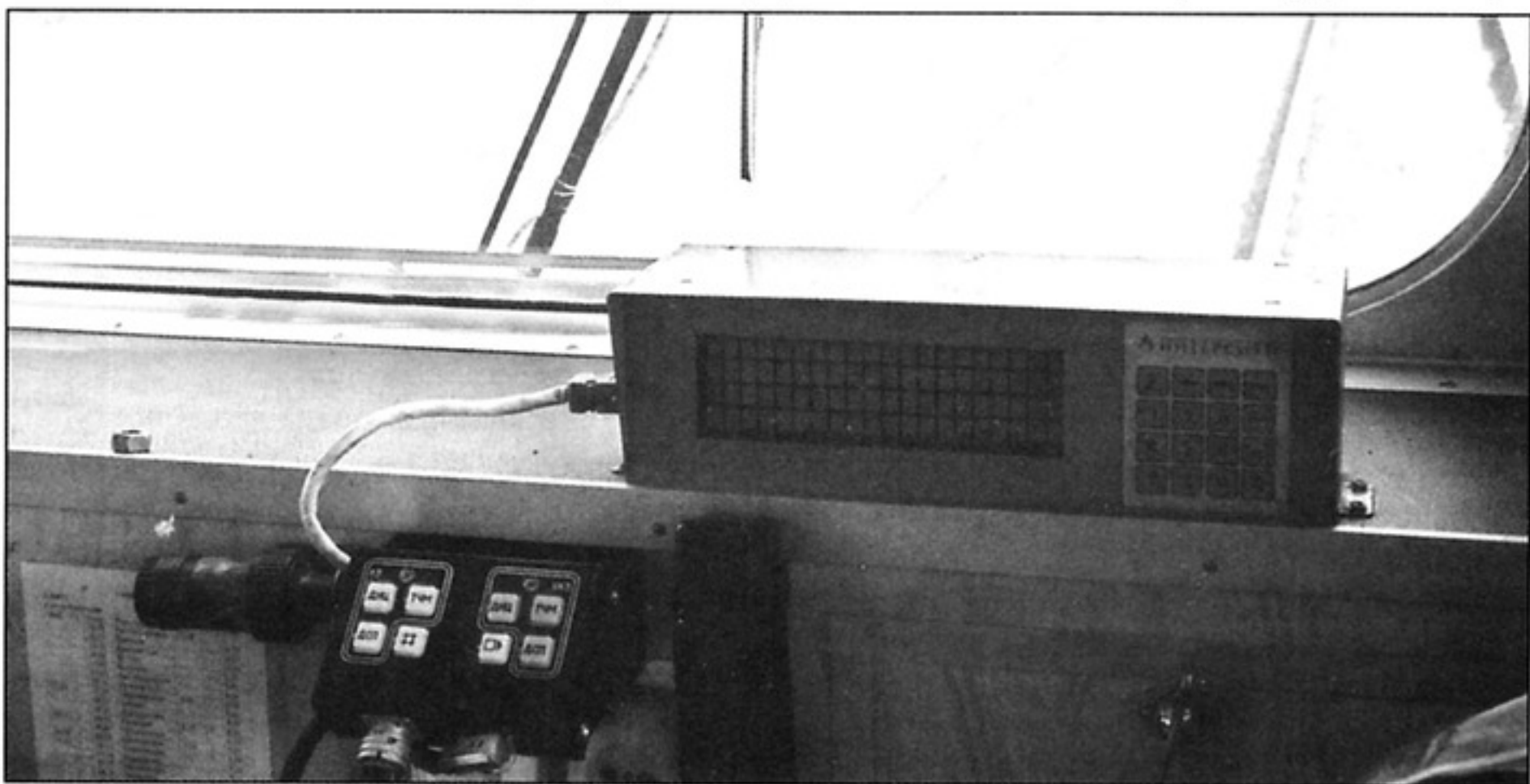
Вентиляция кабины и салонов электропоезда приточная и принудительная. Отопление электропоезда калориферное и электрическими печами 16-ТЭН60А, расположенными под пассажирскими диванами и у боковых стен под окнами в кабине машиниста. Для автоматической регулировки температуры в салонах установлен датчик реле температуры, посредством которого регулируется температура воздуха в салонах.

Средства связи и системы безопасности

Для обеспечения связи машиниста электропоезда с поездным диспетчером и другими абонентами, связанной с поездной рабо-



Пульт управления ЭД9М-0063
Монитор с пультом управления системы "Интерсити", фото автора



той, на поезде установлена радиостанция РВ-1.1М, которая размещена в головных вагонах. В ее комплект входят: 2 пульта управления, громкоговоритель, антенно-согласующие устройства, дисковая и лучевая антенна (антенна спутниковой связи на последних электропоездах), приемопередатчика, на УКВ и КВ и блоки автоматики питания. На крыше моторного вагона установлен индуктивный фильтр радиополей ФСЗБ-3. для передачи информации пассажирам и переговоров между кабинами, электропоезд оснащен аппаратурой оповещения «ТОН», в которую входят громкоговорители, расположенные в пассажирских салонах и тамбурах, а также в кабинах поезда. Для связи «пассажир — машинист» предназначена система «Сигнал», служащая для оперативной связи с машинистом при возникновении ситуации связанных с безопасностью движения поезда и вызова милицейского наряда патрулирования. Кроме этого, электропоезд оборудован ССЗН-И «Интерсити» (на ранних выпусках не устанавливался), предназначенным для оперативно-автоматического обнаружения загораний в вагонах или неисправностей в составе, а также для передачи пассажирам информации на «бегущую строку» и голосовой информации с использованием синтезаторов речи.

Расположение оборудования

На моторном вагоне располагается все си-

ловое электрическое оборудование и 2 тормозных цилиндра, 1 резервуар. На прицепном и головном - вспомогательное, т.е. компрессор, блоки аккумуляторных батарей, воздухораспределитель. На крыше головного вагона установлена антенна лучевая и дисковая, блок управления прожектора, на крыше моторного вагона имеется токоприемник, воздушный выключатель, дроссель подавления радиопомех, разрядник верхняя часть высоковольтного ввода и реостаты для электрического торможения. Электропоезд оборудован системой многих единиц, позволяющие сцеплять два состава поезда с управлением одной локомотивной бригадой. В кабине электропоезда находится пульт управления с контроллером и краном машиниста, скоростемер или его заменяющая система КЛУБ-У, САУТ-ТЦ, УСАВ П 1,2, шкафы вспомогательного оборудования, где находятся блоки управления освещением, сигнализации, с выключателями, 2 удобных кресла машиниста, электропечи. В тамбурных шкафах моторных и прицепных вагонов расположены блоки с аппаратурой термоавтоматики, вентиляции, освещения, счетчики электроэнергии, выключатель ВВ. изолятор и термоконтакты, блоки управления реостатным торможением, колонка ручного тормоза, различные панели управления. В салоне располагаются полумягкие диваны, под сидения-



ЭД9М-0063, депо Ростов-Гл, фото автора

ми электропечи, над салонными дверями установлены дисплеи «бегущая строка».

После выпуска партии электропоездов повышенной комфортности на постоянном токе ЭД4МК, завод приступил к выпуску комфортабельных поездов на переменном токе ЭД9МК. В 2000 году из заводских ворот вышел первый электропоезд ЭД9МК- 029, который был направлен в депо Иркутск-сорт. для местного скоростного движения. От основной модели этот электропоезд имеет отличие только по тем признакам, которые придают ему статус повышенной комфортности. Во-первых, изменена планировка салона, установлены мягкие кресла в вагонах 1 и 2 класса, в 3-м классе обычные диваны, улучшена вентиляция и отопление салонов, установлена система экологической очистки отходов жизнедеятельности человека (биотуалеты). Состав комфортабельного электропоезда оборудован двумя буфет-барами, улучшен интерьер вагона, стены покрыты пожаробезопасными материалами, электропоезд комплектуется съемным инвентарем и аудио и видеосистемами. Этот электропоезд предназначен для межобластного сообщения, взамен составов с локомотивной тягой и завоевал огромное признание у пассажиров, оценивших скорость, уют и комфорт. В основном технических отличий этот электропоезд от своего «собрата» ЭД9М не имеет.

Теперь настала очередь оценки данной модели электропоезда (ЭД9М, ЭД9МК) с точки зрения пассажира, машиниста и обслуживающего персонала. Когда я впервые увидел электропоезд, то необычная цветовая гамма окраски, улучшенный дизайн привлекли меня, и я хотел поскорее узнать, что там внутри, чем он отличается от «рижских» поездов. Такая возможность мне представилась в Рязани, где я смог дотошно осмотреть весь электропоезд, зайти в салон и полюбоваться интерьером. В депо Мичуринск только поступил ЭД9М-0031. Грамотное решение по поводу широких дверей в тамбуре - быстрее будет производиться посадка и высадка пассажиров, мягкие и удобные диваны не так утомляют пассажира. Благодаря стеклопакетам и улучшенной тепло и шумоизоляции вагона, возникло ощущение уюта, что очень важно. Проехав несколько перегонов, сначала в моторном вагоне, потом в прицепном я

отметил уменьшение шума от работы трансформатора и компрессора, при начале движения и наборе скорости не ощущаются толчки, резко снижен шум тяговых двигателей. Я остался доволен. Пассажиры, увидев электропоезд, тоже удивились новшествами, у них тоже было немного «шоковое» состояние от увиденной красоты, и они хорошо отзывались о создателях нового электропоезда. Фактически, перед нами новое поколение отечественных электропоездов.

Когда эти электропоезда стали поступать на Северо-Кавказскую дорогу, а именно, в депо Ростов-на-Дону, удалось более внимательно приглядеться и к ЭД9М-0035, послушать мнение пассажиров. Позже к нам в депо поступил еще один состав ЭД9М-0041 и запущен на самом дальнем пригородном направлении Ростов — Успенская. Поезд сверкал чистотой, ходил в жесткой нитке графика, сопровождался охраной. Даже вандалы прониклись и трепетно относились к внутренней отделке салона. К 2004 году парк «ЭДешек» пополнился - появились ЭД9МК.

Машинистам электропоезд тоже понравился, хотя с точки зрения «механиков старой закалки», электропоезд ЭД9М слишком напичкан электроникой. Данный электропоезд воплотил в себе давно назревшие требования в техническом и эстетическом плане, позволил улучшить условия работы локомотивных бригад и условия эксплуатации. Трудно поверить, что такие вещи стали происходить: удобный пульт управления позволяет машинисту не напрягать зрение, кресла снижают утомляемость, доступность к основным приборам и агрегатам ускоряет устранение неисправности. Поезда начали свою долгую жизнь, проявляя при этом и свой «характер» и неучтенные проблемы при разработке, которые могут быть устранены только в процессе реальной эксплуатации. Выявляются проблемы с колесно-моторным блоком, есть много вопросов по стеклам (они трескаются), а также по электродвигателям стеклоочистите-

лей. В процессе эксплуатации проявилась ненадежная работа люминесцентного освещения, т.к. часто перегорают лампы и пускатели, очень трудно заменить лампы буферных фонарей. В депо возникают проблемы из-за несовместимости электрических схем вагонов разных серий поездов, т.е. ранее выпускавшихся с Рижским оборудованием и с Петербургским ОАО «Силовые машины «Электросила», хотя представитель ОАО «Силовые машины «Электросила» с этим не согласен?! В августе мне удалось посетить ОАО ДМЗ, встречался с конструкторами и радуется, что заводчане внимательно относятся к мнению и замечаниям эксплуатационников.

Подводя итог своей статье, скажу от всех лиц причастных к производству и эксплуатации электропоездов ЭД9М, ЭД9МК - электропоезд удался. Его работоспособность и эстетические качества удовлетворяют пассажиров и обслуживающий персонал. Такие электропоезда нам нужны, чтобы наслаждаться приятной поездкой в салоне поезда ЭД9М, ЭД9МК, а машинисты будут получать удовольствие, эксплуатируя эти поезда.

На конец августа 2004 г. завод изготовил 76 электропоездов ЭД9М, МК, 100-й электропоезд отправлен в депо Хабаровск, 104-й - в Читу. Демиховцы не останавливаются на достигнутом. Уже есть наработки по созданию электропоезда с энергосберегающим электрооборудованием, т.е. с рекуперативными торможением. Электропоезд новой серии ЭД9Э, опытная секция которого в конце 2004 г. должна выйти на испытательный полигон. На электропоезде планируется внедрение целого ряда новых систем и узлов:

- электрокалориферное отопление вагонов;
- освещение «световая линия» вагонов;
- система полуавтоматического пожаротушения, электрооборудования в подвальных ящиках и шкафах.
- электрооборудование в подвагонном оборудовании и шкафах;
- система кондиционирования кабины машиниста;
- унифицированный новый пульт управления машиниста;
- модернизация тормозной системы с активным противоюзом; и многие другие «ноу хау», позволяющие улучшить качественные параметры электропоезда, экономить электроэнергию, сократить количество моторных вагонов в поезде, уменьшить затраты на ремонт и эксплуатацию поездов.

Разработана техническая документация и предполагается выпуск в 2005 году первой секции электропоезда двойного питания ЭД12Д, чтобы решить проблемы, там, где стыкуются два рода тока.

Мне удалось побывать только в двух депо Ростов и Волгоград, где я услышал о высокой надежности и работоспособности «девяток». Пожелаем демиховцам успехов в новых разработках и скорейшее воплощение их в жизнь. «Голубой экспресс» еще долго будет нас возить и доставлять нам, пассажирам, удобства и комфорт. За ними будущее!

От автора. В завершение материала хочу поблагодарить тех, кто, несмотря на свою занятость, помогли в подготовке статьи: коллектив ОАО ДМЗ, отдел главного конструктора, маркетинга; начальника Ростовской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Задорина С.А., и.о. начальника депо Ростов Титоренко Ю.В.; машинистов электропоезда Васильченко и Цыганкова; зам. начальника депо ДООИЛ Волгоград. Отдельная благодарность Волкову С.Н.



К опубликованной в ЛТ № 1/2003 статье С. Войцеховича «О конках»

... По мелким мексиканским городишкам конные трамвайчики встречались и еще тремя десятилетиями позже, а их отечественная индустрия в «глубинке» долго еще не брезговала подачей одиночных грузовых вагонов типа НТВ гужевой тягой по путям и веткам, не связанных с рельсовой сетью общего пользования.

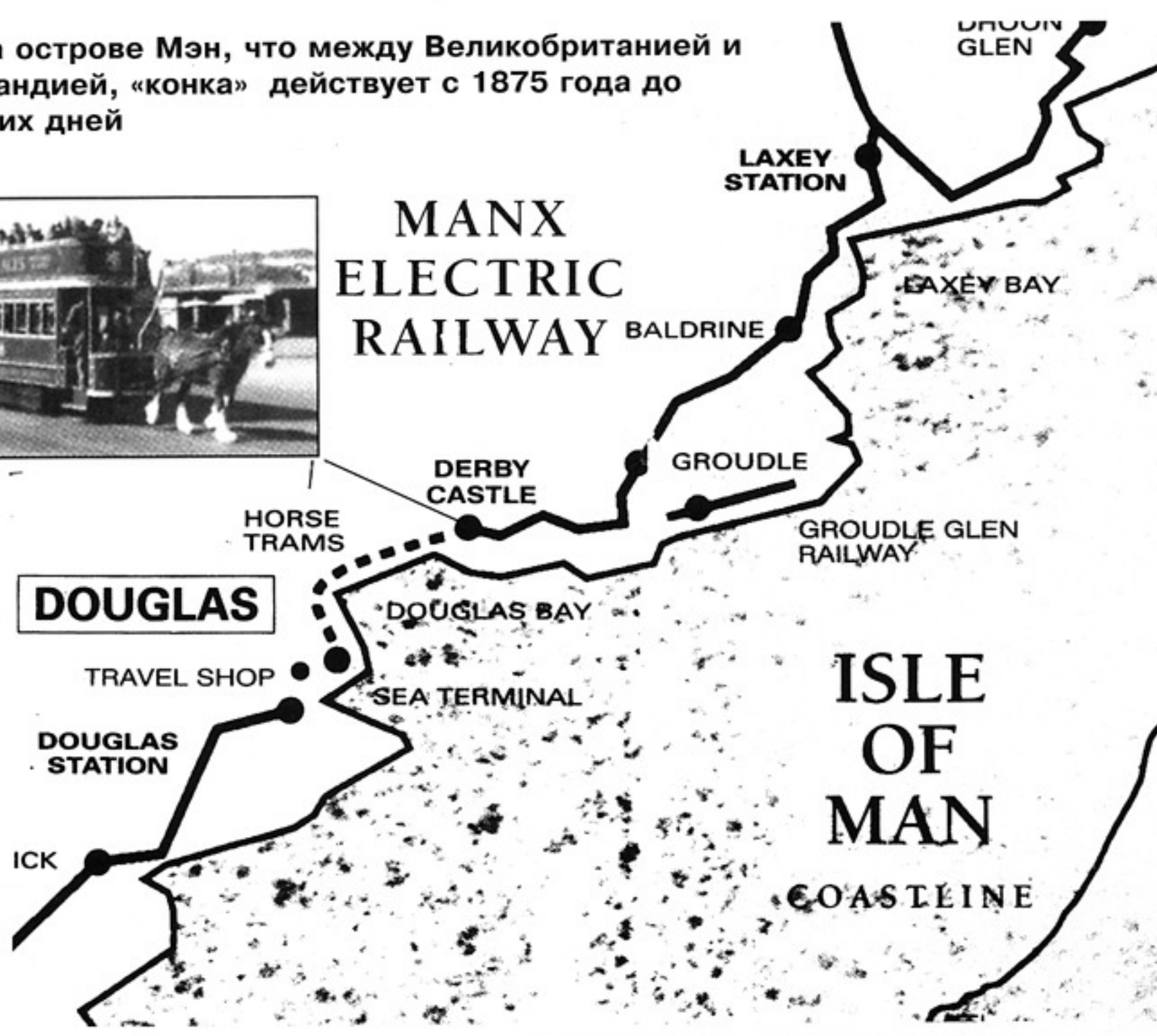
На острове же Мэн, что между Великобританией и Ирландией, «конка» и впрямь действует с 1875 года, - до... наших дней, с перерывами на обе мировые войны XX века. Приводимая автором цифра, «аж 60 км» - это суммарная протяженность всех заповедных железных дорог того удивительного острова в милях, из которых сравнительно короткая «конка», проходя по набережной порта Дуглас, связует вокзалы паровой и электрической (открыта еще в 1893 г.!) пригородных линий колеи 1435 мм. Наибольшую угрозу дальнейшему существованию предприятия составляет ныне... Гринпис, который все радикальнее требует «не мучить бессловесных лошадок». Возможно даже дело дойдет до того, что вагоны будут двигаться пустыми, а туристы - любоваться ими из следующих параллельно автобусов! Есть, говорят, непрерывно действующая с самого XIX века пассажирская «конка» и где-то в глубинах далекой Австралии.

Н.Семенов

На острове Мэн, что между Великобританией и Ирландией, «конка» действует с 1875 года до наших дней



MANX
ELECTRIC
RAILWAY



Страничка недавнего прошлого

На фотографии (слева) - платформа № 1 станции ЛЮБЛИНО по Курскому ходу Московской железной дороги, ныне, можно сказать, неподалеку от центра столицы. Железобетонный навес был возведен лет 30 назад по типовому проекту, получив, однако, нестандартную систему освещения. Внутри хорошо видимой поверх колонн-опор решетчатой конструкции тянулись несколькими параллельными рядами на всю длину платформы «трубки дневного света» - люминесцентные лампы. По замыслу создателей, при этом должна была возникнуть «равномерная освещенность без отдельных ярких точек, пагубно действующих на зрение проезжающих платформу поездных бригад». На деле, под суровым московским небом, да при несовершенной еще тогда отечественной светотехнике, многие лампы то мерцали, то вовсе отказывались зажигаться, оставляя пассажиров в далеко не безопасном полумраке... И уже в середине 1980-х гг. к решеткам почли за благо прикрепить обычные уличные фонари с ртутными лампами, художественно служащие до сих пор.

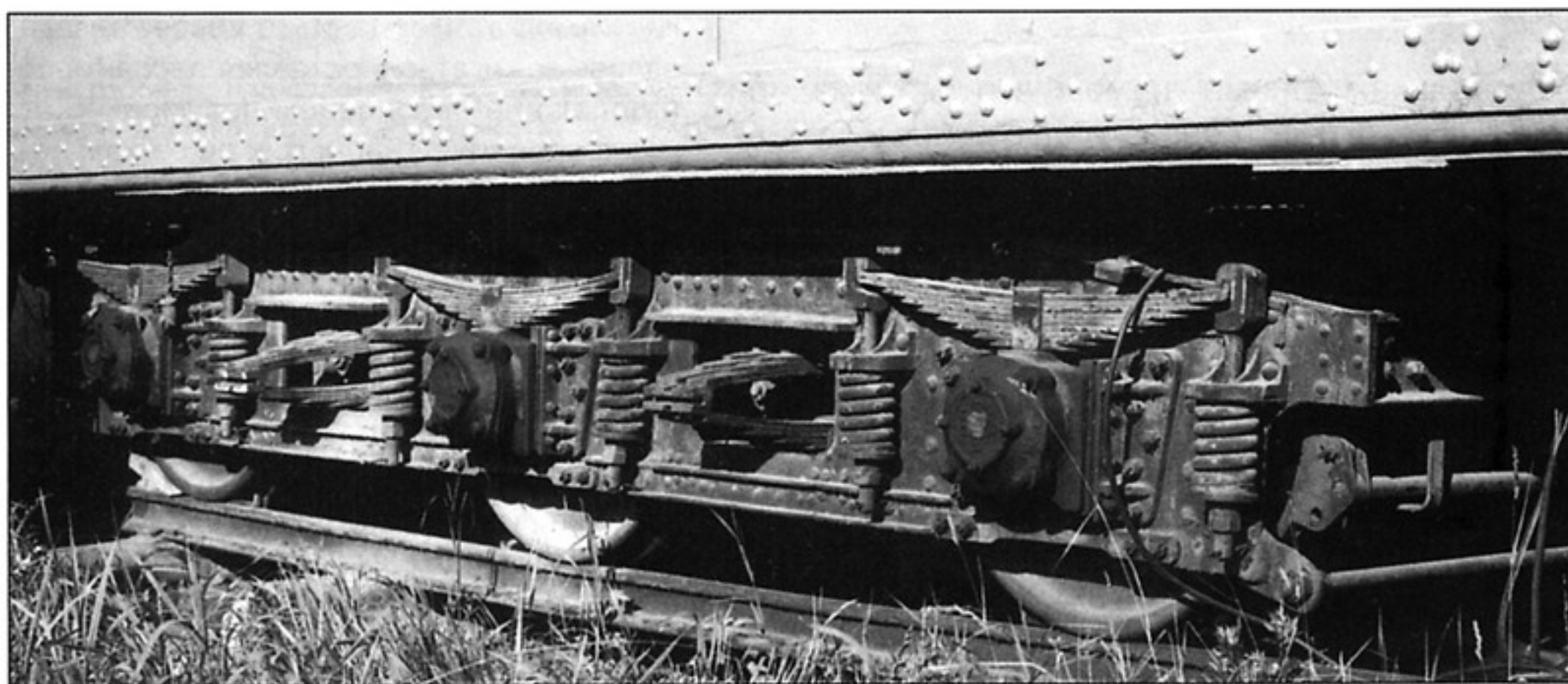
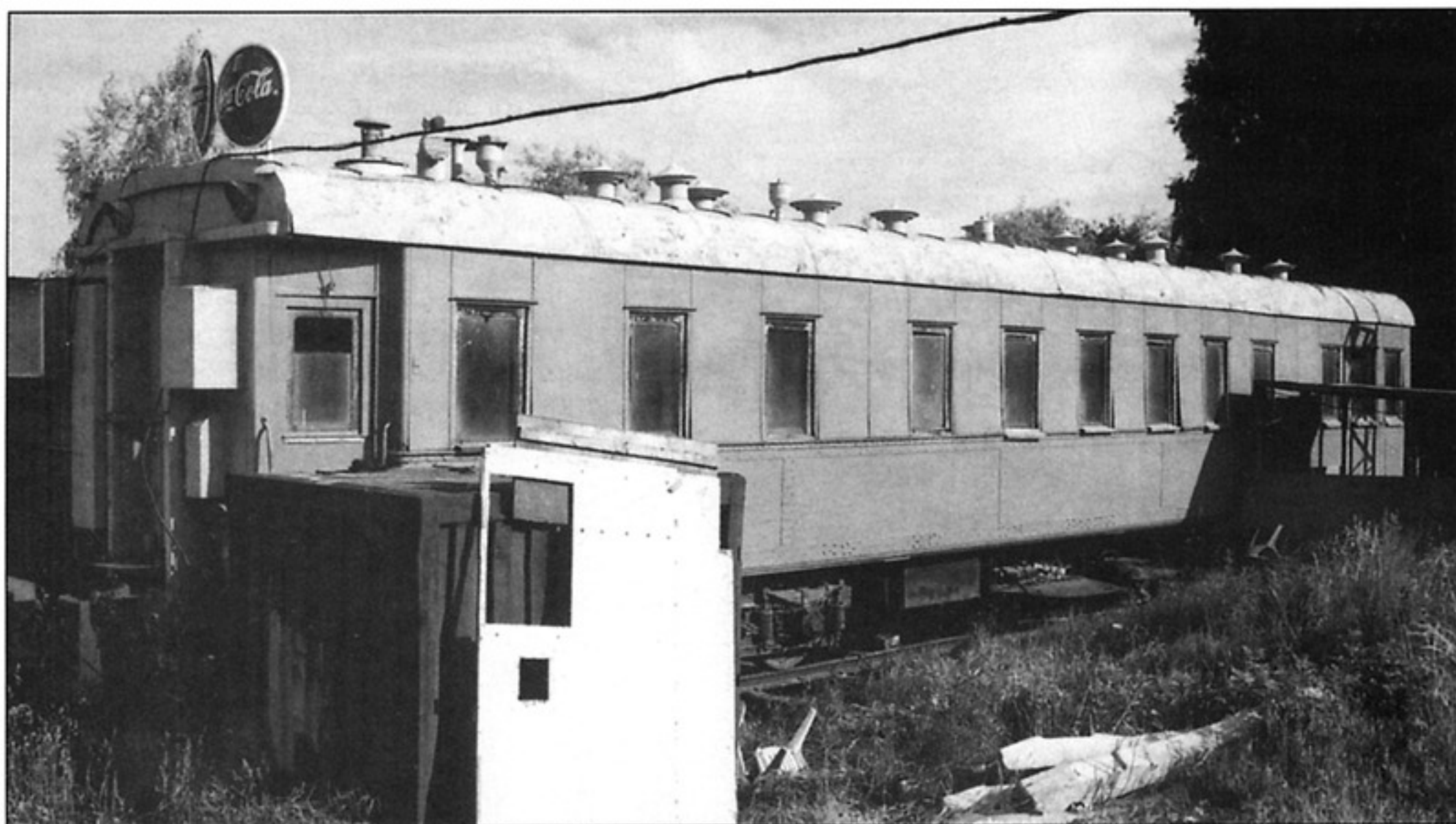
А справа на фото виден край платформы №2. На месте зеленой травяной полосы вдоль него занимал, до «перестройки-рационализации» конца 1980х гг., боковой путь для приема и отстоя электропоездов, курсировавших пригородно-городскими маршрутами по Курско-Смоленскому и Курско-Рижскому диаметрам: из Люблино через Курский вокзал и Каланчевскую - вплоть до Можайска (а то - Бородину) или Волоколамска - соответственно. Теперь подобные маршруты отправляются с внутригородской части Курского хода лишь от Царицына, да Красного Строителя...

Такова всего лишь одна страничка истории обширной станции Люблино, облик которой, судя по всему, ожидают вскоре новые радикальные изменения в связи с планирующейся организацией скоростного пригородного движения Москва-Подольск по аналогии с уже курсирующими «Спутниками» перегона Москва-Ярославская - Мытищи.

Н.Семенов

...к статье «Хвостатые «Икарусы». (ЛТ 3/2004). Автобусы «Икарус-66» городские с тремя дверьми были и во Владивостоке в конце 60-х годов. А «Икарус-66» междугородный работал на маршруте Владивосток-Арсеньев даже в 1975-76 гг. Он регулярно встречался мне в Арсеньеве, но на местных автобазах автобус такой не встречался. «Икарус-66» в последний раз мне попался в 1996 или 1997 г. Он пришел своим ходом в транспортный цех местного завода «Прогресс», где вскоре был благополучно разрезан на металлолом!

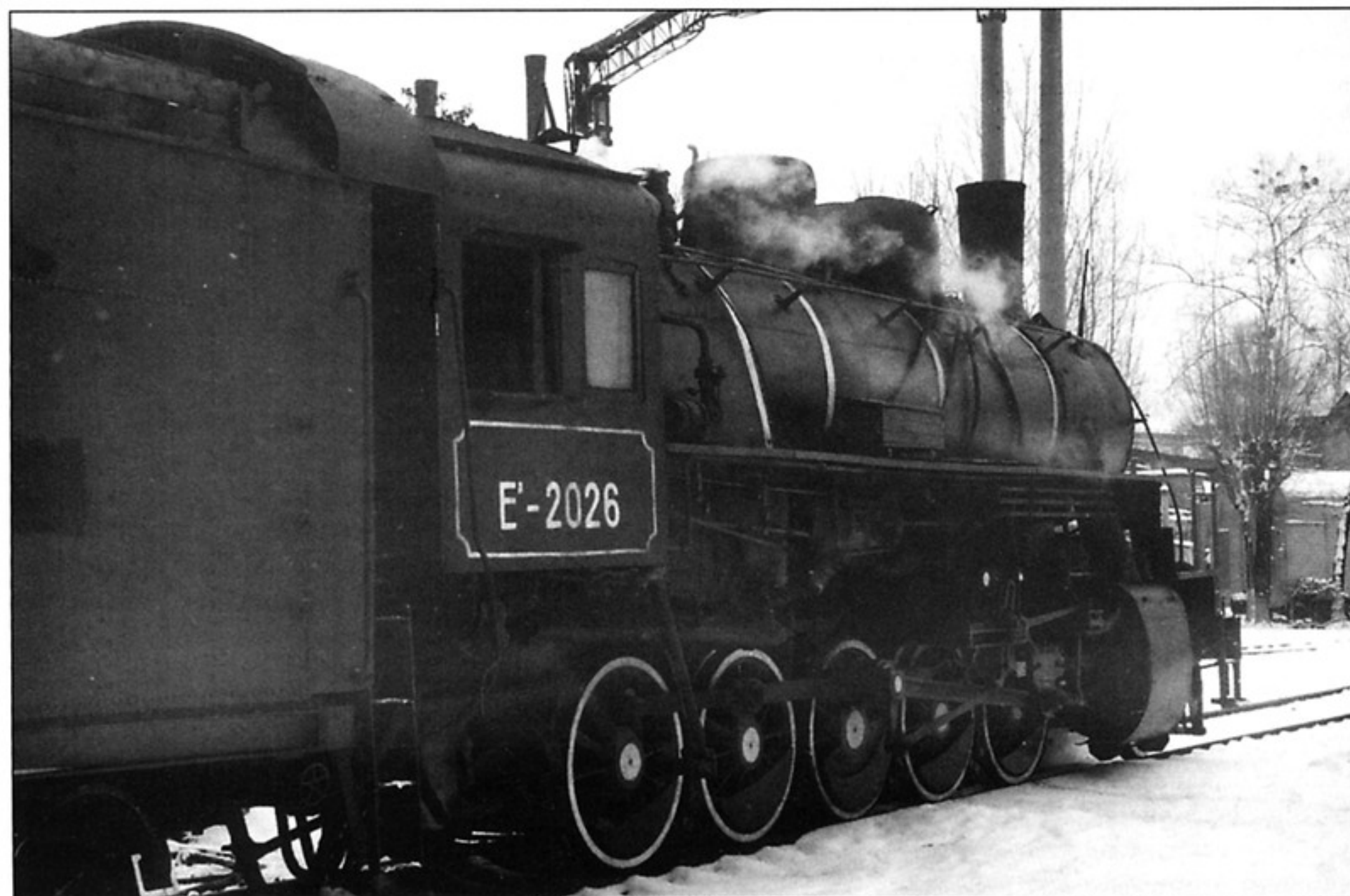
Лебедев С.А., г. Арсеньев,
Приморский край



Киевская турфирма «Джерело» вот уже двенадцатый год (с 1998 г.) специализируется на организации и проведении ретротуров по территории Украины и за ее пределами. Это единственный украинский и в СНГ туроператор, занимающийся непросто, но очень интересным видом туризма — железнодорожным — с использованием парка живых паровозов.

Без контакта с персоналом железных дорог и непосредственно с «Укрзалізницею», чье руководство поддерживает «Джерело», деятельность была бы невозможной. Конечно, вклад турфирмы в оборот украинских железных дорог невероятно мал. Но здесь важен не только экономический эффект. Ведь поездка на ретро-поезде — визитная визитная карточка украинских железных дорог в целом. Отрадно, что такое взаимопонимание достигнуто.

Е'-2026, депо Львов-Восток, январь 2004 г., фото А.Задко



Очень редкий пассажирский бронированный салон-вагон обнаружен киевскими любителями железных дорог. Вагон стоит около моста через реку Уж, что на автодороге Киев — Ковель, неподалеку от г. Коростень Житомирской обл. (Украина). Вагон стоит перпендикулярно шоссе на отрезке пути (!) и принадлежит придорожному кафе «Буслик» (по рус. «Журавлик»). Используется в качестве гостиницы для служебных целей. Полностью сохранилось все внутреннее оборудование и отделка до самых мелочей. Внешний вид вагона также безупречен. О таких образцах ЛТ сообщал уже дважды — один вагон находится в МЖТ в Москве, второй — на площадке военного музея в Хабаровске. По крайней мере, в голове у бывших владельцев таких вагонов имелись представления, что подобные экземпляры в силу своей штучности и уникальности (наверняка с этим вагоном связаны любопытные исторические события и личности) заслуживают особой судьбы и отношения. Но только на Украине этот уникальный вагон удалось продать в частные руки.

С хозяином кафе встретиться не удалось, его на месте не было, а служащие невнятно сообщили, что вагон тут вроде бы давно (?), еще со времен последних лет жизни СССР. Кстати, до ближайших железнодорожных путей (ст. Коростень-Подольский) не менее трех километров. Осталось загадкой и техническое решение постановки вагона на своих тележках, да еще на участке пути — тут простым трейлером и краном не обойтись.

Оценивая ситуацию в том виде, как она есть, можно лишь сказать слова благодарности, что хоть хозяин этого кафе оказался умнее и порядочнее продавцов. Ведь ничего не стоило, оставив внутреннее убранство вагона, обшить салон евравагонкой и поставить на фундамент.

Читателям журнала и любителям отечественной истории железных дорог было бы очень интересно узнать, где и как строились подобные вагоны, сколько их было вообще, какова их судьба и пр.

Сергей Палиенко, Украина



Секция 2ТЭ10Л-0000 (настоящий номер №359А) в тупике Пензенского элеватора, июль 2003 г. Фото С.Лизунова



...Являюсь любителем ж.д. уже давно. Но сравнительно недавно мне в голову пришла идея - заняться исследованием и собирательством художественных, биографических, хроникально-исторических произведений, где в основе сюжета лежат события, происходящие на железной дороге (и вокруг нее), ее подразделениях, предприятиях, строительстве и т.д. Для меня до сих пор осталось загадкой, почему сия идея посетила меня столь поздно. Я всегда знал, что подобной литературы, особенно в советский период, издавалось не так мало, например в «толстых» журналах. У меня даже уже был небольшой перечень авторов, которые писали на указанную тему.

С этой мыслью я направился в Центральную библиотеку Октябрьской ж.д. в полной уверенности в том, что получу всю исчерпывающую информацию по своему вопросу. Каково же было мое удивление, когда прокопавшись с полдня вместе с заведующим библиотекой в фондах, мы не обнаружили ровным счетом ничего. Ни одной книжки. Даже отсутствовали соответствующие подборки в картотеке.

Как выяснилось позже, при «реформировании» Дорожной библиотеки (ее филиалов) часть фонда просто уничтожалась. При чем уничтожалась именно та часть, которая по чьему-то мнению, была «менее читаема», куда видимо и попали интересующие меня книги. Или в лихой период «демократизации» нужно (важно) было выбросить и забыть все то, что было связано с советской эпохой!? Это осталось непонятным.

Далее, я по одному, обошел все отделения Дорожной библиотеки, расположенные на крупных и доступных станциях Окт. ж.д. Везде та же картина. Справедливости ради надо сказать, что в одном из отделений я обнаружил неплохую подборку по военной истории Октябрьской ж.д. - чему и был рад. Таким образом, в ведомственных библиотеках не оказалось изданий на самую близкую и родную тему.

Следующим моим шагом было посещение библиотеки им. Маяковского - самой крупнейшей в С-Петербурге с открытым доступом и одной из крупнейших в стране. Я составил запрос, и мне была представлена подборка «железнодорожной прозы». В списке присутствовало около 40 наименований, вместе со стихами и поэмами в честь тов. Ленина и электрификации. Воодушевившись, я написал требования на весь список. Но, увы. Получил я лишь 11 книг - остальные... оказались на руках (?). Через месяц ситуация повторилась и еще через месяц тоже. Потом дежурный библиотекарь мне призналась, что кар-

тотека не вполне соответствует реальному количеству книг в книгохранилищах, и многие издания утрачены. Особенно удивило меня отсутствие информации в интернете и служебном интранете. К тому же, по большому счету, не зная имен авторов, мест и годов издания очень тяжело где - либо найти интересующую вещь без предварительной подборки.

Таким образом, уважаемые Коллеги, решил обратиться к Вам, читатели "ЛокоТранс", за помощью. Может кого-нибудь располагает любой информацией по данному вопросу, ссылкой в интернете и т.д.? Очень надеюсь, что найду отклики на свой призыв и приглашение к сотрудничеству!

А.С. Смирнов

Адрес: 188661 Ленинградская область, Всеволожский р-н, пос. Н.Девяткино, д.35 кв. 144.

...Осенью 2003 года начался процесс передачи тепловозов ТЭМ18Г (или «зажигалок») на Московскую дорогу, а именно в депо Лихоборы. Весной 2004 года в самых «верхах» ОАО «РЖД» вдруг открылся необузданный интерес к газовому топливу. Открылся какой-то новый безумный проект с очередным удобным способом «отмывания» денег. Видимо, инициативы с «Соколом», модернизацией рассыпающихся локомотивов при помощи электронных приставок, чудовищными электропоездами, восьмизначной нумераци-

ей подвижного состава и т.д., уже исчерпали себя. Потребовалась новая идея - а тут - перевод тепловозов на газ, да еще «завязка» с явно криминальным «Газпромом».

Огляделись господа президенты - вице-президенты ОАО, да и пригорюнились. Во всей великой империи на тему газового топлива оказалось множество концепций, технико-экономических обоснований, красочных плакатов, многого другого, а в металле - только два газотепловоза-инвалида постройки 7-летней давности. Два экспериментальных ТЭМ18Г были построены соответственно в 1997 и 1998 гг., и все это время никого в МПС эти локомотивы не интересовали.

Вряд ли найдется еще один пример столь длительной работы опытных образцов локомотивов без единого (!) захода на завод-изготовитель для доработки, устранения конструктивных недостатков и т.д. А уж чего-чего, недостатков в машине хватает с избытком.

И вот, через семь лет, в ОАО «РЖД» проснулись и с «фирменным» нахрапом монополиста стали проталкивать отправку «зажигалок» в Свердловск, так, чтобы вместо капитальной доводки конструкции лишь залатать дыры на скорую руку, и на каждом шагу срок - вчера.

В итоге - одна из «зажигалок» уже в Свердловске, а вторая миновала этап полной переборки дизеля.

А.Иоффе (Москва)



Трамвайный вагон КТ-4СУ на пл. Рынок (г. Львов)

Дмитрий Ковалев

Львов - город трамвайный

Рассказывая о Львове, нельзя не упомянуть о Львовском трамвае. Несмотря на небольшое количество маршрутов (их всего 9), трамвай является одним из ведущих перевозчиков пассажиров в городе, так как все маршруты очень удачно проложены и соединяют центр с ближайшими окраинами. Узкоколейные пути (1000 мм) идут по мощным улицам, оригинальный подвижной состав, четкость графиков движения - все это всегда делало трамвай лицом города. В центре Львова, куда ни глянь, везде трамвай. Эта особенность хорошо отражена в фильме Эльдара Рязанова «Старики - разбойники», съемки которого проходили во Львове. Именно с детских впечатлений о незабываемых поездках по городу на необычных симпатичных немецких вагончиках Т-57, Т2-62, Г-61, которых кроме Львова я тогда не видел нигде, и началось мое увлечение городским транспортом.

Согласно книге С.А. Тархова «История Львовского трамвая», общественный транспорт начал свою деятельность во Львове в 1880 году, когда в городе было открыто движение конного трамвая. А уже в сентябре 1893 г. фирмой «Сименс и Гальске» было начато строительство линии электрического трамвая от вокзала до Лычаковской заставы и линии от центра города к Стрыйскому парку. 27 апреля 1894г. из Вены во Львов прибыли первые трамвайные вагоны (16 вагонов фирмы «Сименс и Гальске»). 12 мая ночью состоялась первая пробная поездка, а 31 мая началась регулярная работа электрического трамвая по маршруту «Главный вокзал - Стрыйский парк». Львов стал 4-м трамвайным городом в Австро-Венгрии.

В 1895 г. во Львове действовали 2 линии конного трамвая:

- 1) Вокзал - пл. Мытная;
- 2) пл. Торговая - Жовковская застава;

и 3 линии электрического трамвая:

- 1) Вокзал - Лычаковская застава;
- 2) ул. Гетманская - школа св. Софии;
- 3) ветка до Лычаковского кладбища.

В апреле 1908 г. начались работы по переоборудованию линий конки в линии трамвая на улицах Городецкой и Жовковской (Б. Хмельницкого). Двухколейные линии переделывались поочередно. По одной колее ходила конка, по другой трамвай, чтобы не оставлять город без транспорта.

В конце 1908 г. закончилась поставка большой партии из 70 новых трамвайных вагонов серии «100» (с бортовыми номерами 101-171). На 1 января 1909 г. трамвай имел уже 114 вагонов, из них 44 вагона старой конструкции (№ 1 - 44). В 1907 г. для вновь поступающих вагонов началось и в 1908 г. завершилось сооружение нового депо в районе новой скотобойни на Жовковском предместье (ныне депо № 2). Движение конки закончилось 29 декабря 1908 г. А 15 января 1909 г. состоялась первая распродажа коночных коней по цене

от 35 до 315 австрийских крон. Вагоны конки были переделаны в прицепные для трамвая.

В конце 1918 г. Львов оказался в составе нового государства - Польши, в которую после распада Австро-Венгерской империи была включена вся Западная и Восточная Галичина. Водителями, кондукторами и инженерами Львовского трамвая были в основном поляки, которые составляли большую часть (64%) населения города. За время войны техническое состояние вагонов ухудшилось. Был необходим капитальный ремонт большому количеству трамваев. В связи с этим, в 1921 - 1922 гг. на базе старого депо по ул. Вулецкой (ныне Сахарова) были организованы трамвайные вагоноремонтные мастерские (ВРМ).

1 сентября 1939 г. на территории Польши началась вторая мировая война. В этот же день в результате налета немецкой авиации были повреждены трамвайные пути и контактная сеть на ул. Токажевского (ныне Городецкой). Движение трамваев здесь, а с середины месяца и во всем городе было остановлено. Возобновлено оно было 25 сентября 1939 г. после занятия города Красной армией и установления Советской власти. По состоянию на 1 октября 1939 г. трамвайное хозяйство имело 65,6 км одиночного пути, две тяговые подстанции общей мощностью 6540 кВт, два трамвайных депо, вагоноремонтные мастерские. Трамвайные пути были уложены на бетонную основу и проходили по брусчаткам, покрытым гранитом и базальтом. Парк насчитывал 176 пассажирских вагонов восьми типов (в т. ч. 115 моторных и 55 прицепных) и 5 служебных вагонов (снегоочистителей). С началом Великой Отечественной войны Львов был оккупирован немецкими войсками (30 июня 1941 г.). Трамвай продолжал работать и во время оккупации. С 26 ноября 1941 г. на маршрутах №№ 1, 3 и 9 начали ходить вагоны с надписью «Только для немцев».

Во время боёв за город летом 1944 г. трамвайное хозяйство сильно пострадало. Восстановление шло постепенно. Первые трамваи с пассажирами отправились в путь 1 марта 1945 г. Заработали маршруты №№ 1, 6, 10. Однако в связи с тем, что по договору между СССР и Польшей поляки имели право переселяться из Западной Украины, отошедшей от Польши к СССР в Западную Польшу, отошедшую от Германии к Польше, а во Львове до войны 60 % населения составляли поляки, начался массовый отток польского населения из города. В мае 1946 г. Львовский трамвайный трест покинуло 400 работников (поляков) - 80 % персонала треста. В связи с нехваткой кадров нарушилась нормальная работа трамвая. Работников стали набирать из служащих Львовской железной дороги, а также вербовать в регионах Восточной Украины.

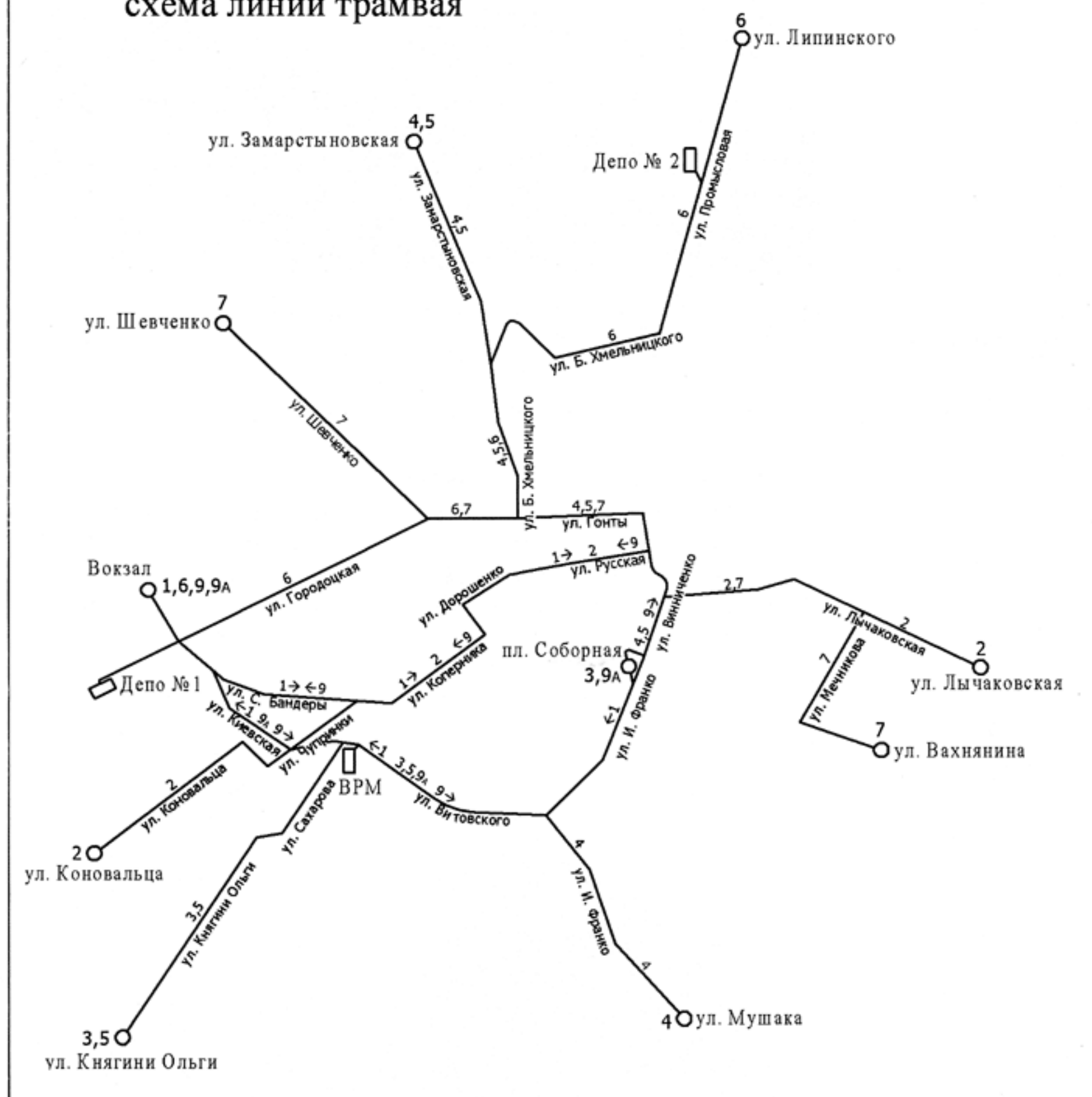
К январю 1948 г. были восстановлены почти все линии трамвая, кроме веток на Высокий Замок, техническую школу и Лычаковскую заставу. Однако, теперь практически все маршруты начинались в центре города, на ул. 1 Травня (пр. Свободы). В 1950 г. радиальные маршруты были вновь объединены в диаметральные.

В августе 1955 г. во Львов пришла первая партия импортных немецких вагонов Т-54 (моторные) и В-54 (прицепные) из города Гота (ГДР). Шесть моторных и шесть прицепных вагонов. Моторным были присвоены номера 401 - 406 (серия «400»), прицепным 501 - 506 (серия «500»). Все вагоны имели пневматические двустворчатые раздвижные двери, с выходом на обе стороны (по две двери с каждой стороны). Эти вагоны получило депо № 1 (на ул. Городецкой), они начали работать на 2-ом маршруте. Летом 1957 г. прибыла партия из 5 поездов нового типа Т-57 - В-57, каждый вагон по 22 сидячих места, при общей вместимости 59 человек в моторном и 68 в прицепном. Длина корпуса - 10,5 м, ширина - 2,2 м. Максимальная скорость 40 км/ч. Эти вагоны отличались по внешнему виду от поездов Т-54 - В-54 - у них передняя и задняя части были более обтекаемой формы. Летом 1958 г. пришло ещё 10 таких поездов. Немецкие трамвайные поезда первых моделей, поступивших во Львов (ТВ-54 и ТВ-57), имели двусторонние площадки (с выходом на две стороны). Следующая модель трамвая Т-59е - В-59е, также поступавшая во Львов, была похожа на модель Т-57 - В-57, но эти вагоны уже не имели двусторонних площадок, выход осуществлялся только на правую сторону. Во всех моделях цифры 54, 57, 59 означают год начала серийного производства вагонов. В 1963 г. в город поступило 3 поезда нового типа ТВ-62, которые внешне практически ничем не отличались от поездов Т-59е - В-59е. Они вышли на маршрут № 2.

В 1964 г. подвижной состав львовского трамвая насчитывал 271 вагон (148 моторных и 123 прицепных), 76 из них были немецкими, а остальные старой конструкции, в т. ч. много вагонов, эксплуатирующихся 60 - 70 лет, т. е. со времён пуска трамвая. Во втором полугодии 1964 г. Львов получил 6 новых поездов ТВ-62, в 1965 г. -



схема линий трамвая



14 поездов.

На протяжении 1966 – 1967 гг. город получал партию из 50 новых сочленённых вагонов Г4-61 (Г-означает «геленк» – сочленённый, 4 – четырёхосный, 61 – год запуска серии в производство). В вагоне 35 мест для сидения и 146 для едущих стоя. Такой вагон имел три ширмовые двери (одни двустворчатые, у кабины водителя, и двое четырёхстворчатых в середине и задней секции). Эти вагоны вышли на работу вначале на маршрут № 2, а затем на маршруты № 1 и № 9. Вагонам Г4-61 была присвоена серия «600» для головной секции и «700» для хвостовой секции. Первый поезд имел номер 601 – 701. В отличие от вагонов Т-54, Т-57, Т-59е и Т2-62, поступавших кроме Львова во многие города СССР, в частности в Выборг, Ярославль, Волгоград, Калининград, Пятигорск и др., сочленённые вагоны Г4-61 эксплуатировались в Советском Союзе только во Львове.

В 50-е – 60-е годы во Львове начал активно развиваться троллейбус, в связи с этим, а также с общими антитрамвайными тенденциями в стране, были ликвидированы пути на центральной улице города – ул. Ленина (ныне пр. Свободы), а также закрыт ряд маршрутов. Постепенно во Львове осталось только 6 трамвайных маршрутов.

В начале 1970 г. начался капремонт и переоборудование трамвайной колеи под габариты нового подвижного состава (чешские «Татры»). В конце 1972 г. в депо № 1 прибыла первая партия чешских трамваев типа Т4-SU (10 единиц). Этим вагонам были присвоены номера 801 – 810 серии «800». Ширина вагона 2,2 м, длина 14 м. В вагоне 150 мест. Эти трамваи начали эксплуатироваться по системе многих единиц двухвагонными поездами.

Последние довоенные вагоны были списаны в 1973 г. В том же году началось массовое поступление чешских «Татр». Уже летом 1975 г. в городе было 38 таких вагонов. В конце мая 1976 г. ЛТТУ получило два новых сочленённых вагона КТ-4SU. Длина вагона 18,1 м, ширина 2,18 м. Вместимость 133 стоячих и 38 сидячих мест. Вагоны поступили в депо № 1. Первоначально им были присвоены № 1 и № 2.

С 1981 г. началось массовое поступление вагонов КТ-4SU: 20 единиц – в 1981 г.; 32 единицы в 1982–83 гг. 13 единиц в 1984 г.

поступило в депо № 2. Вагонам КТ-4SU была присвоена серия «1000». Первые два вагона также были перенумерованы в № 1001 и № 1002. В 1985 г. в депо № 1 было 49 таких вагонов, в депо № 2 – 44 вагона. Они также, как и Т-4SU, эксплуатировались по системе многих единиц. Два сочленённых вагона, сцепленные вместе, представляли собой фактически 4-х вагонный поезд, который мог перевезти одновременно до 350 человек.

В 1978 г. началось проектирование линии скоростного трамвая протяженностью 7,5 км по ул. Суворова (ныне Сахарова) и Боженко (ныне Княгини Ольги), с подземным участком в комплексе с депо на 250 вагонов. Наземная линия стала частью линии скоростного трамвая (построена в 1983 – 87 годах) Построена она по стандарту скоростного трамвая: на отдельном полотне, с ограждениями и путепроводами. Движение открыто 6 ноября 1987 г. Здесь пошли вагоны нового маршрута № 3 «ул. Боженко – ул. 30-летия Перемоги (ныне Мушака)». На линию вышло 12 поездов типа КТ-4SU с интервалом движения 4 – 5 мин. В соответствии с проектом скоростного трамвая намечалось в первую очередь соорудить два тоннеля с габаритами метро под центром города, а к ним подвести наземные маршруты. Однако строительство тоннелей так и не началось в связи с кризисом 90-х гг.

В 1988 г. было получено 45 новых вагонов КТ-4SU. Это была последняя партия чешских трамваев. В конце 1988 г. в обоих депо было 227 вагонов чешского производства. Закончилось списание последних немецких вагонов Г4-61, которые в последние годы были только в депо № 2 и работали на маршрутах № 4 и № 6.

В конце 90-х гг. ликвидируется система многих единиц, вагоны работают только

одиночно. В 2001 – 2002 гг. в связи с общим кризисом в Украине и повсеместными неплатежами, было несколько случаев отключения электроэнергии ЛТТУ за долги. В такие дни трамваи и троллейбусы не ходили.

В настоящее время, несмотря на то, что уже более 10 лет не обновлялся подвижной состав, львовский трамвай не только не утратил прежних своих позиций, но и увеличил количество маршрутов, доведя их до 9. Такого количества маршрутов во Львове не было с конца 50-х гг. прошлого века, т. е. на протяжении более 40 лет! Существует также проект расширения трамвайной сети за счёт продления некоторых линий, в частности, планируется построить линию в микрорайон Сихов от конечной 4-го маршрута «ул. Ю. Мушака». Но, к сожалению, в связи с непростым финансовым положением трамвайного хозяйства, осуществление этого замысла вызывает сомнения. Что же касается проекта строительства подземных линий скоростного трамвая, то в настоящее время он по непонятным причинам признан чуть ли не абсурдным и от него решено отказаться. В то же время Львовскими властями в конце 2003 г. принято решение пересмотреть транспортную схему в центре города с целью его разгрузки. Как бы это решение не стало толчком к ликвидации в центральной части трамвайных путей в угоду вездесущим маршруткам, как это сделано уже во многих городах бывшего СССР. Поэтому забывать о проекте подземного трамвая, оправдываясь сложными геологическими условиями (а где они лёгкие?) и отсутствием финансирования явно рановато.

К началу 2004 г. во Львове эксплуатировались чешские вагоны моделей Т-4SU и КТ-4SU, работавшие одиночно. Большинство вагонов утратило первоначальную окраску, в связи с нанесением на них рекламы, что, конечно же, уродует их внешний облик. В целом вагоны находятся в хорошем техническом состоянии. В удовлетворительном состоянии находится и путевое хозяйство, особенностью которого, в отличие от большинства городов бывшего СССР, является то, что в центре города, почти на всех улицах, пути проложены не по центру проезжей части, а вдоль тротуаров, что, несомненно, очень удобно для пассажиров. Необычно в связи с этим выглядит

центр проезжей части, используемый автомобилями для стоянки. Вообще центр города очень перегружен автомобилями из-за чего скорость движения трамваев здесь небольшая, т. к. то здесь, то там постоянно возникают пробки. На балансе ЛТТУ по прежнему два трамвайных депо. Стоимость проезда в трамвае и троллейбусе в конце 2003 г. составляла 50 украинских копеек (около 3-х рублей).

В мае 2004 г. Львовскому трамваю исполнилось 110 лет!

Маршрутная сеть Львовского трамвая в настоящее время выглядит следующим образом:

№ 1 Вокзал	-	ул. Дорошенко	-	Центр (кольцевой)
№ 2 ул. Коновальца	-	ул. Лычаковская		
№ 3 ул. Княгини Ольги	-	Соборная площадь		
№ 4 ул. Ю. Мушака	-	ул. Замарстыновская		
№ 5 ул. Замарстыновская	-	ул. Княгини Ольги		
№ 6 Вокзал	-	ул. Липинского		
№ 7 ул. Шевченко	-	ул. А. Вахнянина		
№ 9 Вокзал	-	ул. Витовского	-	Центр (кольцевой)
№ 9А Вокзал	-	Соборная площадь		

Использованная литература

Тархов С.А. Історія Львівського трамваю. Видавництво «Фенікс Лтд». Львів, 1994.

Довідник пассажира. Послуги вокзалу станції Львів. Львів, 2003.

В.А. Раков. Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955. Москва «Транспорт», 1995.

В.А. Раков. Локомотивы отечественных железных дорог 1956-



Трамвайный вагон КТ-4SU с рекламой на ул. Дворцовой, на заднем плане виден Львовский железнодорожный вокзал

1975. Москва «Транспорт», 1999.

Олесь Ганущак. Тільки во Львові. Путешествие по древнему городу. (на русском языке). Издательская фирма «Афиша». Львов, 2003.

Весь Львів. Щорічний атлас-довідник. Львів, 2003.

«Львівська Газета» («Львовская газета»). Ноябрь - декабрь 2003.

КАНДАЛАКША: история и современность в Заполярье

Знакомство со станцией началось с установленного вблизи депо паровоза-памятника СО17-2874. Как позже выяснилось, это было только начало исторической коллекции т.ч. Кандалакша. Паровоз был 1948 г. постройки Улан-Удэнского паровозостроительного завода. На территории депо установлены еще два памятника, на этот раз уже электровозы. На высоком пьедестале, горя, на солнце новой краской, разместился ВЛ19-40, крайне редкая ма-

шина, сохраняемая в музейных вариантах. На кузове машины закреплена памятная доска со следующим текстом: «7 ноября 1935 года машинист Кулигин А. Д. на электровозе ВЛ19-40 открыл движение на электрифицированном участке Кандалакша - Апатиты». Этот электровоз действительно постройки 1935 года заводов «Динамо» (электрические машины) и Коломзавода (механическая часть). Традиционно установилось так, что заводская принадлежность для элек-



тровозов определяется по производителю электрических машин.

После войны в Кандалакшу пришли новые ВЛ22^М, затем ВЛ23. Электровозы этой серии объединяли в постоянные сплотки, которым присваивали названия 2ВЛ23 и 3ВЛ23, давали собственную порядковую нумерацию. В таком виде они ходили до недавних пор и, лишь несколько лет, назад были оставлены от работы и направлены в лом.

Следов рабочих ВЛ22^М мне обнаружить не удалось, но возможно, что еще можно встретить на предприятиях. А вот ВЛ23-440 (часть бывшего 2ВЛ23-002) красуется рядом с ВЛ19-40 на таком же пьедестале.

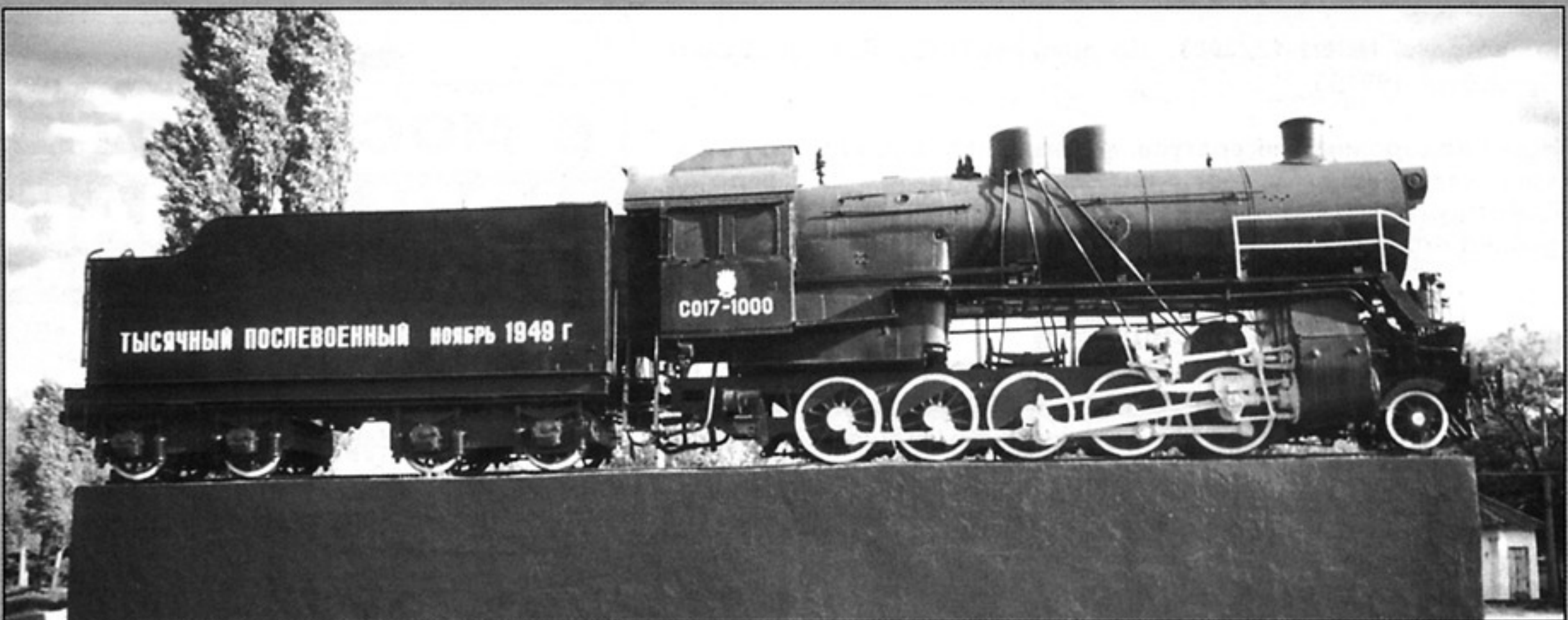
Текст и фото П.Мельникова



С'252-17 в депо Гомель. Фото Ю.Акимова, 2001 г.
ВЛ23-440, Кандалакша. Фото П.Мельникова

В Луганске около локомотивостроительного завода на высоком постаменте висится паровоз-памятник **СО17-1000** с надписью на тендере "Тысячный послевоенный, ноябрь 1949 г." Реально этот паровоз постройки 1940 года и номер его не соответствует надписи, но радует, что и паровоз и постамент поддерживаются в приличном состоянии, а, прочитав мемориальную доску, можно принять к сведению, что этот памятник установлен в 1978 году, что делает честь тем, кто проявляет заботу о его сохранности.

Фото
 В.Мельникова



КУПЛЮ

Расписания пригородного сообщения Московской ж.д./ 190068 Санкт-Петербург, Набережная канал Грибоедова, 68-47

Видеокассеты и DVD с материалами по осмотру, управлению и ремонту локомотивов/ 346720 Ростовская обл., Аксай, ул.Садовая 5-49. Мошна Д.В.

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

Фото ТЭМ1, ТЭМ2М, ТЭМ3, ТЭМ5, ТЭМ7, ТЭМ12, ТЭМ17, ТЭМ18/ 656008, Алтайский край, Баранул, ул.Партизанская, 140-87 Кучинева Е.Б.

Чертежи, фото локомотива ТК. Возможен обмен на модели ж.дорог, произведенные в Латвии. Aigars Klavins, Vidus prospects 25, LV-2010, Latvia / E-mail: AigarsKlavins@yahoo.com

ПРОДАЮ

Модели фигурок "ПуМо" №1 "Погрузочная бригада (СЖД) 3 фиг.", "ПуМо" №2 "Скотина рогатая (русская) 4 фиг.", "ПуМо" №3 "Лошади (гнедая, в яблоках, каурая) 3 фиг.", "ПуМо" №4 "Собаки дворовые (Россия) 3 фиг." - металл, НО, окрашены / Т. 8-903-684-62-35 (Москва), рассылка почтой по России.

Вагоны и локомотивы в НО: Liliput, Tillig, 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

Изготовлю из моделей BR120 в M62-2M62 в НО,ТТ за модель BR120.01, BR 01, 03,23, 41, 43, 95, 94, 50, 52 в НО или ЧМЭ2 ТТ/ Хомутов В.Ю., 412311 Саратовской обл., г.Балашов, пр-т Космонавтов 2-3. Т.(8 4545) 2-03-05

"Локотранс" №№7,11,12/2001, 1-12/2002/ 140100 Московская обл., Раменское, а/я 38, Сергееву О.А.

Модели PIKO, Lima, Roco, недорого подробности в САК/ 141007 Московская обл., Мытищи, а/я 328, Епифанцеву И.Д.

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

Журналы Eisenbahnmagazin 1999-2001, Eisenbahnkurier 1994, 1997, 2001, 2003 годовой комплект за 20 евро +почта/ К-Н.Rubmann, Gartenstrasse 8, 74523 Schwabisch Hall, Deutschland/ Германия

Журналы "Model Rail", Eisenbahn Amateur", Railway Modeller" любой номер по 80 руб / 140100 Московская обл., Раменское, а/я 38, Сергееву О.А.

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

"Локотранс" №№1-12/2003/ Кондратьеву П.Д., а/я 780, Санкт-Петербург 199155

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@tiscali.de

ИЩУ

Фото ТЭМ1, ТЭМ2М, ТЭМ3, ТЭМ5, ТЭМ7, ТЭМ12, ТЭМ17, ТЭМ18, 3М62У, ТЭ3, 2ТЭП60, 4ТЭ10С, 3ТЭ3/ 656008, Алтайский край, Баранул, ул.Партизанская, 140-87 Кучинева Е.Б. Т.8(385-2)38-30-91

Фото ВЛ15А, ВЛ15С, ВЛ80с/м, ЭП10, ЭП200, ВЛ81, ВЛ83, ВЛ84, ВЛ86Ф и др. опытного ТПС/ 03162 Украина, Киев, пр-т 50-лет Октября, 18-181, Ямбаршеву А.В.

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; modelizm@mtu-net.ru

Автомодели в масштабе 1:87

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

Модели военной
комплексы ЗРК и
и специальные



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

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



ИЗДАЕТСЯ С 2001 ГОДА

ПАНТОГРАФ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ ДЛЯ ТЕХ,
КОГО ИНТЕРЕСУЕТ ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ
ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Адрес для писем:

300012, г. Тула,
ул. Н. Руднева, д. 25/13, кв. 5
Денисову Д. Н.

Телефон для справок:

(0872) 35 - 63 - 22

E-mail:

pant@klax.tula.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

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

Партнеров для обмена фото 13x18 локомотивы Чешских железных дорог, Прибалтики и др. на фото М62, 2М62, 2М62У, 3М62, ЧМЭ2, ЧМЭ3, ЧМЭ5, 2ТЭ10, 3ТЭ10 и т.п. Высокое качество. / Jan Kudlicka, NOVA 152, CZ-294 28 CHOTETOV, Ceska Republika

МЕНЯЮ

Коллекцию монет, бумажных денег, медалей - на модели НО,Н / Хомутов В.Ю., 412311 Саратовской обл., г.Балашов, пр-т Космонавтов 2-3. Т.(8 4545) 2-03-05

Книгу Л.Москалева "Наши узкоколейные паровозы" на литературу по вагонам узкой колеи и устройству пути / 141007 Московская обл., Мытищи, а/я 328, Епифанцеву И.Д.

Модели 1:43 на модели НО,Н и комплектующие к ним / Хомутов В.Ю., 412311 Саратовской обл., г.Балашов, пр-т Космонавтов 2-3. Т.(8 4545) 2-03-05

Фото ЧМЭ2-024 со старыми тележками на фото 2ТЭ116А, 2ТЭП60 (10x15) / Хомутов В.Ю., 412311 Саратовской обл., г.Балашов, пр-т Космонавтов 2-3. Т.(8 4545) 2-03-05

"Modelena"



Железнодорожные модели - почтой

Адрес в Интернете: www.modelena.ru
E-mail: staltsev@modelena.ru



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

BACHMANN LILIPUT SPECTRUM

Прямая продажа от поставщика в РОЗНИЦУ по ОПТОВЫМ ЦЕНАМ.

Отправка заказов во все регионы России, СНГ, мира

Телефон в Москве (095) 508-65-59



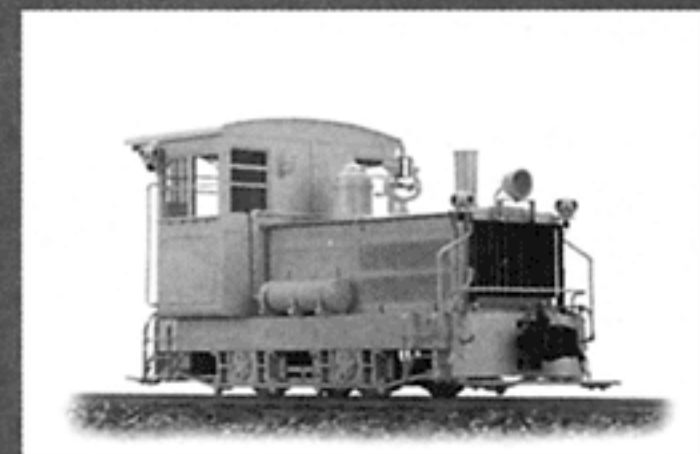
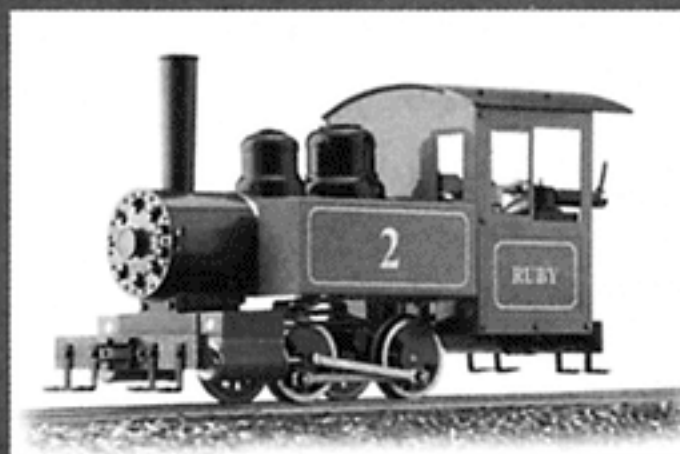
WWW.GOLDENTRAIN.RU



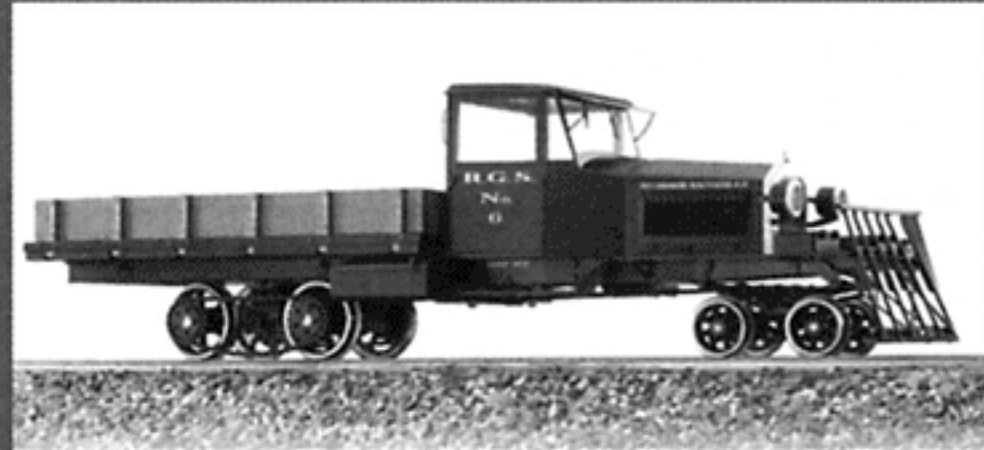
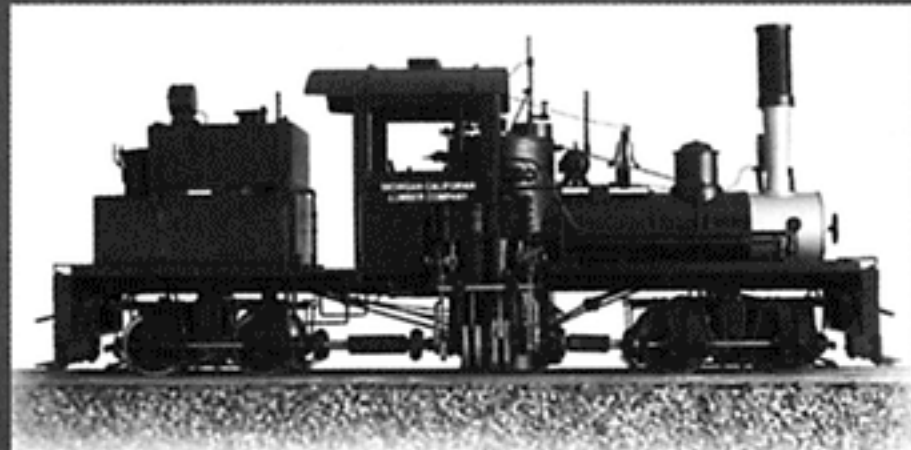
www.eurotrain.ru

EUROTRAIN

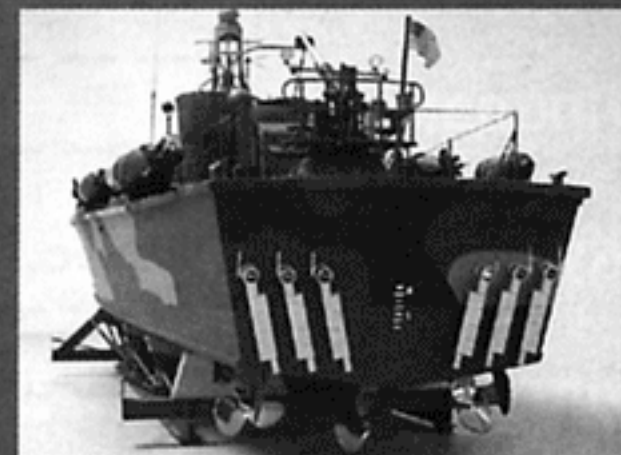
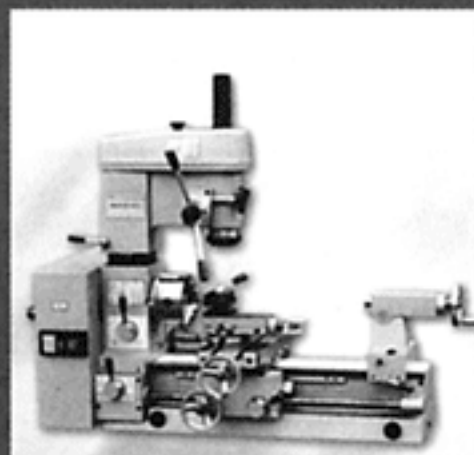
info@eurotrain.ru



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



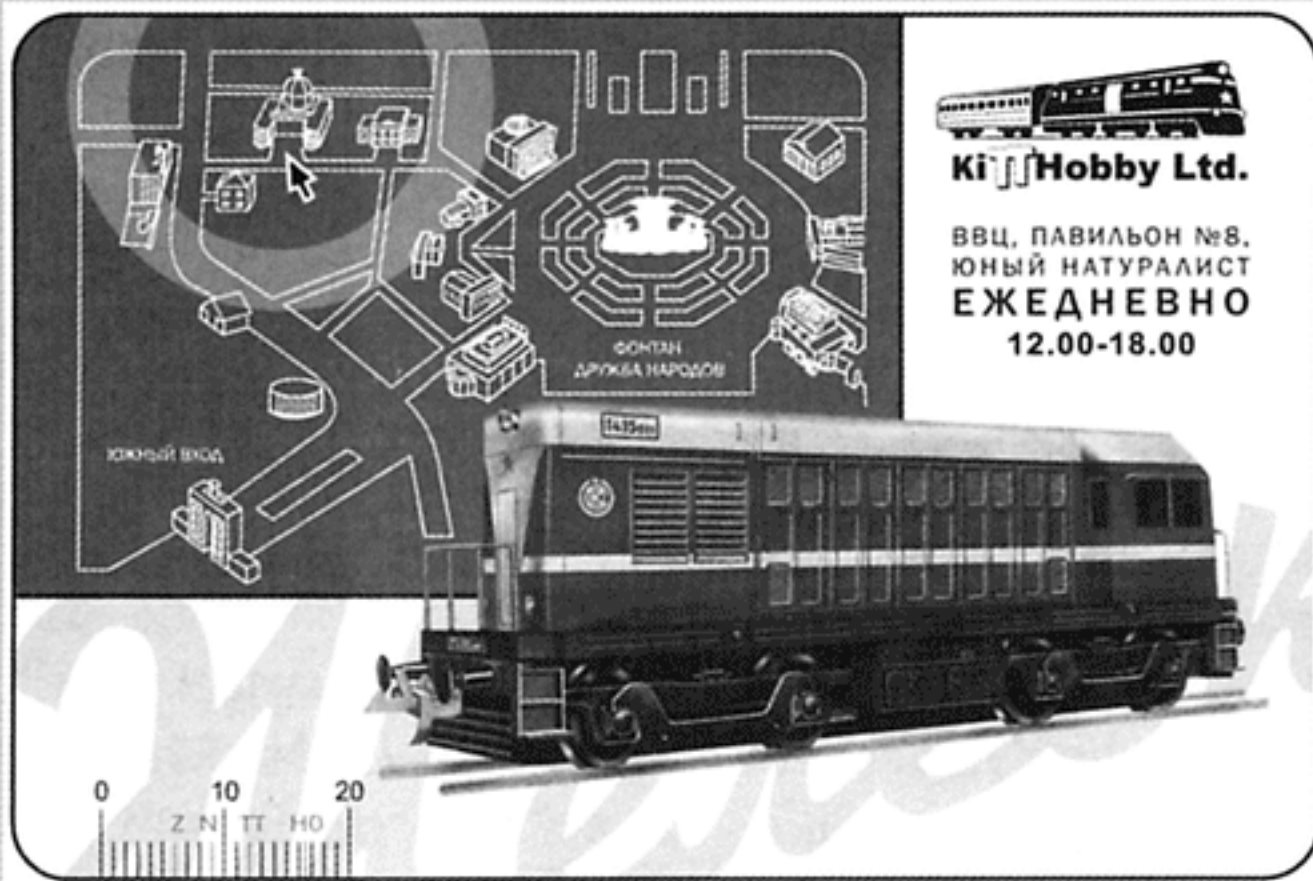
wilesco stuart revell humbrol tamiya mantuamodels JR PROPO helicopters JR PROPO radios CEN x-press



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!

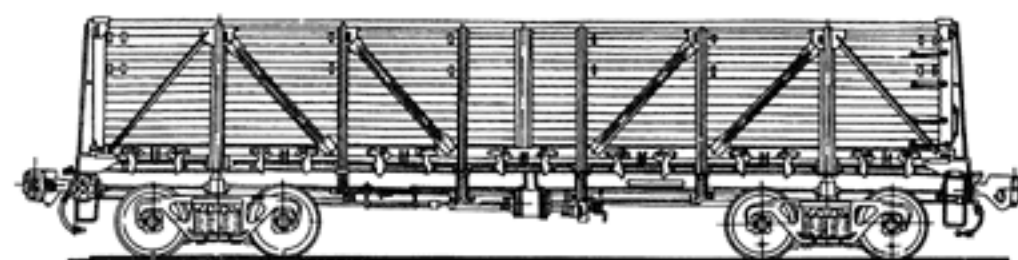
Наш адрес: г. Москва, м. Маяковская, ул. 3-я Тверская-Ямская, д. 12, тел. (095) 251-9240; 507-7454

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



ВСЕ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ МОДЕЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
МОДЕЛИ ИЗ ЕВРОПЫ И НА ЗАКАЗ, КОНСУЛЬТАЦИИ, РЕМОНТ И ПРОДАЖА, МАКЕТНАЯ СТУДИЯ
www.tillig.ru - www.auhagen.ru - www.preiser.ru -
www.brawa.ru - www.bemo.ru

НО 1:87



Miniaturmodelle

Модели автомобилей ГАЗ-51/52
 полувагоны РЖД-СЖД

www.miniaturmodelle.net
 E-mail: sales@miniaturmodelle.net

ПРОДАЮ
МОДЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НО 1:87 ТТ 1:120

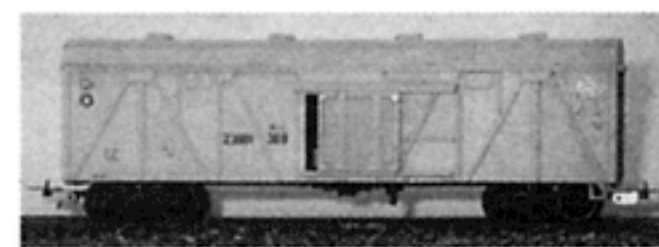


[HTTP://WWW.MODELOCO.COM](http://WWW.MODELOCO.COM)
 E-Mail: SS@modeloco.com

Т. (812) 244-60-36 Петер Хюбнер



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 "ки" вагонов	7,5	10	
Вагоны 2-х осные всех артикулов 9	12	17	
полноборный "ки" 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

Купон объявления в "Локотранс"

ЛОКОТРАНС

Альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

РУБРИКА

Продаю

Куплю

Ищу

Меняю

Разное

Текст объявления:

Адрес, телефон, E-mail, Ф. И.О.

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

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

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

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

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

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

6. Редакция не несет ответственность за достоверность информации в объявлениях

ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА "ЛОКОТРАНС"



РАСПИСАНИЕ движения пассажирских поездов 2004-2005 гг.
Официальное издание ОАО РЖД на период обращения с 30 мая 2004 по 28 мая 2005 гг. Книга на 602 стр. (165x235) содержит полное расписание движения пассажирских поездов, алфавитный список станций и остановочных пунктов с указанием номеров таблиц расписаний, расписания движения поездов и беспересадочных вагонов в международном сообщении. Книга рассчитана на всех пассажиров РЖД, а также любителей железных дорог, желающих иметь текущую официальную информацию. цветная вкладка 42x59 см – карта-схема РЖД России и европейской части.... 462 руб.



Страницы истории железнодорожного транспорта России

Сборник трудов. ЦМЖТ, 2004 г. 160 стр., цв. Вкладка с илл., тв.перепл., супер. 15,5x21,5см. Книга включила в себя статьи сотрудников ЦМЖТ и фотографии предметов из фондов музея. Включены статьи по истории МПС Российской империи, о сохранении железнодорожных фотоколлекций, исторический очерк о И.Ф.Кениге, история КВЖД, биографический очерк о Г.П.Передерии, о развитии устройств сигнализации и блокировки на железной дороге Санкт-Петербург-Москва в XIX - начале XX века и другие материалы. 205 руб.



Центральный музей железнодорожного транспорта МПС России

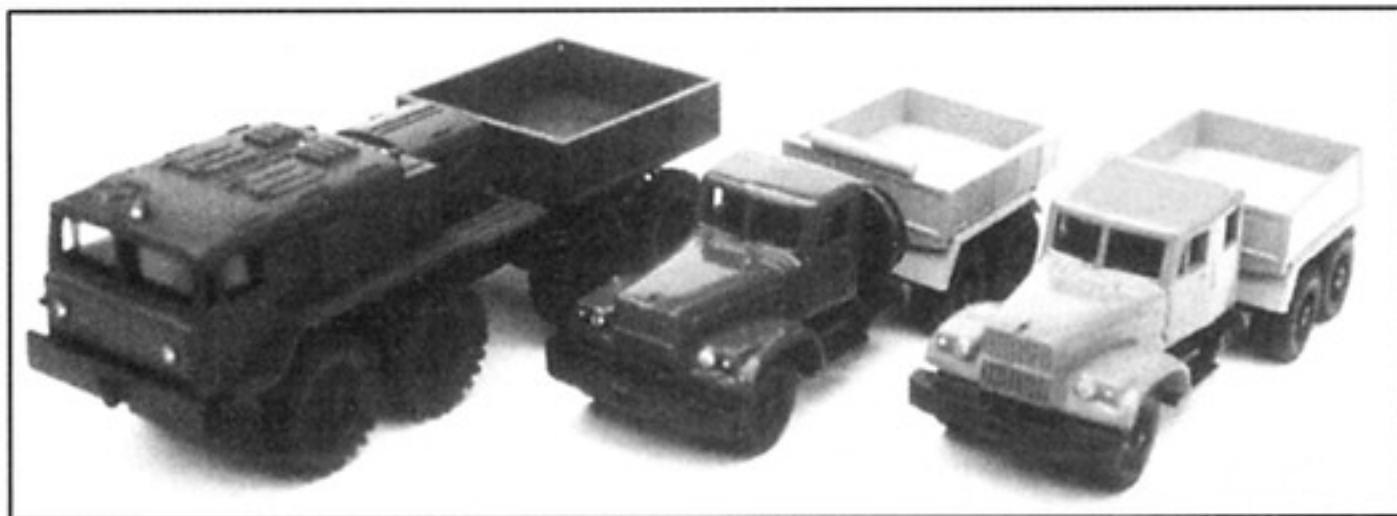
Альбом-путеводитель, цв. 56 стр., 22,2x19,0 см., цв. Текст на русском и английском языках, прекрасные фотографии экспонатов музея.

Подарочное издание 300 руб.

Узкоколейные железные дороги: история, современность, путешествия. С.Болашенко

Выпуск 2003 г., 214 с., 14x20 см, втор. изд., дополн., мяг. перепл. 320 руб.

Для получения заказа сделайте почтовый перевод: **Россия 144100 Московская обл., г.Раменское, а/я 38. Ивониной И.А.**
В разделе "Для письменного сообщения" укажите название заказа и свой доставочный адрес.
Внимание! В стоимость заказа входит почтовая доставка по России



От **RK-modelle** (Лейпциг, Германия) в продажу поступили в ТТ новые грузовики: тягач **МАЗ-537**, **Краз-257**, **Краз-258**. Последняя модель отличается другой формой кабины, увеличенного объема. Все модели окрашены в аутентичные цвета. Кразы имеют хо-

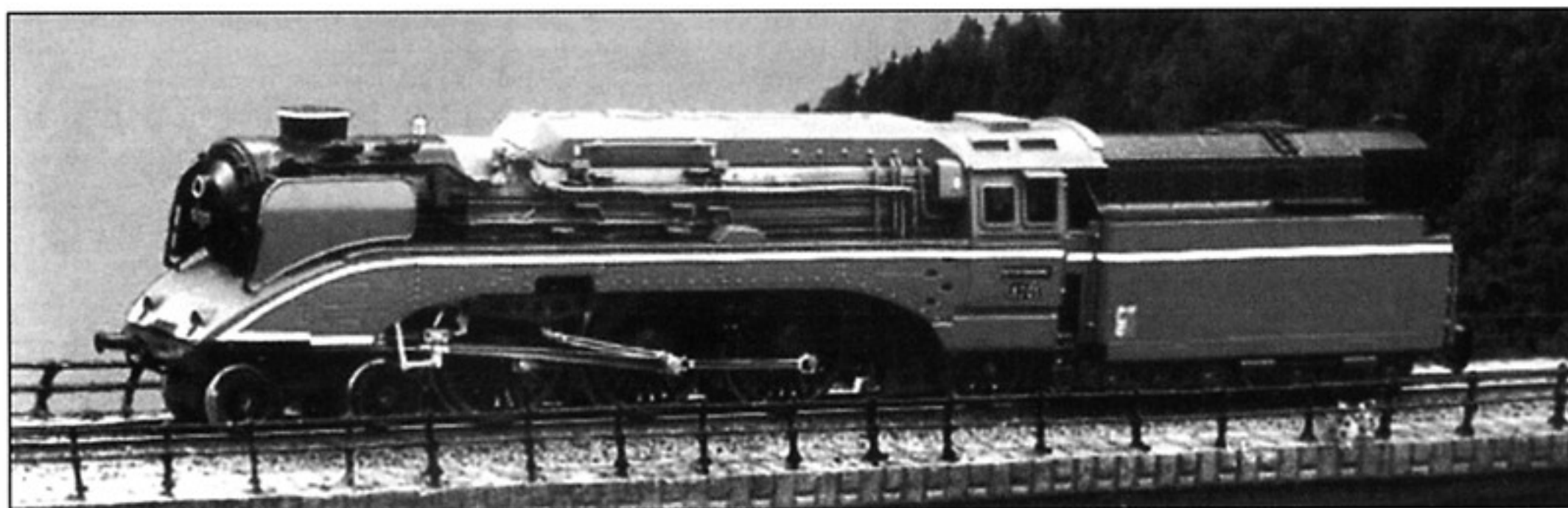
рошую окраску в деталях и несколько вариантов окраски принадлежности в т.ч. вооруженным силам.

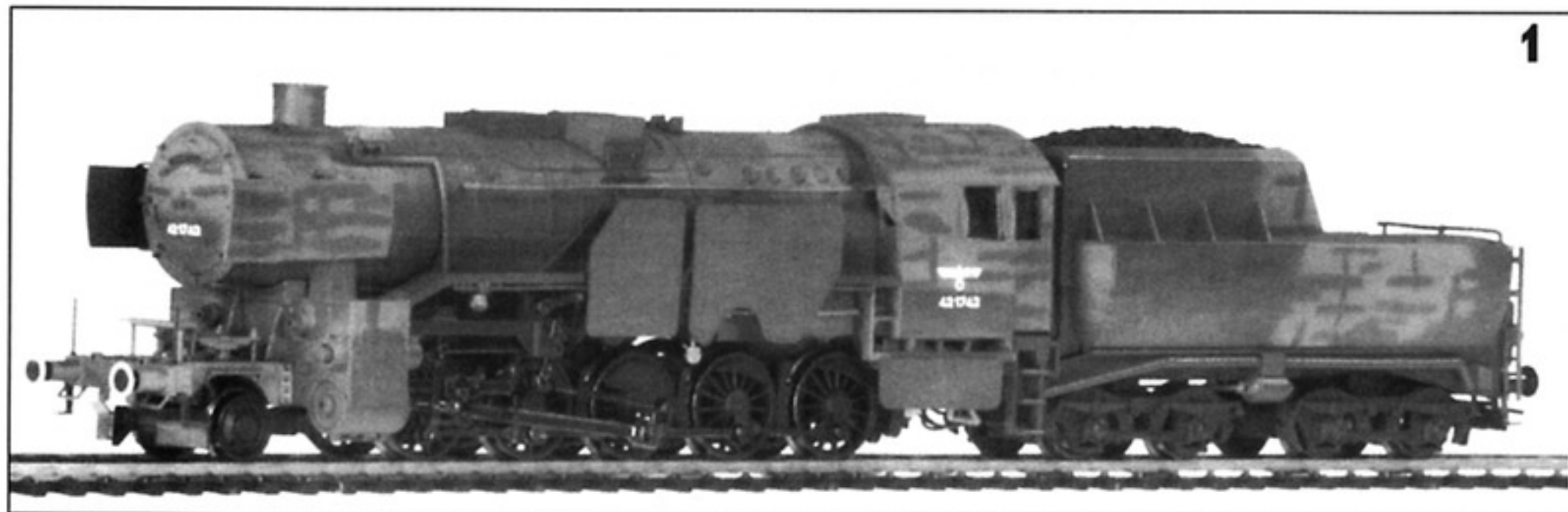
От **JAGO** появился в продаже паровоз обтекаемой формы **BR18 201** в зеленой окраске 3-й модельной эпохи. Модель достаточно ин-



тересная и заслуживающая внимание коллекционеров ТТ. Среди новинок новой окраски - известный уже паровоз **BR55** в цветах Прусских дорог Германии (1 эпоха).

От неофициальных мало-серийных производителей на Украине на автомодедный рынок 87-го масштаба давно поступают сборные модели "кит" - например, автомобиль **Зил-130 бортовой с тентом**. «НО». При том, что инструкция, коробка, перечень деталей отсутствуют в принципе (что затрудняет проверять комплектацию всех мелких деталей), качество модели достаточно высокое, и изделия пользуются популярностью у моделлистов.



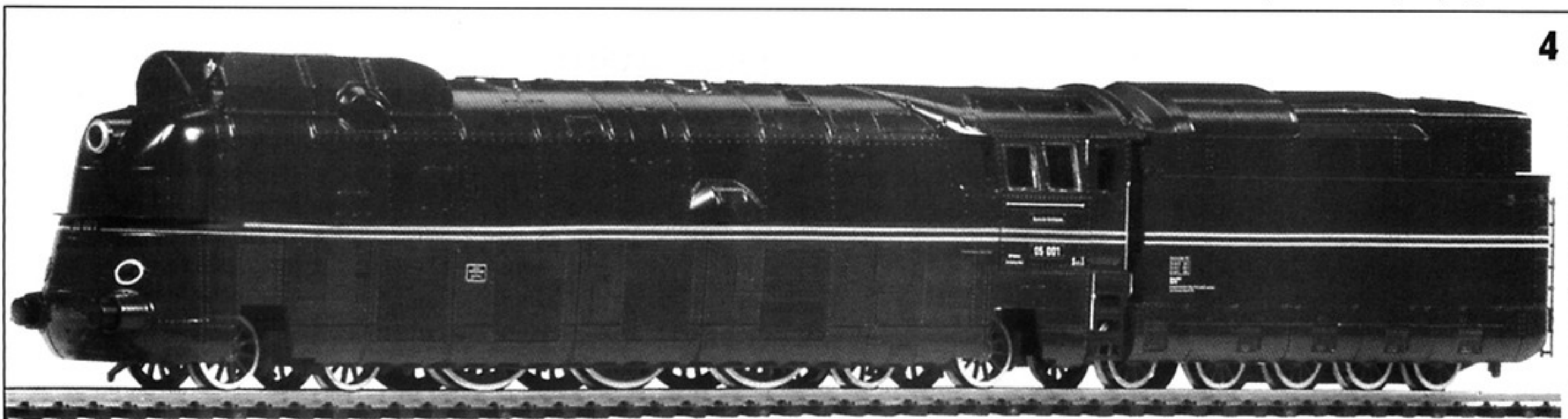


Модели от **Liliput** попали на полки магазинов и стремительно стали пополнять коллекции. После некоторого топтания на месте фирма получила новый хороший импульс в развитии и радуется ценителей неплохими творческими находками. Именно творческими, так как проблема выбора производственной задачи, пожалуй, самая актуальная. Итак, новинки 2004 года - открытый товарный вагон L(221693), вагон-теплушка (L225393) (2) и вагон с тормозной будкой (L221493) получили окраску военного периода 2-модельной эпохи. Но украшением всего этого состава стал паровоз бронированный бронелистами - BR42.(1). Модель была заявлена как новинка еще прошлого года, но появилась только сейчас.

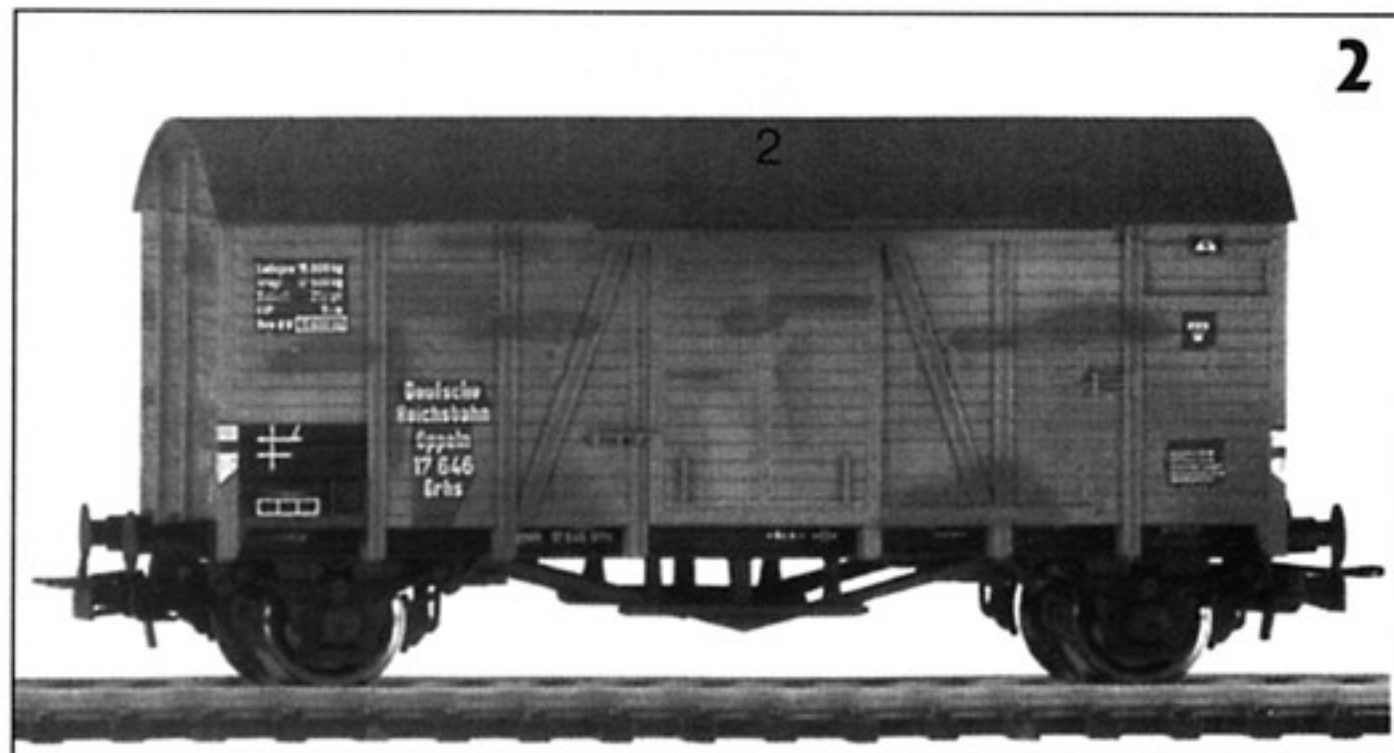
Удивительный тепловоз от **ROCO** знаменитый V200, который в мае 2003 года отпраздновал свое 50-летие, теперь воплощен в модели. Тепловоз мощностью 1000 л.с. с гидравлической передачей на долгие годы стал символом изящества и успеха этого направления тепловозостроения в Германии.

Теперь **ROCO** (арт.63930) (3) воплотили это в модели НО. Тепловоз V200 002 - прототип всей серии, музейный образец. Эта модель появилась как новая конструкция в стенах переехавшей на новое место фабрики **ROCO** из Зальцбурга. Модель интересна и своими объемными буквами на боку кузова тепловоза. В своей "платиновой" серии **ROCO** комплектует модели обычным и звуковым декодером.

Своими паровозами, обтекаемой формы, фирма **Liliput** хорошо известна. В этом году к паровозу BR01.10 (DR Deutsche Reichsbahn) колесной формулы 2-3-1 артикул моделей L111 113 и L111 123 прибавился паровоз в красной окраске типа 2-3-2 серии **BR 05 001**, в который теперь вмонтирован простой цифровой декодер от **ESU** (арт.L100593) (4). Хотя в каталогах фирма заявляет эту модель как новинку, реально модель не претерпела изменений. Прототипом в свое время послужил паровоз, в настоящее время являющийся действующим музейным паровозом из Нюрнберга, где расположен ведущий музей Федеральных железных дорог.



объясняется специальной малой серией. Оптически хороши обе модели, хотя от **Marklin** надписи и детализировка оказались более выигрышными, но при этом модель из Гёпингема не так точна в размерах межосевых расстояний и диаметрах бегунков и поддерживающих колесных пар - занижены почти на 2 мм. **Liliput** в этом плане более пунктуально подходит к размерам, но при этом, его модели более критич-



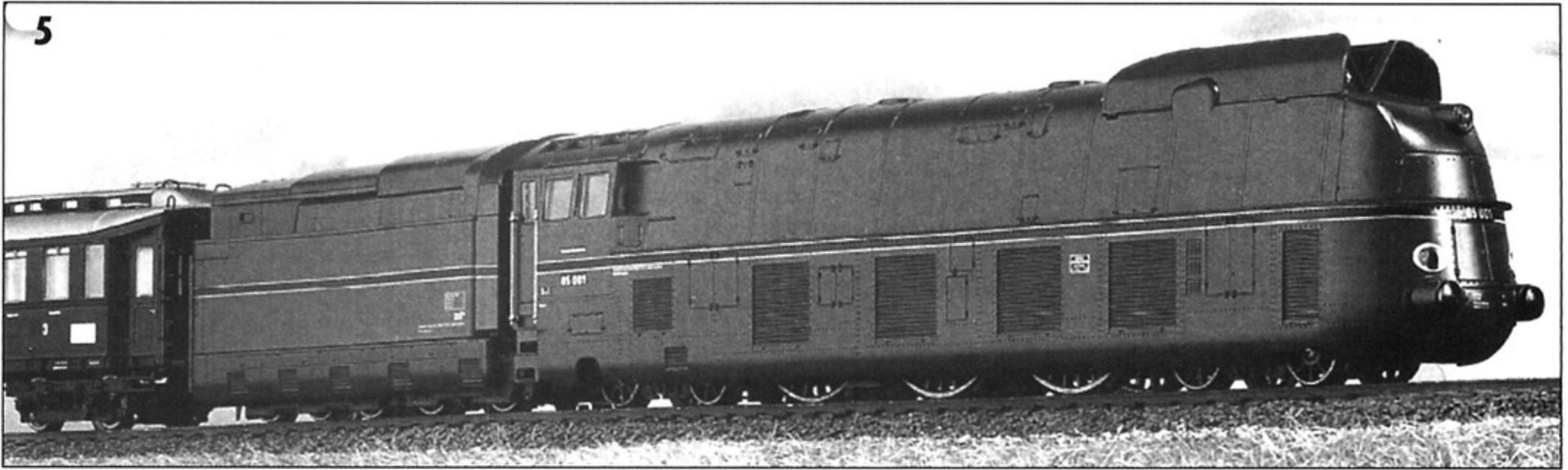
Паровозом обтекаемой формы **BR 05 001** также радуется своих сторонников **MARKLIN**, выпустив модель паровоза №001, аналог номеру 002, установившего мировой рекорд 11 мая 1938 года (202,8 км/ч). Модель (арт.37050) (5) имеет цифровой декодер, 5 полюсный мотор, способна проходить радиусы 360 мм. Традиционно у **Marklin** - кузов модели из металла. Только детали угольного тнедера выполнены из пластмассы. Модель имеет звуковой декодер. Модель рекордно весит 818 грамм и способна развивать тяговое усилие 225 г (!) Цена в Европе прим. 470 евро, что

ны при движении в малых кривых.

Двухосные пассажирские вагоны в атрибуте швейцарских железных дорог **SBB** (2 эпоха) с открытыми тамбурами (6) украсят любую коллекцию. **Liliput** возобновил производство своих вагонов, известных среди моделлистов уже 20 лет. Неизменное качество! Вагоны имеют базу 15 мм, поставляются - почтовый вагон (Арт.334490/-491), вагон второго класса (Арт.334480) и вагон третьего класса (334470/-471).

Новинка 2004 года вагон **Deutsche Reichsbahn** (3 модельная эпоха) от **Tillig**. Вагон известный, но выполнен с внутренним оборудованием вагона с буфетом (арт.13346) (7).

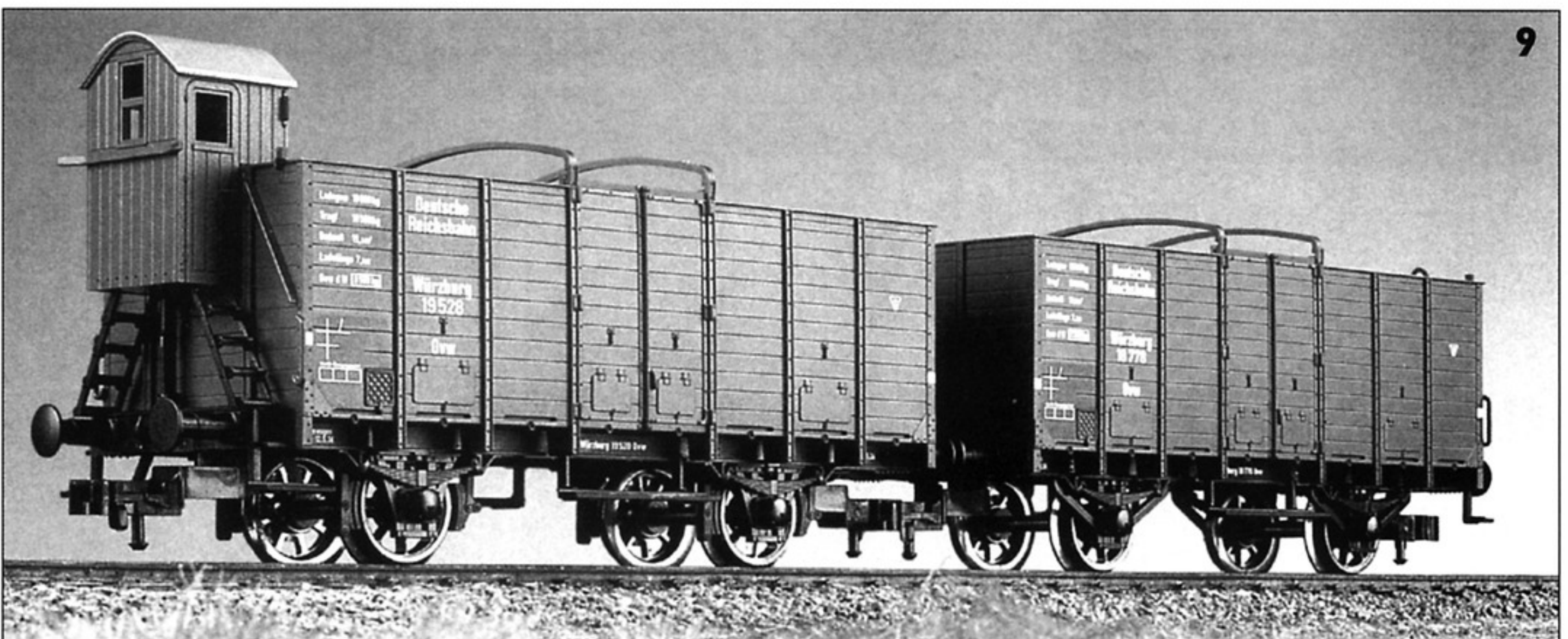
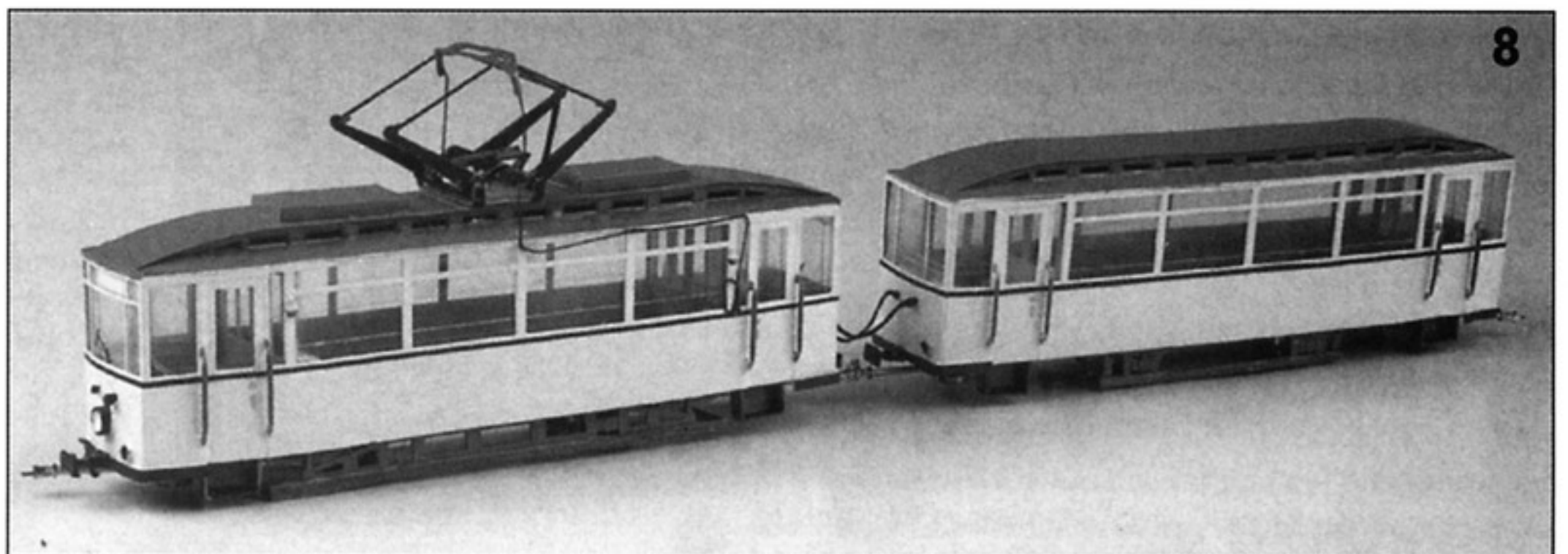
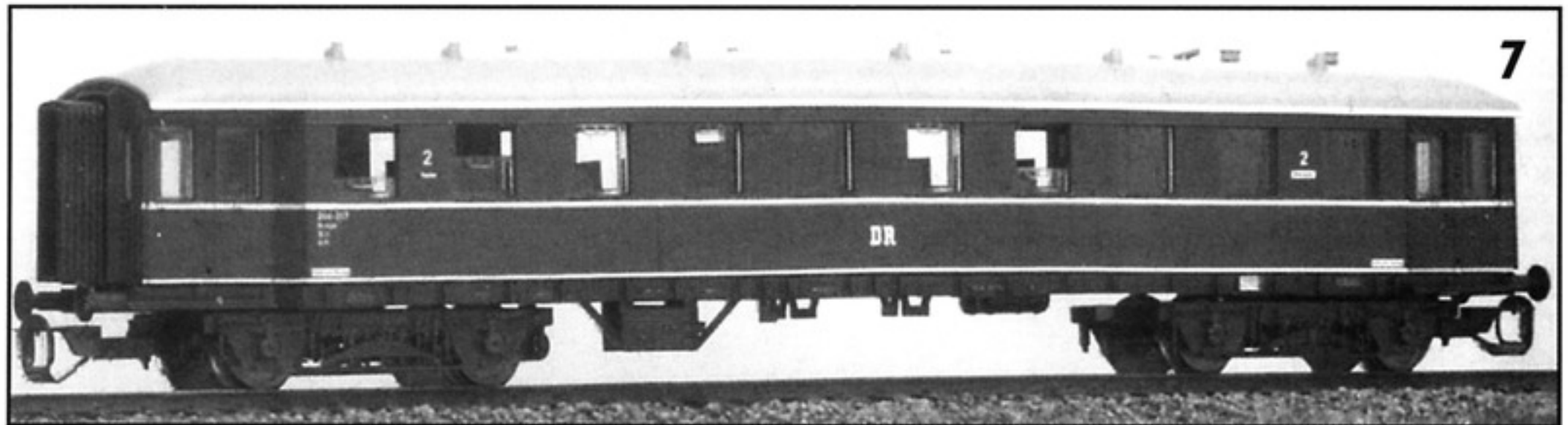
Те, кто помнят трамваи цвета слоновой кости (производство Цвикау, ГДР) снова смогут увидеть их в новой упаковке. Два трамвайных вагона (моторный и прицепной) заявлены к производству от **T.Klug**. (8) По ценам можно дать информацию, т.к. набор без мотора предлагается



за 112 евро, а моторизированный вариант за 192,-.

Fleischmann под артикулами 5203 и 5204 представила вагоны 2-й модельной эпохи – открытые полувагоны, относящиеся по периоду постройки к началу 1880-х годов. (9) Конструкция вагонов содержит филигранные детали, точные надписи. Прототипы этих вагонов получили название серии Ov ("Würzburg") – "Вюрцбург". Вагоны были построены короткой серией в 90 штук в период 1896-1900 гг. Но несколько вагонов "дожили" до 1930-х годов. Длина модели по буферам 98 мм, вагон с тормозной будкой (расположенной сверху вагона) – 101 мм. Напомним, что вторая модельная эпоха не так часто выбирается производителями для объектов производства.

Так же в этом году появляется новый короткий грузовой двухосный вагон – с баками для перевозки извести – **Kalkkubelwagen** арт.14720 с тормозной площадкой и крытой будкой (10). Для утяжеления вагона и обеспечения хороших рабочих качеств на макете в составе длинных





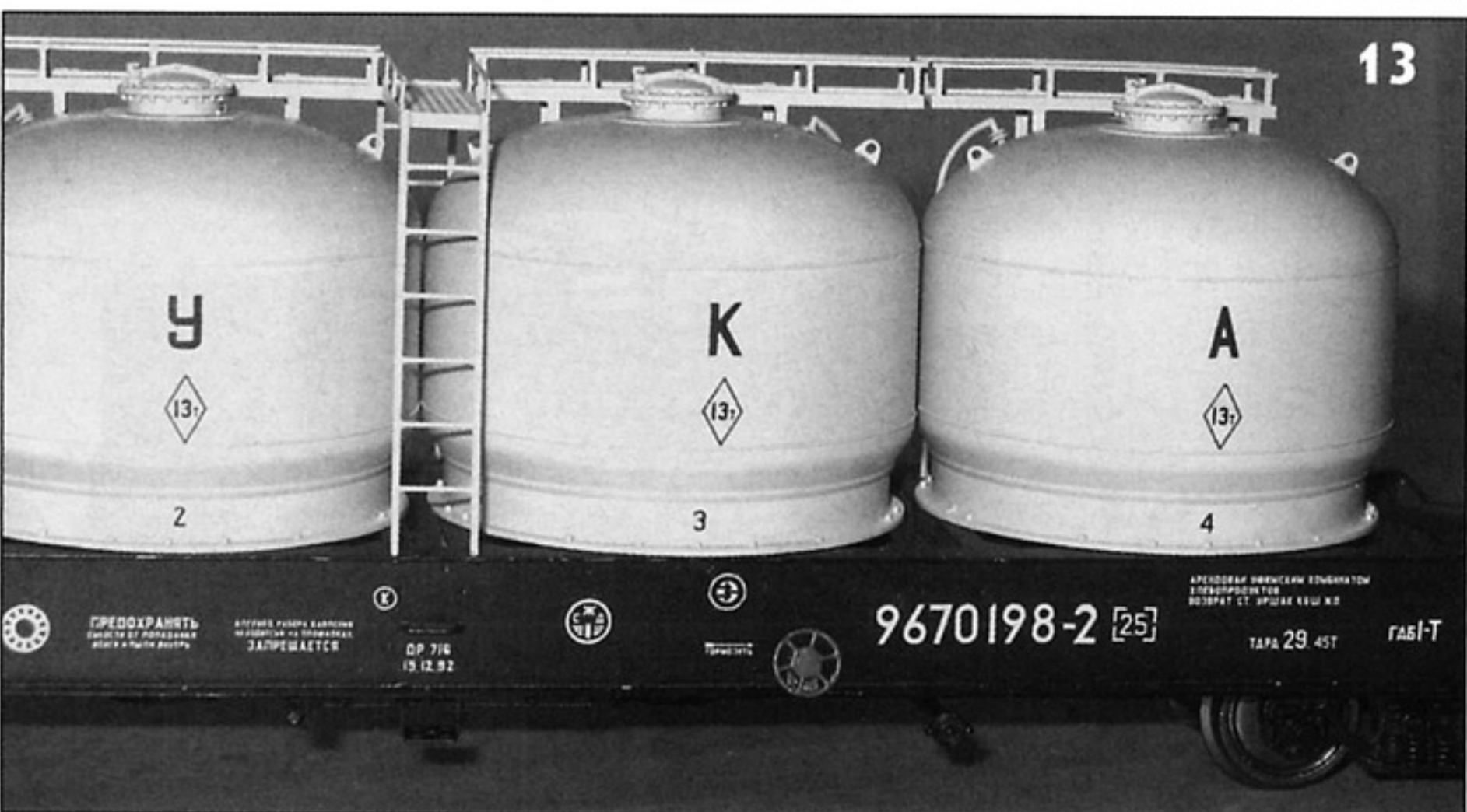
10



11



12



13

поездов внутри баков производитель поместил груз-утяжелитель. Рекомендую после приобретения модели открыть крышку, и зафиксировать груз клеем. Модель выполнена в модельной эпохе ГДР, одного из народных предприятий. Вагон имеет хорошее качество надписей, хорошую детализировку баков для извести (швы, ручки и пр.), вагон имеет переходный узел для смены сцепок. Жаль, что для тормозной будки использована старая форма, которая реально меньше в размерах, чем должно быть по прототипу.

В России появилась доработанная серия цельнометаллических пассажирских вагонов **ЦМВ** в масштабе 1:87 (НО). На сегодняшний день существует 5 вариантов вагонов с различной окраской и надписями, не считая опытных моделей, появлявшихся в продаже ранее. Отличие предыдущих моделей в том, что новые вагоны получили доведенные до первоначальной идеи узлы и детали.

Во-первых, порадовала отлитая из полистирола **рама вагона (11)**, сразу придавшая модели жесткость и прочность. Разработчики применили новую конструкцию крепления тележки, что улучшило остойчивость вагона при движении. В вагоне заменены **рамы окон** на более тонкие. Особую изюминку модели придали **навесные поручни**. Появились **новые надписи**, в том числе и на торцах вагонов, на ресивере. Прямо капитально-восстановительный ремонт...

В общем, можно сказать, что в условиях мелкосерийного производства питерцам удалось получить очень приличное качество модели. По некоторым сведениям ожидаются вагоны в окраске фирменных поездов "Красная стрела", "Аврора" и "Репин". А к Новому 2005 году появится ресторан. Такое разнообразие подчеркивает и использование разных номеров вагонов для формирования составов.

Наши читатели знакомы с продукцией некоторых балтийских железнодорожно-модельных фирм, но об **"Онега"** (г. Рига, Латвия), наверное, узнают впервые. Появились **вагоны для перевозки муки (12-13)**. В качестве прототипа взят вагон модели 17-486 постройки СВЗ. Таких типов вагонов известно два - тип 17-486 и 17-4020. Вагоны имеют одинаковую базу 17 480 мм, одинаковую грузоподъемность - 52 т. Незначительное различие только в весе тары вагона.

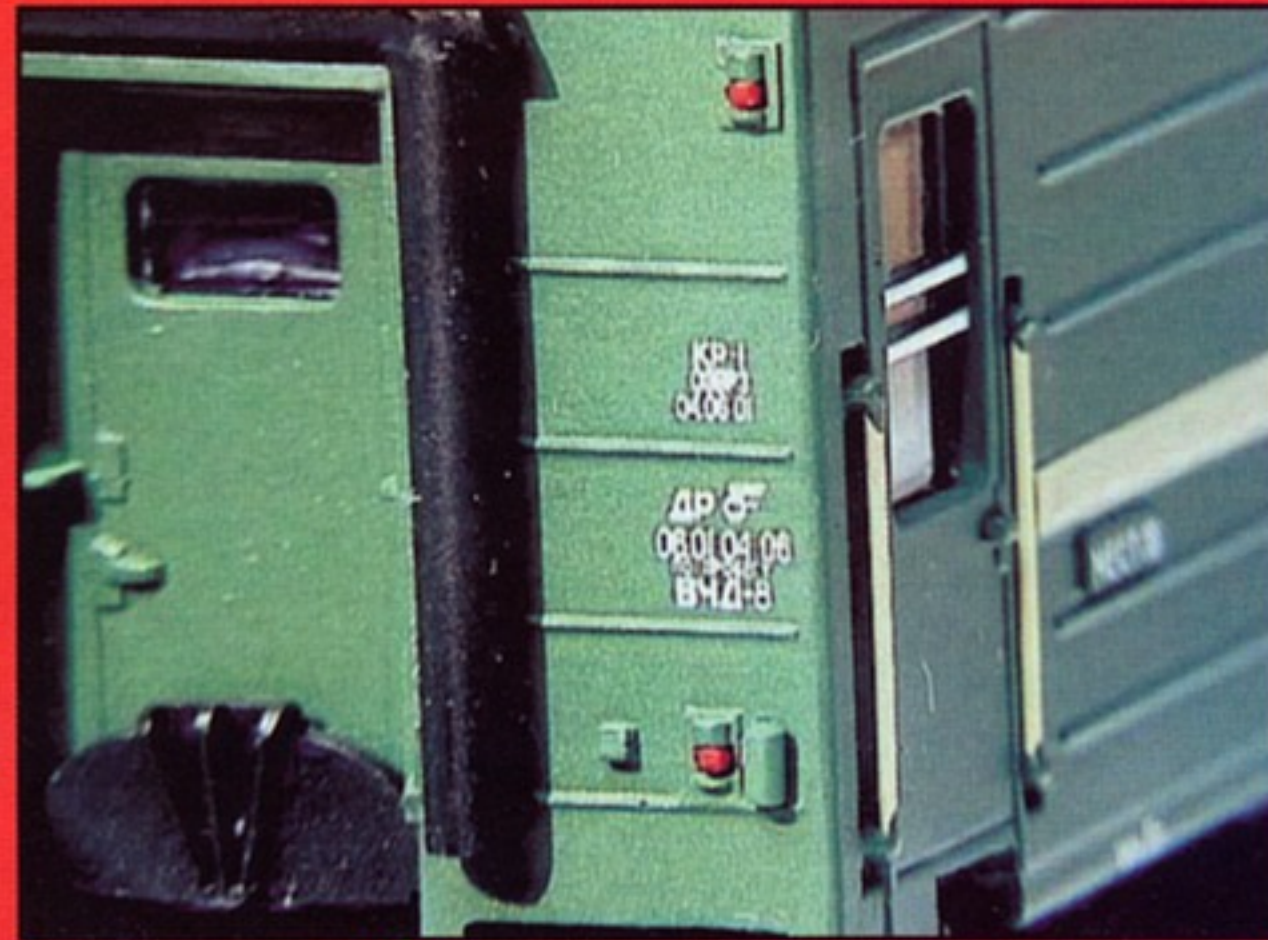
Модель изготовлена по малосерийной технологии: фототравление, смола. Рама полностью спаяна из фототравленных деталей. Покраска выполнена нитрокрасками, переведены декали (надписи), и модель покрыта лаком. Модель выполнена по реальному вагону, который был обмерян и сфотографирован в Риге.

Внешнее качество на модели на уровне, но огорчает пристрастие к эпоксидным фракциям. Непонятно и ценообразование. В Москве модель можно приобрести по цене выше 90 евро! Может быть это намек, что скоро цена на хлеб подорожает?

Использованы материалы *ЕК, ТТ-kurier, MRR, ЕМ, МЕ, НИКО*, модели магазина на Тульской (Москва), фото производителей моделей



Пассажирский вагон №190 3-го класса
Николаевской. ж.д.(НО), автор О.Косянин, Москва
Фото О.Сергеева



Детали вагона для перевозки муки (НО). Модель фирмы "Онега" (Латвия)

Детали цельнометаллических пассажирских вагонов ЦМВ (НО) - навесные поручни и технические надписи на торцах вагонов. (справа)

Новая продукция в ТТ от AUNAGEN комплект

Погрузочного оборудования (арт. 13 317). Фото Aunagen.





Отправка обтекаемого паровоза серии 05 002 DRG, Гамбург, Германия, 1936 г.
Из коллекции Готтвальдта.

Паровоз 2-3-2 на Белорусском вокзале, Москва, СССР, 1938 г.
Фото А. Егорова

В. Мельников



История с фотографией



После окончания Второй мировой, несколько обтекаемых машин удалось сохранить. Паровоз серии BR01 1102 стал действующим музейным экспонатом, периодически работающим для прессы и любителей железных дорог, вокзал в Кельне, 1999 г. Фото Людвиг Роттве



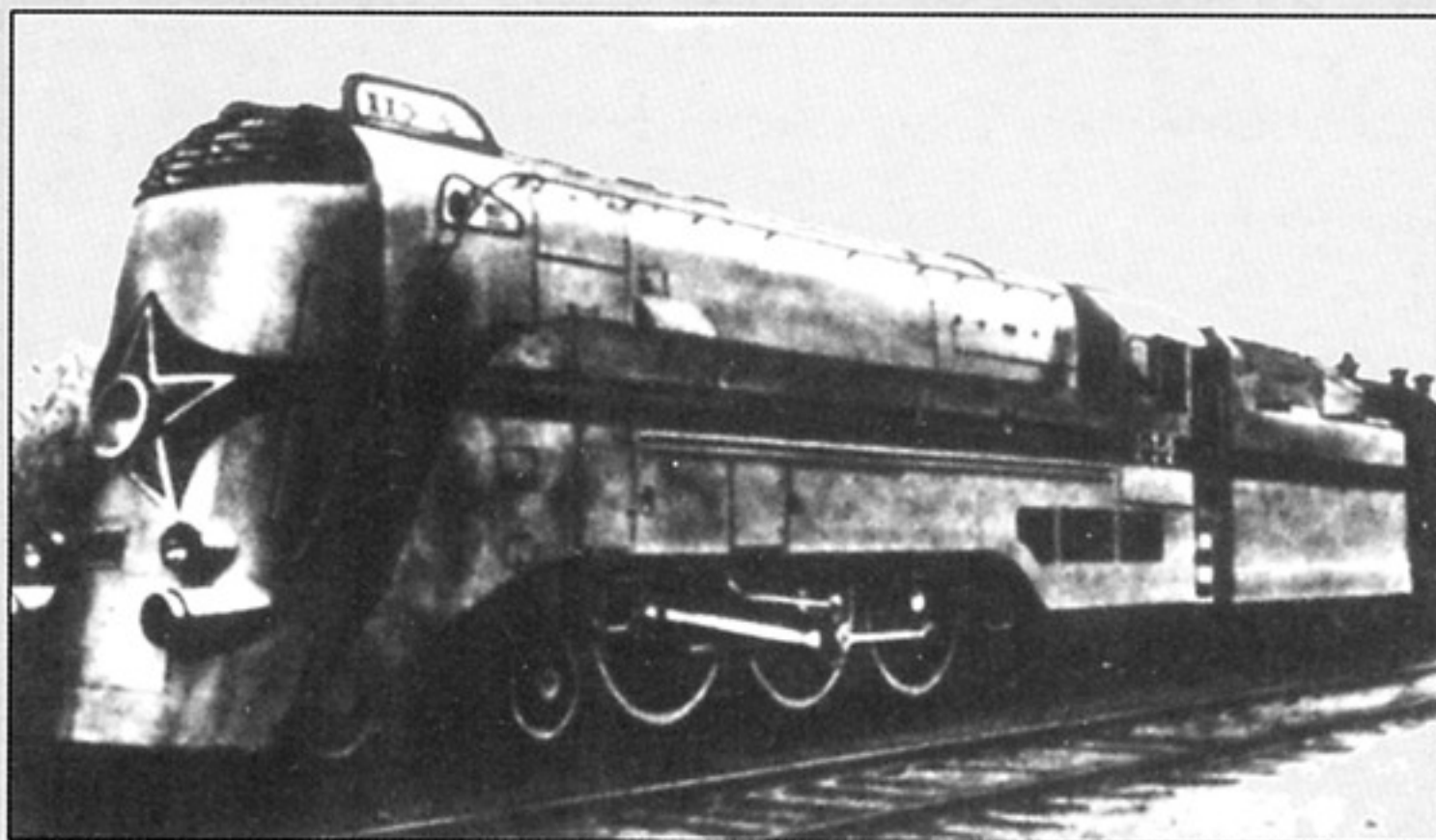
Фрагмент макета В. Мельникова,
модель BR01¹⁰⁶² (Liliput, H0).
Брянск, 2004 г.

Фото А. Коробанова

жущих колес 1850 мм и конструкционной скоростью 130 км/час. Проект этот был чуть позже несколько переработан с той же целью – увеличить скорость паровоза. Диаметр движущих колес был увеличен до 2000 мм, а конструкционная скорость повышена до 150 км/час. Завод заключил договор с НКПС (народный Комиссариат Путей Сообщения) на постройку двух опытных паровозов, описанного выше типа. Паровоз, запечатленный на нашем фото, был построен к двадцатой годовщине Октябрьской революции, к 7 ноября 1937 года. На дымоотбойных щитках паровоза укрепили надпись «XX Октябрь».

Тридцатые годы XX века ознаменовались стремлением инженеров разных стран увеличивать скорость локомотивов за счет уменьшения сопротивления движению от воздушной среды. Глубокий анализ этих изысканий железнодорожников разных стран дал в своей интересной книге, и очень полезной для всех, кто интересуется историей подобной техники, Александр Бернштейн. Книга появилась в прошлом году под заголовком «Борьба с ветром, обтекаемые паровозы мира». Желающих получить много полезной информации на эту тему отсылаю к этой книге. Не рассуждая здесь о приоритетах (любимая тема советской научно-технической литературы 50-х годов прошлого века), замечу, что вся история цивилизации указывает нам на то, что идеи и технические решения легко распространяются сквозь любые границы. Практические, во всех странах, строивших паровозы, появились машины в обтекателях и приблизительно в одно время инженеры Коломенского завода также воспользовались идеей обтекаемого капота. «Это снижало сопро-

Общий вид
паровоза
обтекаемой
формы типа
2-3-2К
постройки
Коломенского
завода



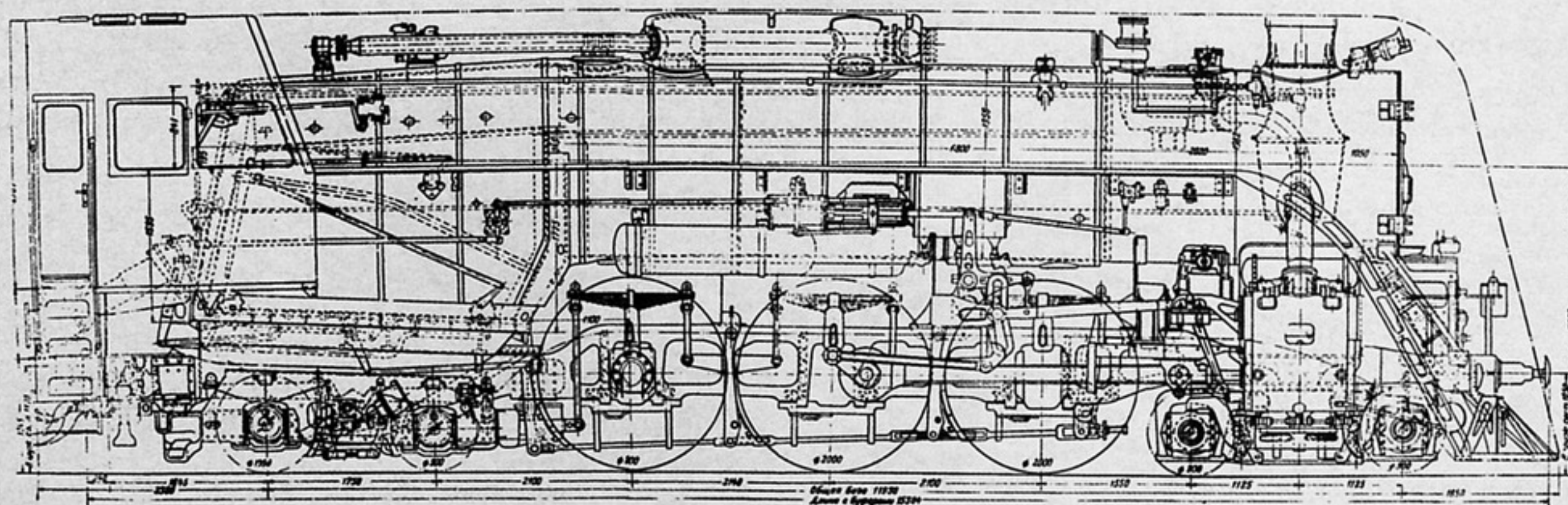
тивление паровоза как повозки, примерно на одну треть. Применение передней и задней поддерживающих тележек обеспечило безопасное движение локомотива по кривым при больших скоростях, и позволило разместить мощный котел», – пишет В.А. Раков. Продолжая борьбу за скорость, конструкторы активно уменьшали вес паровоза – применяли сварку при изготовлении котла, центры колес сделали из двух дисков, что, кстати, увеличивало и их прочность, из котла удалили камеру догорания. С этой же целью поступательно-движущиеся части машины изготовили из легированной стали, поршень штамповали, и ковали ползун.

Для увеличения экономичности работы на больших скоростях паровой машины были сильно увеличены паровые проходы цилиндров. Перегрев пара достигал 460 град.С.

В паровозе 2-3-2 была использована рама брускового типа с литыми между рамными креплениями, а переднюю опору котла сделали единым целым с цилиндрическими блоками. Все оси паровоза снабдили тормозами, и это позволило общий тормозной коэффициент довести до 65%. У обычных паровозов этот коэффициент составлял 25 – 30%. Помимо сказанно-

го, был облегчен и уход за паровозом. Бегунковые, поддерживающие и тендерные колесные пары получили роликовые подшипники. В шарнирах парораспределительного механизма были использованы игольчатые подшипники, а в сцепных дышлах применили твердую смазку. Все это заметно улучшило условия эксплуатации.

Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта летом 1938 года провел тягово-теплотехнические испытания паровоза типа 2-3-2. «24 апреля 1938 года при следовании одним паровозом достигнута скорость 160 км/час, а 29 июня этого же года на участке Лихославль – Калинин паровоз с поездом в 14 осей развил скорость 170 км/час. После испытаний паровозы типа 2-3-2 (их было построено два (второй с небольшими конструктивными изменениями был выпущен к маю 1938 года), работали на Октябрьской железной дороге, на московском участке тяги. Паровозы обслуживали курьерские и скорые поезда до июня 1941 года. Паровозы доставляли экспресс «Красная стрела» из Москвы в Ленинград (или обратно) за 8 часов, а скорые поезда за 10 часов. За период с 1938 по 1940гг. паровозы совершили пробег 170 000 км. Отмечается случай,



Общий вид паровоза типа 2-3-2К постройки Коломенского завода

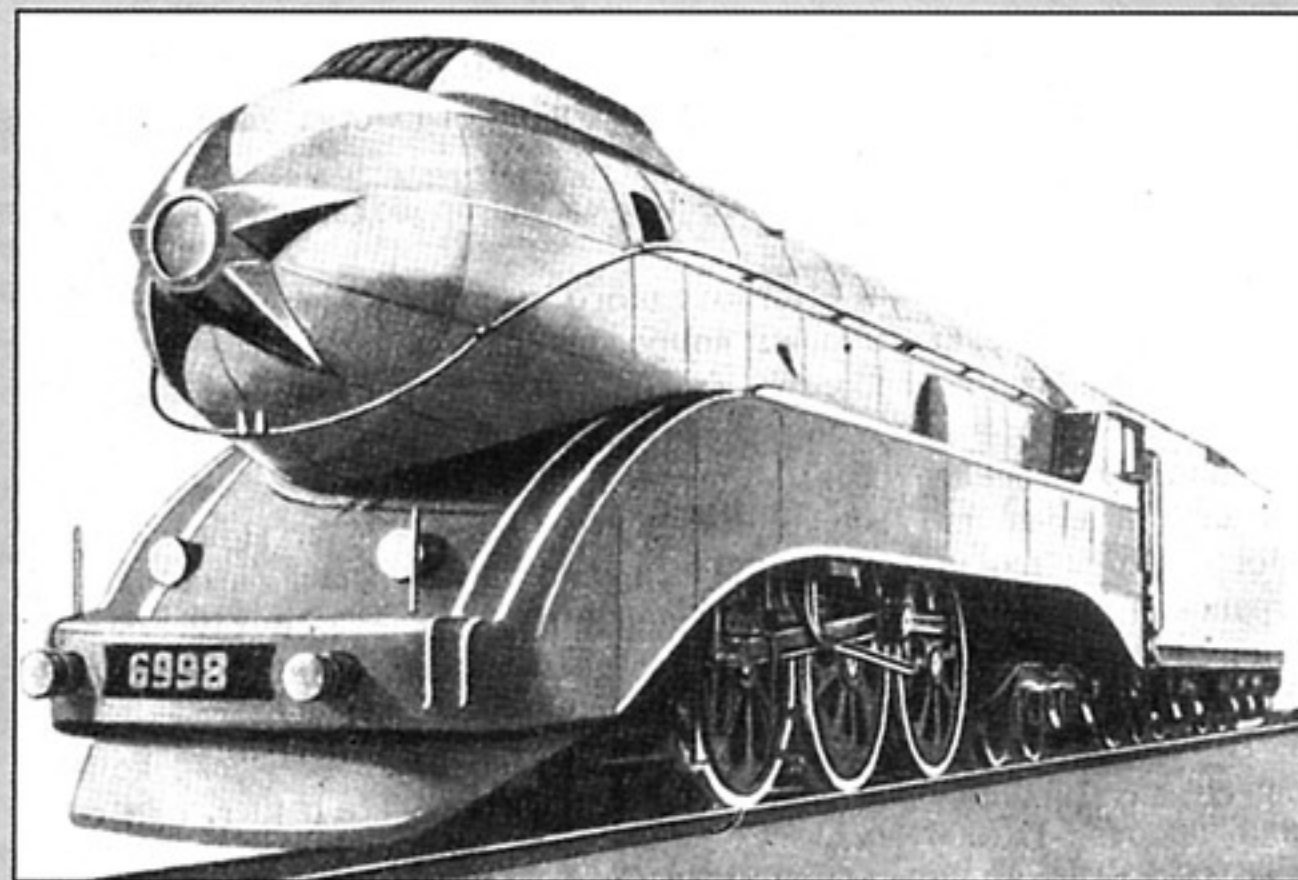
когда экспресс «Красная стрела» с рядовым паровозом С^у от Ленинграда до Бологое опаздывал на два часа. При смене паровоза в Бологое, прицепленный к поезду паровоз 2-3-2 нагнал это время от Бологое до Москвы, доставив экспресс вовремя и пройдя расстояние в 330 км за 3 часа, ведя экспресс со скоростью до 140 км/ч.

Интересно и то, что на одном из паровозов был применен бустер - дополнительная паровая машина. Обычно располагается либо на задней тележке паровоза, либо на тендерной тележке. На паровозе Коломенского завода типа 2-3-2 бустер имел 2 цилиндра с диаметром 280 мм и ходом поршня 250 мм, со средней степенью наполнения 0,7. Передаточное число - 1,905, привод - на заднюю ось задней тележки. Вес бустера - 3,2 т. Его применение для высокопроизводительной паровой машины оказалось весьма успешным (при ее включении достигалось увеличение мощности на 320 л.с.). При этом расход пара на паровозе не увеличивался в силу того, что питание бустера осуществлялось за счет отвода пара из вспомогательной машины в конус. А вот для паровозов с менее мощным по паропроизводительности котлом (опыты были и с паровозом серии Е^л) использование бустера приводит к истощению котла, даже на небольших скоростях.

На Ворошиловградском заводе в 1939 г. также был построен паровоз 2-3-2 с капотом обтекаемого типа. Паровоз имел длину 16870 мм, против 15364 у Коломенского, а диаметр движущих колес был выбран 2200 мм (против 2000 мм). Вес паровоза составил 138 т в рабочем состоянии. Рабочая машина и котел использовались от паровоза серии ИС. В работе он также находился в депо Москва Окт. ж.д. и показал более высокие мощностные характеристики, но и более высокий расход топлива.

Из-за того, что война помешала построить десять паровозов типа 2-3-2 для Октябрьской ж.д., так и не удалось составить расписание движения поездов с учетом выдающихся тя-

Общий вид паровоза обтекаемой формы типа 2-3-2В постройки Ворошиловградского завода



говых возможностей этих паровозов. В 1946 г. обтекаемые паровозы вернулись из восточных районов страны из эвакуации, заводом были приведены в порядок. Для устранения проблем с пароперегревателем (перегрев элементов) четырехтрубные элементы были заменены двухтрубными, а температура понижена до 420 град.С. Второй паровоз изначально имел мелкотрубный пароперегреватель. На паровозах сменены тормозные насосы, углеподатчики, сняты обтекаемые капоты, тормоза с передней и задней тележек и с первого паровоза - бустер (на втором паровозе его не было изначально).

После Великой Отечественной войны паровозы типа 2-3-2 использовались со скоростями не выше 70 км/час на той же Октябрьской ж.д. Как верно заметил в своей книге «Борьба с ветром» А. Бернштейн: «В результате паровозы стали по своему виду напоминать будущие паровозы ПЗ6, которые тогда только начали разрабатываться». На этом я и хотел бы завершить рассказ о паровозах типа 2-3-2.

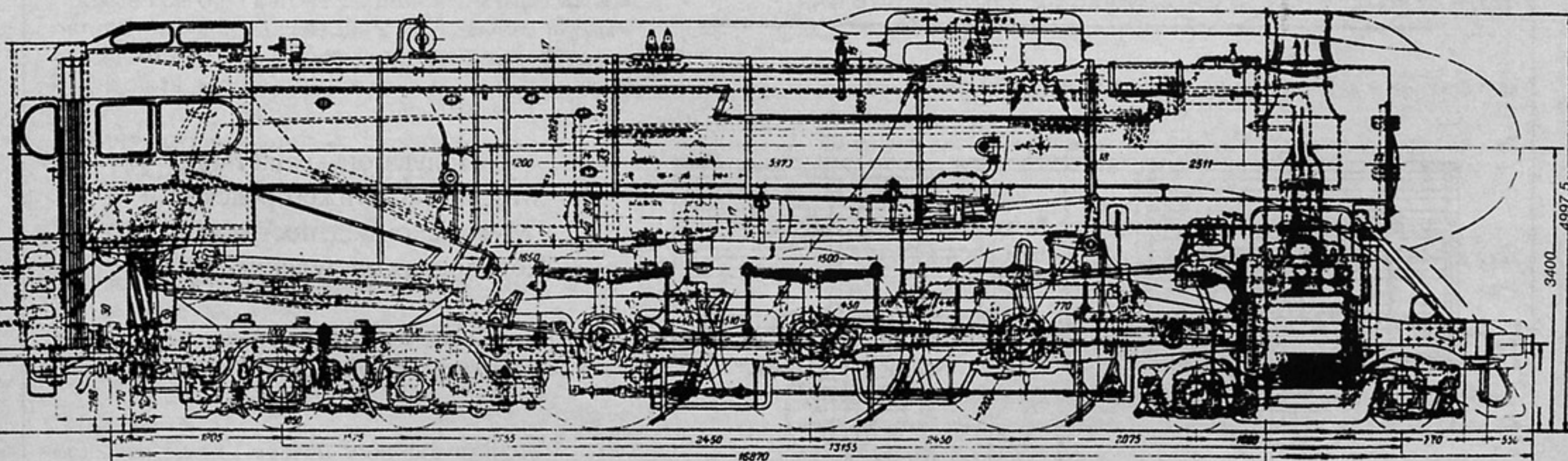
Очень бы хотелось, закончив описание прототипа, несколько слов сказать о моделях вышеописанного паровоза. Мне, как моделисту, всегда интересно читать подобные вещи. Но российские моделисты обладают промышленно выпускавшейся моделью лишь одного паровоза, и это, как известно, не тип 2-3-2. Что же нам остается?

Остается подойти к своему макету, где на станции Блюменталь («Долина цветов» или «Цветочная долина», как кому нравится), дожидается меня не менее интересный локомотив, конечно, жаль, что это не Коломенский 2-3-2. Но я не умею переделывать модели, да и не подымется рука ломать моего красавца BR 01¹⁰⁶² производства фирмы «Liliput».

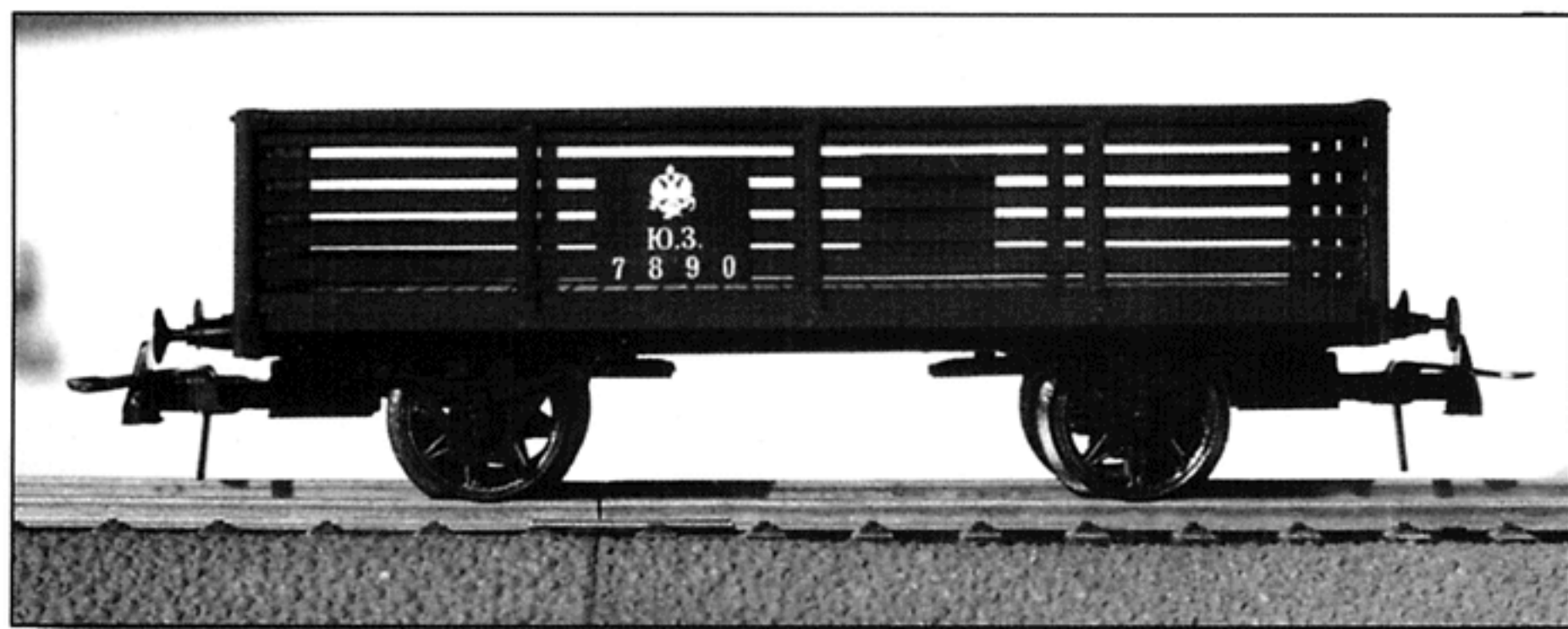
Отсвечивая черным лаком, что вполне соответствует прототипу, легонько попыхивая дымогенератором и, сверкая громадными овальными фарами - глазами, ожидает меня у вокзала Блюменталь гость из тридцатых годов. Кстати сказать, паровоз BR 01¹¹⁰² в марте 1996 года возил ретропоезд по Германии по маршруту Айзенах - Майнинген - Айзенах. От модели 01¹⁰⁶² он отличается только прожектором «на лбу» паровоза, да на тендере изображены земельные гербы иных земель, чем у моего паровоза.

Поэтому пусть простят меня мои коллеги-моделисты, и некоторые приверженцы ортодоксального отношения к политике, истории и техническим достижениям - сегодня мы говорим о тех чувствах, которые вызвала у меня одна прекрасная модель, солидно перестукивающая колесами среди мира, созданного моим воображением и руками! Теперь, надеюсь, моделисты, меня поймут...

Брянск, Клуб ж.д. моделизма
Лето, 2004 год



Общий вид паровоза типа 2-3-2В постройки Ворошиловградского завода



Я.Дорошенко

ПОЛУВАГОН-РЕШЁТКА

Российские производители моделей порадовали нас новой новинкой - русским дровяным полувагоном.

Напомним, что в 1 эпохе модель русского подвижного состава нам известна только одна - это крытый вагон системы Брейтшпрехера выпускавшийся фирмой МЕРКЛИН (о нём журнал Локотранс подробно уже писал). Правда, можно вспомнить ещё и крытый вагон с «царскими надписями» от РОЛЛХАУСА и ПК. Но назвать вагон выпуска 1925-1931 годов «царским» - язык не поворачивается!!! «Овечки» и НТВ с «царскими» надписями в промышленном производстве мы тоже так и не дождались.

Фирма ТЕПЛУШКА практически открыла первую страницу в летописи отечественной I эпохи. Это событие, я надеюсь, позволит совсем по-новому взглянуть на всю нашу историю в целом. Сейчас, из-за практически полного отсутствия материала и публикаций, этот период - «терра инкогнито».

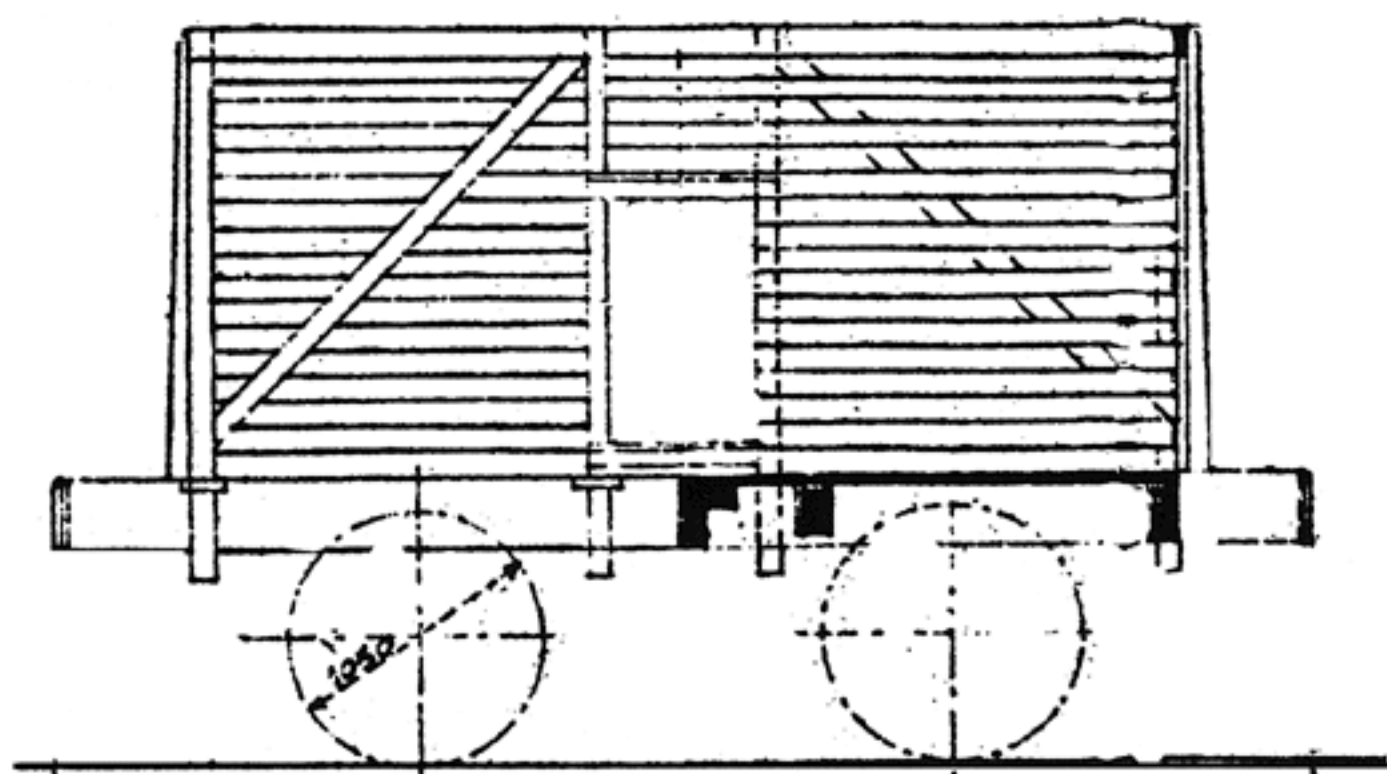
В создании этой модели вагона-решёт-

ки участвовала группа многих известных модельеров. Можно только преклониться перед упорством главных авторов проекта Д. Бычкова и В.Дроздовского !!! Можно себе представить сколько проблем им пришлось решить! К созданию модели подошли совершенно грамотно, изучив не только старые материалы, но и технологии в производстве моделей. В первую очередь заслуживает большого уважения факт использования стандартных фирменных деталей, то на чём многие наши модельеры «погорели». Мы вспоминаем множество фактов, когда производители начинали делать модели с ...создания своих собственных моторов и колёс. К чему всё это привело, мы хорошо помним.

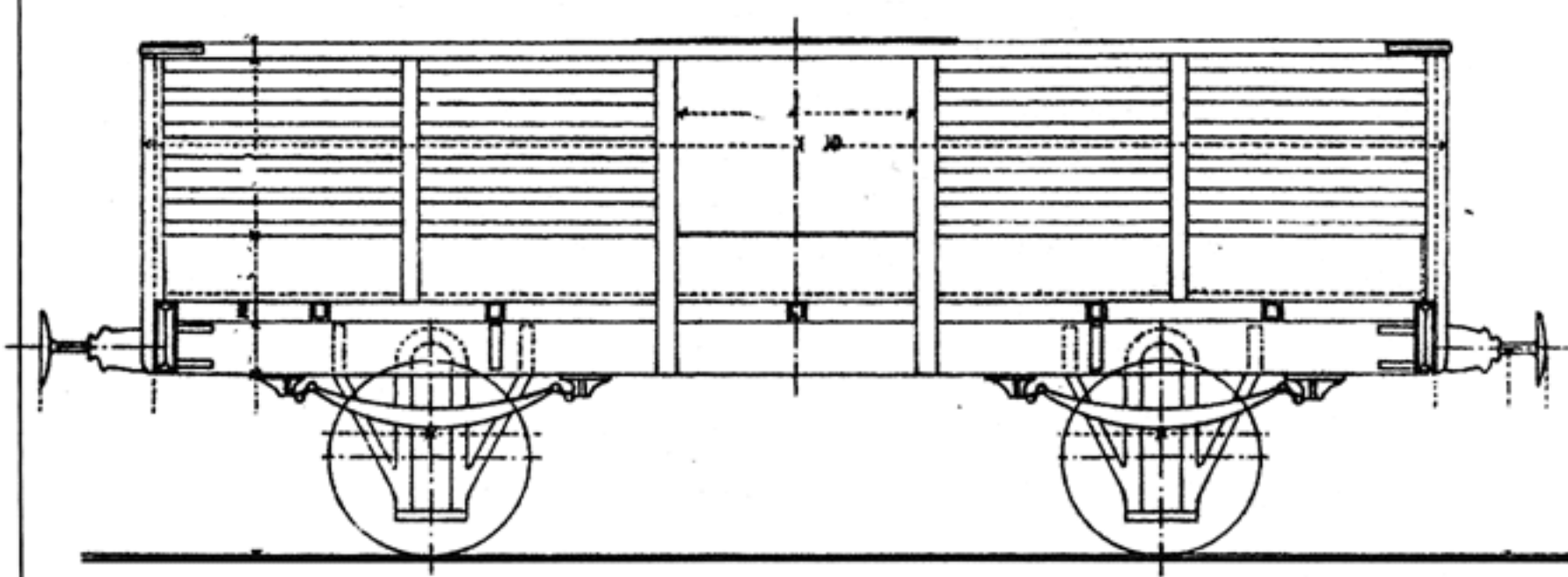
Прототип

В грузовом вагонном парке особое место принадлежит полувагонам. К концу XIX - началу XX столетия в России они классифицировались следующим образом:

Вагон для сена - полувагон (полувагон-решетка). Артикул №10305. Прототип строился многими русскими вагонами в период 1880-1890 гг. на базе вагонов НТВ. Полувагоны применялись для перевозки леса и сена, мелкого домашнего скота, бочек и подобного груза. Грузоподъемность вагона составляет около 780 пудов (12,8 т), тара 320 пудов (5,3 т). Вагон относится к I модельной эпохи. Рама модели имеет проработку швеллеров и имитацию сквозной винтовой упряжи. Вагон нетормозной. Модель имеет имитацию крюка автосцепки. Сцепка NEM, динамическая, имеет переходной узел для замены. Надписи - Ю.З.7890 (дорога и номер вагона). Колесные пары использованы ROCO, спицованные, диаметром 11 мм, электрически изолированные. Длина кузова вагона 76 мм. Длина по буферам - 87, 2 мм. Модель упакована в красочную коробку, имеет инструкцию с аннотацией на трех языках и ссылкой на сайт. - Модель может быть выполнена в трех вариантах комплектации: стандартная - с колёсными парами обычного качества, динамической сцепкой (ROCO); стендовая - наиболее точно отражает конструкцию вагона, комплектуется колёсными парами повышенного качества (ROCO), литыми металлическими крюками и имитатором стяжного устройства, точеными металлическими буферами; и улучшенная - колёсные пары повышенного качества (ROCO), динамическая сцепка (ROCO), литыми металлическими крюками и имитатором стяжного устройства, точеными металлическими буферами.



Полувагон- решётка трюк
Петербурго- Варшавской ж.д.
заводов Пфлюг и Лауэнштейн (Германия)
1857- 1859 гг.



Полувагон -решётка
Московско-Нижегородской и
Муромской ж.д. постройки
Ковровских мастерских 1872 г.

- полувагоны с низкими деревянными стенками ,
- полувагоны с высокими деревянными стенками,
- железные полувагоны, (либо железный только каркас, либо полностью железные),
- дровяные решётки.

Полувагоны-решётки выпускались специально для перевозки дров. Для экономии стенки таких полувагонов были не сплошными, а решётчатыми. Этого было достаточно, чтобы дрова не вываливались.

Вагоны-решётки выпускались многими странами. В Германии такие вагоны применялись для различных грузов, в первую очередь дров, но в том числе для крупной птицы (с высокими бортами) и для торфа (решётка была не сплошная, а только сверху, на две трети стенки).

В Россию вагоны этого типа пришли впервые из Германии в 1857 году на Петербурго-Варшавскую ж.д. Строились они заводами Пфлюг и Лауэнштейн в Берлине и Гамбурге. Это были короткобазные очень маленькие вагоны-трюки (не путать с цирковыми трюками!). Большое распространение они получили также на Московско-Нижегородской ж.д., где перевозка леса имела большой объём. На эту дорогу полувагоны-решётки также поставляли с зимы 1862 -1863 года заводы Германии. Позже их стали выпускать и наши отечественные заводы: Ковровские мастерские (с 1872 года – заказ на Нижегородскую ж.д.) и Коломенский завод (с 1874 заказ на Ряжско-Вяземскую ж.д.). Известны чертежи вагонов- решёток также следующих мастерских : Петербургских С. Зап . ж.д., Харьковских Кур.-Хар.-Азовской ж.д., Волжских Грязе-Царицынской ж.д.

В России полувагоны- решётки назывались дровяными вагонами или просто решётками.

Как правило, все вагоны имели двери в продольных стенках для разгрузки и погрузки. Реже в торцевых стенах. Очень многие вагоны- решётки имели сплошные торцевые борта и двери тоже со сплошной обшивкой. На Курско-Харьково- Азовской дороге преобладали вагоны –решёт-

ки постройки французского завода Бюир в Лионе. Часть вагонов была с ручным тормозом. На Динабург-Витебской ж.д. решётки имели сплошные торцевые стенки и всего по одному горизонтальному брусу по верху. Он соединялся всего 2-мя переключателями. Этого было достаточно для перевозки брёвен средней длины. На Финляндских дорогах были больше распространены вагоны только с торцевыми стенами-решётками. Продольные борта имели стойки для перевозки леса. На Северо-Западной ж.д. имелись решётки с поперечными соединительными брусками возле дверей, установленными против расpirания от груза.

Некоторое число вагонов- решёток находилось также в собственности машиностроительных заводов (на пример на Брянском заводе) и в частном владении.

В конце 19- начале 20 го века такие вагоны уже не строили. Но переделывали в них очень старые вагоны товарного парка с изношенными кузовами. По этому вагоны- решётки имели разные размеры и базу от 2135 до 4215 мм.

К 1917 году вагоны-решетки имелись в инвентарном парке почти всех русских дорог. На 1911 год только на Северо- Западной дороге их было около 1000 штук. Но общее количество на русских дорогах их было невелико, так как они не являлись универсальными и не могли перевозить все типы грузов.

В годы Гражданской войны большая часть вагонного парка России была уничтожена. Оставшиеся вагоны были в жутком состоянии. При восстановлении транспорта из 6-7 вагонов собирали один целый. Многие вагоны просто разбирали на дрова. Очень немногие вагоны- решётки уцелели.

На 2 мая 1923 года на Московско- Белорусско- Балтийской ж.д. оставалось 25 вагонов-решёток с нескольких бывших царских дорог.

До конца 20-х годов перевозка грузов в них также продолжалась, вероятно, в конце 1930-х годов они были полностью исключены из парка и возможно ещё недолго использовались на вспомогательной и складской службе, а потом и вовсе были разобраны.

Модель

Полувагоны-решётки не были так хорошо представлены модельными фирмами. Можно вспомнить такой вагон в наборе ТРИКС артикул 21224 и ещё от фирмы МАКЕТТЕ, созданный на базе рамы от фирмы Sachsenmodelle.

Почему же так мало внимания было обращено производителями на данный тип вагона. Ответ очевиден - все эти вагоны широко использовались только в I эпохе. А производителям, конечно, очень не выгодно ориентироваться на узкий круг потребителя, ведь ни для кого не секрет, что наибольшим спросом пользуется 3 модельная эпоха. Поэтому не трудно заметить, что почти все модели, выпускаемые в I эпохе, ориентированы на последующие 2-ю и, особенно, на 3-ю эпохи.

Модель вагона фирмы "Теплушка" выполнена из полистирола. Стойки и переключатели выполнены довольно тонко и реалистично. На деревянных конструкциях имеются фаски и петли с заклёпками.

Очень эффектно смотрится крюк из латуни. Буфера выполнены из металла точёные. Очень грамотно размещён и спрятан металлический груз. В целом модель имеет очень достойный и приличный вид, особенно рама. Большое впечатление производит поглощающий аппарат сквозной упряжи. Наконец-то модель и хорошо сцепляется и хорошо катается !!! Согласно информации от производителя - в конструкции осевых лап спрятаны подшипники. Это, безусловно, влияет на ходовые качества.

Очень правдоподобно выглядят осевые лапы с буксовыми узлами. Рама, вне всякого сомнения, вызывает восхищение.

Единственное, что не совсем верно на модели это надписи из старых декалей фирмы «РЕМодель».

Возможно, на узкоколейном подвижном составе действительно могло не быть никаких надписей на раме. К нареканиям можно ещё отнести криво приклеенные механизмы близкого сцепления РОКО №№ моделей 18 и 21.

Очень надеемся, что в будущем ошибки фирмы ТЕПЛУШКА будут исправлены!!!

На Юго-Западной ж.д. номер должен состоять из 5- ти или 6-ти значных цифр. На данной модели Ю.З. ж.д. должны были быть следующие надписи:

Прежде всего на вагоне должен быть **Герб Ю.З.ж.д.** - пятиконечная белая звезда с внутренним чёрным Государственным Гербом - знаком казённой ж.д. (раз уж выбрана именно эта дорога)

Должна быть обязательно пометка **ВНУТРЕННЕЕ СООБЩЕНИЕ**

И надпись **срочный возврат**

В левом углу боковой стены должны быть : **Ю.З.**
Далее ниже под этим-
Номер вагона до дороге (никак не 4-х значный):
либо с 70001 до 73999, либо шестизначный.

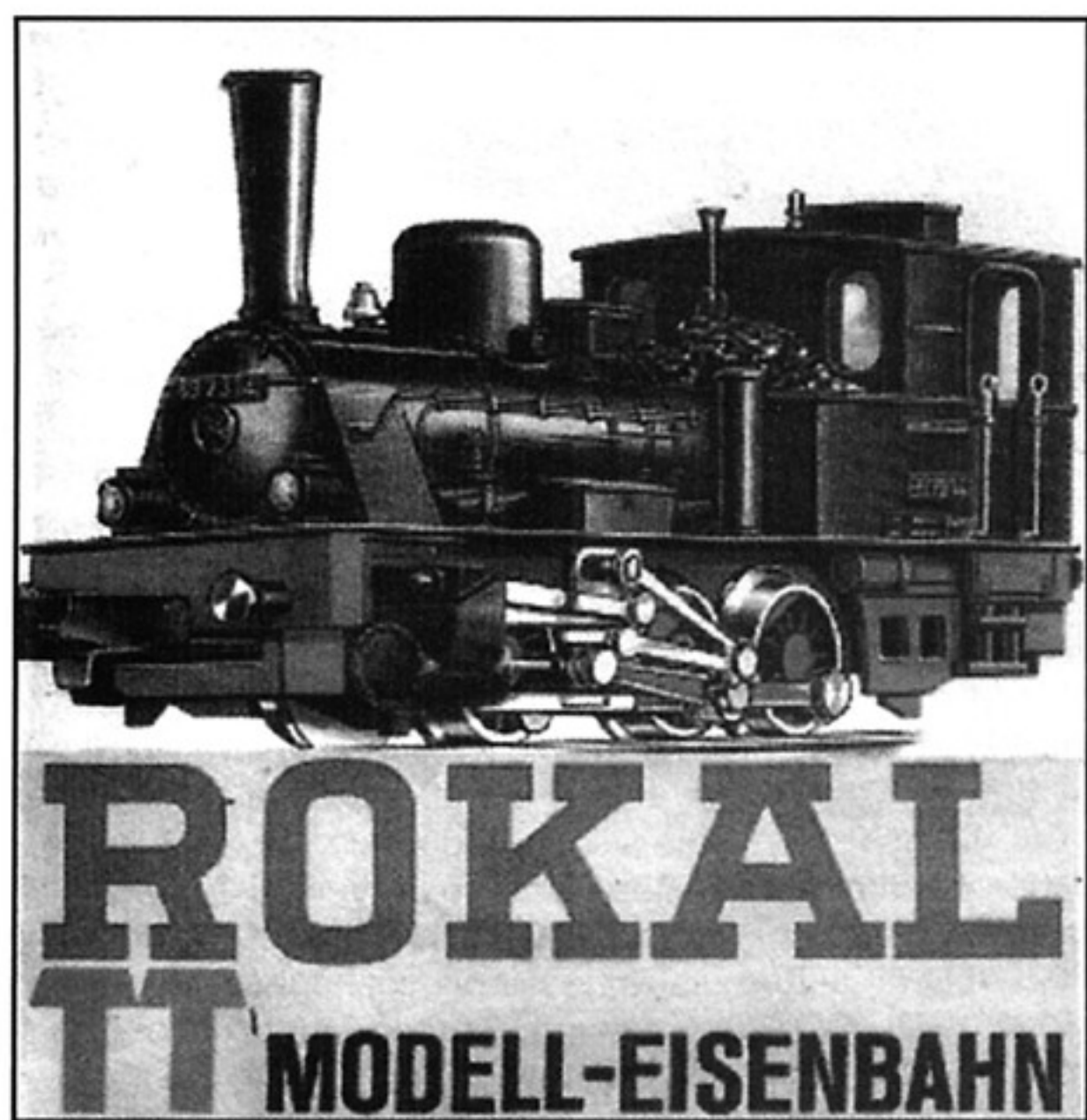
Ниже Черта
Большая буква С (вагон специальный)

Покраска вагона выполнена правильно, но цвет вагона внутреннего сообщения мог быть и жёлтый.

На раме ОБЯЗАТЕЛЬНО должны быть следующие надписи согласно Сборнику Правительственных распоряжений относящихся до службы подвижного состава и тяги ж.д.:

- 1) инициалы дороги, если вагон в найме надпись о приписке вагона,
- 2) номер вагона согласно нУмерации Принятой дорогой собственницей,
- 3) класс или серия или род вагона,
- 4) число мест для пассажиров, у пассажирских вагонов,
- 5) отметки о последнем осмотре вагона, последней ревизии букс, автоматических тормозов и отопления,
- 6) вес вагона (тара) с колёсами или тележками.
- 7) Грузоподъёмность у товарных вагонов.

Более того, все надписи на раме и кузове должны быть хорошо видимы в вечернее время суток (для осмотрщиков) и нанесены белой краской.



ROKAL TT

как объект для коллекционирования

Стоит ли коллекционировать Rokal, и как эти модели соотносятся с Zeuke и BTTB, ведь прицепы разные? (Вопрос на одном из Интернет-форумов, оставшийся без ответа)

О западногерманской фирме ROKAL в России известно немного. В 1950-60-е гг. она, среди прочего, производила железнодорожные модели в типоразмере TT, никогда не поставлявшиеся в СССР. Однако в 1972 г. производство моделей прекратилось, в связи с закрытием основного производства и кризисом всей фирмы. И если у ГДР-овского предприятия Zeuke-TT, прекратившего своё существование в те же годы, оказался наследник в лице известного всем BTTB, а ныне — не менее известного Тиллига, то ROKAL буквально канула в Лету. Последний объединенный каталог появлялся в 1988 г. Два вида товарных вагонов, которые фирма ROCO выпускала на рубеже 1990-2000-х гг. по пресс-формам ROKAL, да ещё прессформы ROKAL'овских тележек, имеющих в арсенале фирмы господина Крюгера (германского партнера питерской фирмы TT-модель) — вот и всё небольшое наследие. К сожалению, применить их в производстве тележек для ЦМВ оказалось невозможным в силу сложности и нетехнологичности конструкции.

Тем не менее, в коммиссионной продаже в нынешней Германии можно найти модели настоящего ROKAL, относящиеся, как правило, ко второй половине 1960-х — как локомотивы, так и вагоны. Цены, конечно, несколько выше, чем на коммиссионку Zeuke TT (15-50 евро за вагон, от 50 до нескольких сотен евро за локомотив в идеальном состоянии). У нас эти модели можно заказать, например, через некоторые магазины, или появляются в интернете объявления о продаже «небольшой коллекции

ROKAL, 13 тяг и 16 вагонов» за 1500 евро...

Таким образом, как и где достать модели ROKAL, вопроса нет. Остаётся вопрос, прозвучавший в эпиграфе: «А стоит ли?...» Что он из себя представляет, этот ROKAL?

1. ROKAL для витринных коллекционеров

Моделестроение фирмы ROKAL прошло в своём развитии несколько эпох. Так, модели, появившиеся на свет до середины 1950-х гг., и размерами, и детализировкой больше напоминают электромеханические игрушки; от моделей у них разве что колея — строго 12 мм. Локомотивы и вагоны, появившиеся в каталогах ROKAL на рубеже 50-60-х гг., паровозы BR71 и BR80 — на-

поминают уже не столько игрушки, сколько хорошо известные «юниорские» паровозы BTTB, отличающиеся от прототипа упрощённым видом кулисного механизма. Общий вид локомотивов и вагонов всё ещё несколько грубоват; характерный пример — несколько разновидностей двухосных вагонов (платформа, крытый товарный вагон, цистерна). Однако для любителей раритетов такие модели — хорошее поле для поиска и коллекционирования, тем более, что большинство других раритетов в типоразмере TT (американские и английские модели 1940-50-х гг.) значительно менее доступны.

Модели ROKAL второй половины 1960-х гг. — такие, как немецкие паровозы BR03, BR85,

электровоз E03 или французский электровоз BB9201, отличаются от своих предшественниц существенно более высокими эстетическими качествами и относительно приличной детализировкой. Большинство паровозов ROKAL имеют металлические корпус и шасси, в т.ч. цельнометаллические колёса, что придаёт им особый шарм и немалый вес. К паровозам BR03 и BR24 прицепляются пластмассовые тендеры. Многие тепловозы и электровозы имеют пластмассовые корпуса и вместе с тем цельнометаллические тележки.

Если мы поставим рядом, скажем, BR89 (прусский T3) от ROKAL и модель того же прототипа от JaTT(1), то увидим существенную разницу в размерах: длина по буферам первой из них составляет 92 мм против 72 мм у



второй. В таких же пропорциях и остальные размеры модели (кроме, разумеется, колеи – 12 мм). Таким образом, даже в конце 1960-х гг. фирма ROKAL достаточно вольно относилась к масштабам своих моделей (в сторону их увеличения). Благодаря этой особенности некоторые модели от ROKAL используются немецкими модельстами для типоразмера H0e. Как нетрудно подсчитать, масштаб BR89 не 1:120, а 1:94 – действительно, ближе к H0 (H0e), чем к TT. Некоторые другие модели (например, BR85, E40/E10) тяготеют к 1:110, и, в то же время, масштабные размеры 1:120 у паровоза BR03 вполне соблюдены.

Странности с размерами локомотивов ROKAL, по-видимому, связана со спецификой электро-механической части моделей. Привод на всех локомотивах – исключительно на основе шестеренчатых передач; но примечательно не столько это, сколько то, что мотор в каждом локомотиве ROKAL имеет свою индивидуальную конструкцию. На паровозах в качестве статора электродвигателя используются металлические станины модели, непосредственно внутри которых размещён ротор; эти же станины одновременно выполняют функции рамы ходовой части и массивного груза. На четырёхосных локомотивах электродвигатель жёстко смонтирован на одной из тележек, в связи с чем тележки (моторная и безмоторная) имеют несколько отличающуюся друг от друга форму, что заметно на рисунке модели электро-воза E10.

В большинстве моделей локомотивов предусмотрено освещение, в некоторых оно переключается при изменении направления движения. Любопытно, что у BR85 при движении вперёд светятся три передних прожектора (одна лампа в корпусе); при движении назад к ним добавляется менее яркое свечение трёх задних огней (вторая лампа).

Надписи на локомотивах и вагонах, как на металлических, так и на пластмассовых корпусах, выполнены методом тиснения.

2. ROKAL для макетчиков

Модель на макете – это модель «в интерьере». И здесь, прежде всего, нужно учесть, что помимо ряда французских или американских (двухсекционный тепловоз Union Pacific) прототипов немецкие локомотивы и вагоны от ROKAL имеют исключительно принадлежность DB (ж/д ФРГ) в окраске III модельной эпохи. Трудно предположить их

совместное пребывание на одном макете с традиционно распространёнными в TT моделями DR (ж/д ГДР).

Некоторую проблему представляет собой уже упоминавшаяся выше «негабаритность» некоторых моделей ROKAL, что может помешать их движению на отдельных участках макета. Но значительно большие сложности связаны с особенностью колёсных пар, использующихся на всех, без исключения, моделях ROKAL. Эти колёсные пары имеют непривычно широкие гребни бандажей и поэтому со значительным трудом проходят стрелки (с рельсами П-образного типа), а на глухих пересечениях и поворотных кругах и вовсе не могут эксплуатироваться. Что касается рельсового материала ROKAL, то вряд ли можно предположить всерьёз его использование при строительстве макетов в наши дни. Возможный выход из ситуации – иметь на макете отдельную линию (кольцевую или разомкнутую, для челночного движения), предназначенную для движения подвижного состава ROKAL. А вот заменить колёсные пары вагонов ROKAL на другие не получится, поскольку у них значительно длиннее оси. Не подойдут даже старые колёсные пары Zeuke с цилиндрическими законцовками осей.

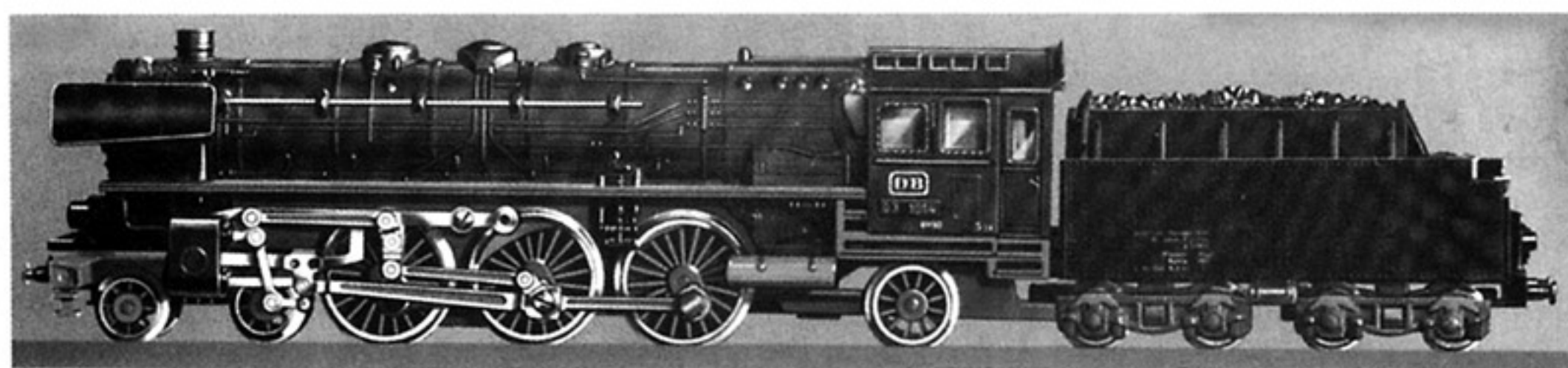
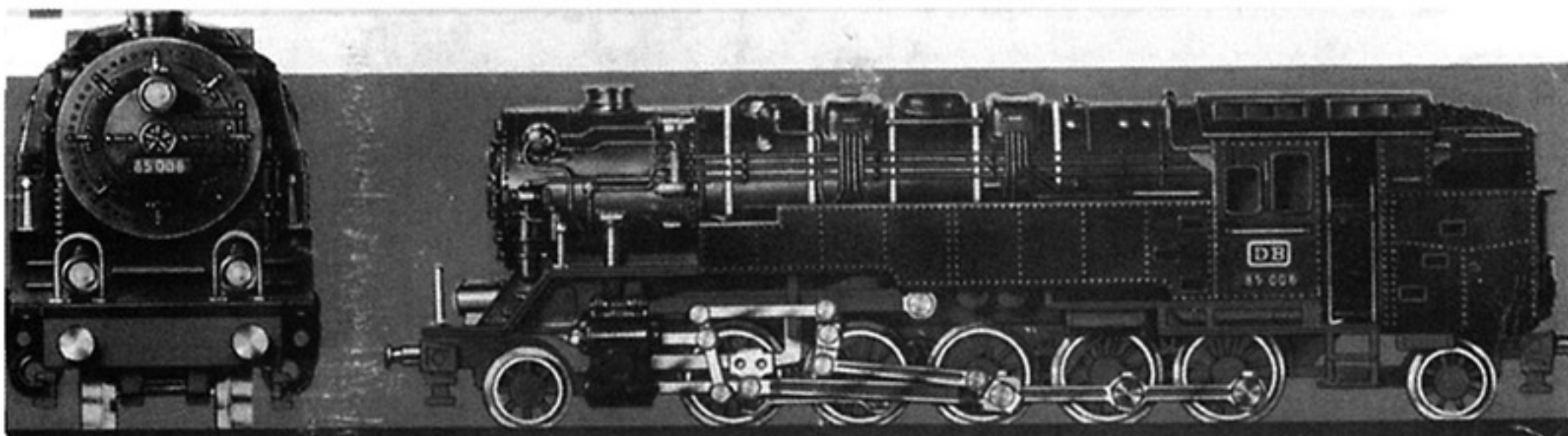
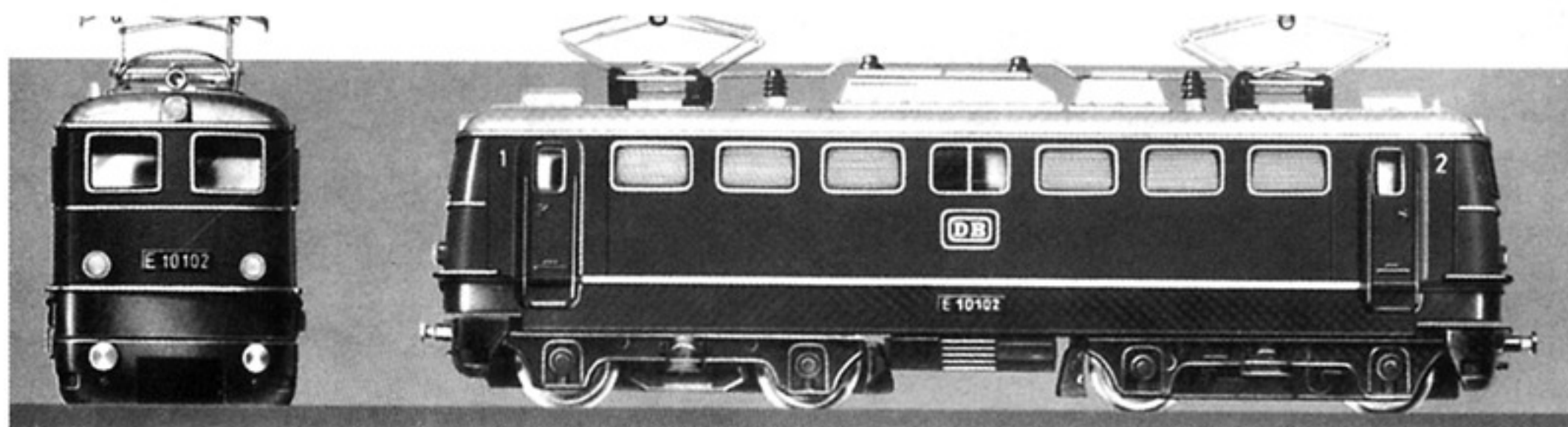
Ещё одна проблема – большое напряжение пуска (4-6 вольт,



как, впрочем, и у большинства моделей Zeuke) и большой ток, потребляемый при движении локомотивами ROKAL. Скажем, два хорошо смазанных ROKALовских локомотивов блок питания от «TT-модель» уже не тянет, блок FZ1 – тянет не без труда. Возникают проблемы с П-

образными рельсами – их токопроводимость оказывается значительно хуже, чем у рельсов профильных, особенно без пайки стыков, и, соответственно, по П-образным рельсам локомотивы ROKAL ездят с потерей мощности.

Наконец, о сцепке. Сцепка



ROKAL, действительно, весьма специфична по форме, хотя общая конструктивная схема её достаточно типична: основание сцепки, подвижно присоединённое к единице подвижного состава (в случае ROKAL – на основе болта и пружины), и скоба, откидывающаяся вверх при сцеплении и расцеплении. Если возникает необходимость сцепления моделей ROKAL с моделями, имеющими сцепки типа Zeuke (старая) и BTTB (современная), можно использовать несколько различных приёмов.

А) Проще всего осуществить сцеп ROKAL со старотипной сцепкой Zeuke (точнее, с одной из разновидностей последней). Для этого достаточно опустить откидную скобу сцепки Zeuke поверх откидной скобы сцепки ROKAL, и получается вполне надёжное соединение. Правда, расцепить его можно только вручную.

Б) Если есть лишняя сцепка ROKAL, можно обрезать (обточить) её большую хвостовую часть (фиксирующуюся в корпусе локомотива или вагона), приведя её в соответствие с аналогичной частью сцепки Zeuke или BTTB, заметно меньшей по размерам и иной по форме. Этот способ не годится для «ROKALизации» моделей, обладающих современным универсальным узлом крепления сменной сцепки.

В) Можно, наконец, проделать более серьёзную работу и сделать гибрид из сцепки ROKAL, удалив с неё накидную скобу, и сцепки Zeuke или BTTB с укороченной (частично обрезанной) хвостовой частью. По счастью, основание сцепки ROKAL имеет корытообразную форму как будто специально для того, чтобы разместить в нём подрезанный хвостовик сцепки Zeuke или BTTB и затем, просверлив внакладку очень небольшое сквозное отверстие, закрепить чем-либо (болтом, проволокой, заклёпкой) всю конструкцию. При этом бортики «корыта» обеспечат жёсткость узла от влиятий в горизонтальной плоскости.

В заключении этой публикации остается лишь сказать, что история Rokal TT для коллекционеров не завершилась. В 2002 году появляется коллекционный номерной каталог (всего тираж 750 экземпляров) "Rokal TT Modell-Dokumentation", собравший воедино всю продукцию этой известной фирмы.

¹ Сейчас эта модель заявлена в каталоге у Тиллига.



Использованы материалы TT-kurier, ME, каталоги

Schi-Stra-Busses – неожиданное продолжение



Рельсовый автобус NWF 300 в депо Дальхаузен

имела история с рельсовым автобусом NWF BS 300. Последнюю поездку по комбинированному маршруту автобус под номером DB 29-1 совершил 27 мая 1967 года. После этого он и еще один BS 300 были порезаны на металлломом, а последний (DB 27-3) хотели передать железнодорожному музею Нюрнберга. Но там для него не нашлось места. Автобус перегнали в Ансбах, а потом он стоял в Лихтенфельсе. Наконец-то им заинтересовалось «Немецкое общество истории железных дорог» (DGEG) и выкупило неисправный «Schi-Stra», переведя его в бывшее

депо Бохум-Дальхаузен. В 2002 году нашелся спонсор. Уникальный автобус был отремонтирован и приведен в рабочее состояние, затем был получен сертификат годности для движения по автодорогам, потом, после долгих раздумий, разрешено было и движение по рельсам.(!)

Музейный автобус был продемонстрирован общественности в движении во время открытия новой

скоростной линии ICE Кельн-Франкфурт на Майне. Потом он опять вернулся под крышу депо Бохум-Дальхаузен. Частые выезды не предусматриваются – BS 300 слишком ценен как экспонат.



Козловой кран. Арт. 13 308



Погрузочное оборудование. Арт. 13 317

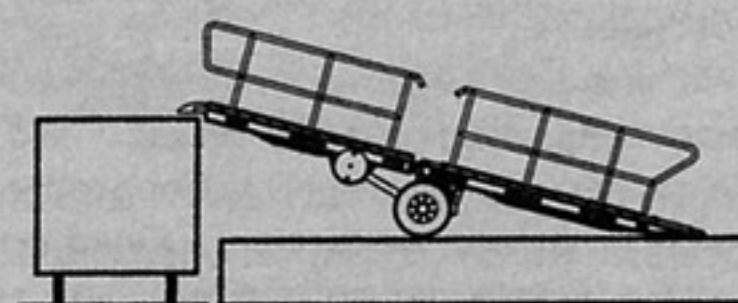
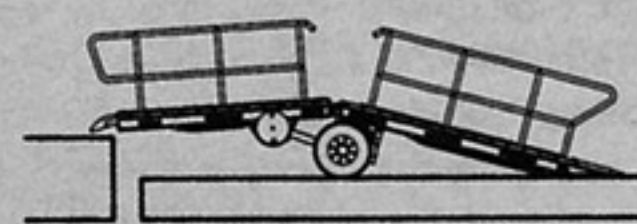
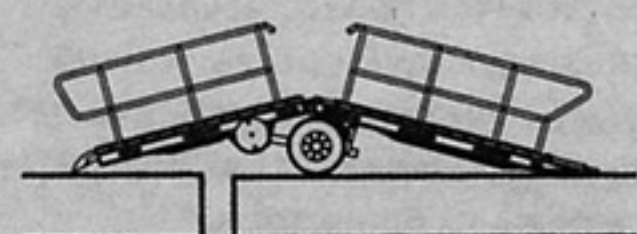
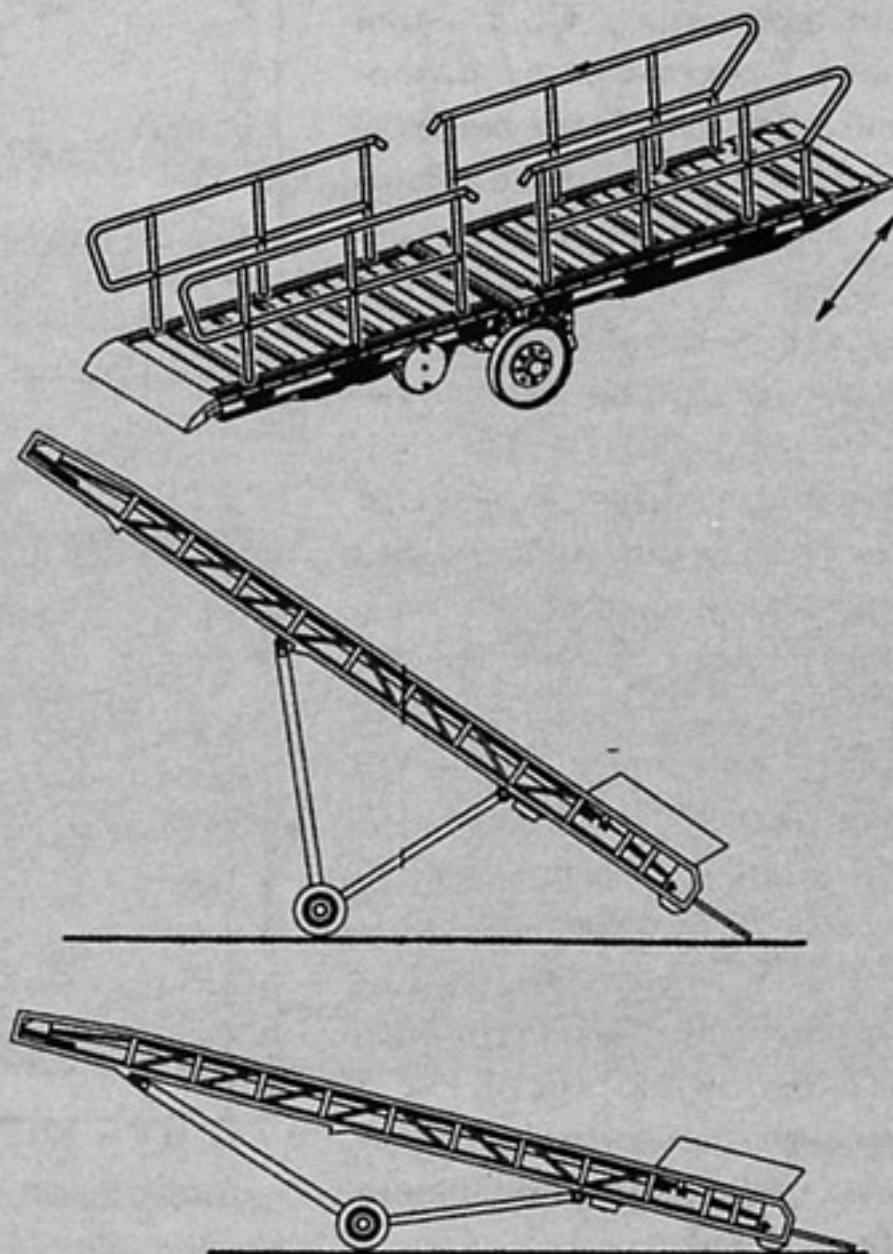
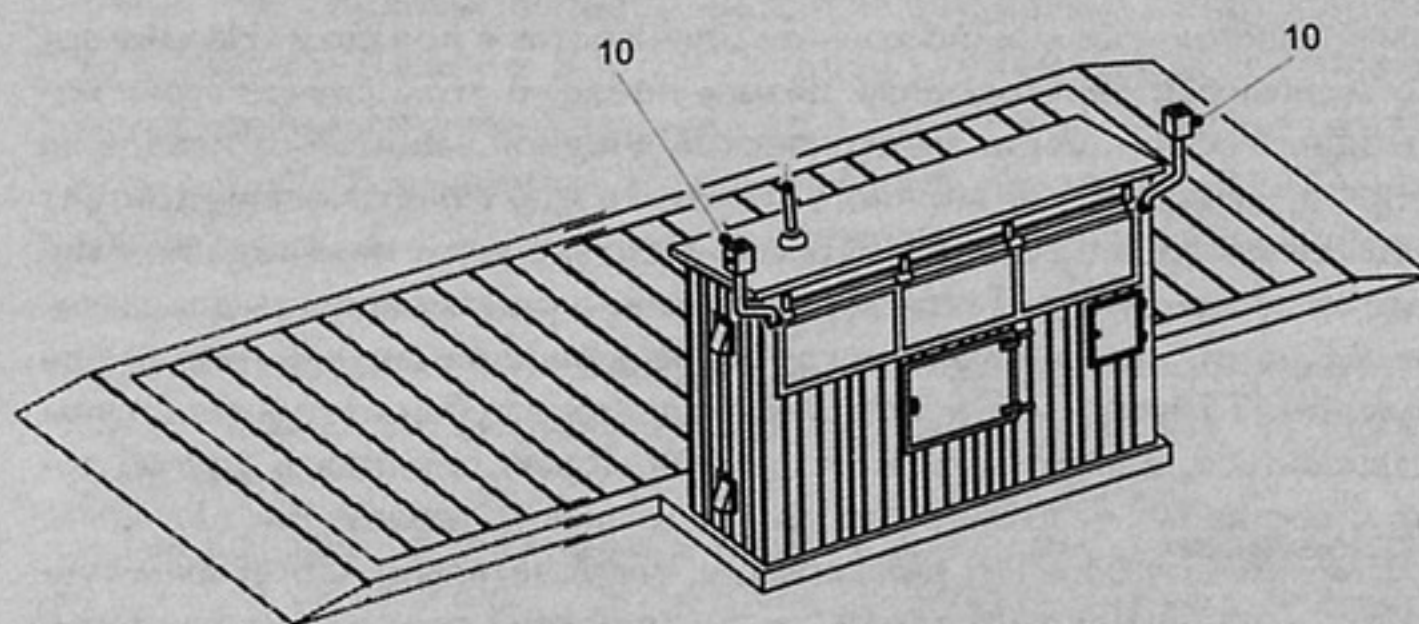
ПОГРУЗОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ для склада и депо (ТТ)

Auhagen представляет комплектующие для любителей ТТ-макетов - набор погрузочного оборудования (арт. 13 317) и козловой кран (арт. 13308).

Набор 13 317 состоит из трех отдельно собираемых изделий - передвижной ленточный транспортер, весовая платформа для автомобильного транспорта и передвижная погрузочная рампа. Деталей достаточно много на 10 литниках. Собирается просто, но требует дополнительной аккуратности при сборке - литье очень тонкое - поручни, ручки - все из пластика. Хотя модель выполнена из пластмассы аутентичных цветов, но для полноценной окраски при сборке воспользуйтесь аэрографом.

Автомобильные весы собираются достаточно легко. Усложнить задачу можно при замене готовых пластиковых (недействующих) сигнальных флажков-фонарей (10) на светящиеся. Но учтите, что размеры в сечении флажки 0,5х0,8 мм.

Сборка двух подвижных деталей - **передвижного транспортера и рампы** требуют аккуратного закрепления колес и поворотных деталей без клея. Последнее изделие до-



статочно универсальное и эффектное при использовании - любой пакгауз, грузовой двор будут украшены этим оборудованием.

Козловой кран - очень типичный и распространенный атрибут многих промышленных и железнодорожных пейзажей. Такой кран может применяться на грузовом дворе, в локомотивном или вагонном депо, на территории завода и пр. Модель выполнена на 4 литниках с аутентичной окраской. Облой практически отсутствует, сборка легкая. Несмотря на тонкое литье, детали могут держать некоторую нагрузку - немного гнуться и не склонны к поломкам от неосторожного движения. Это положительное качество пластика в моделях от Auhagen. Сборка модели заняла примерно два часа.

Куда уехал поезд....

Где хранить поезда, когда макет не эксплуатируется? Конечно, речь идет не о стартовом наборе, а о эксплуатации домашнего макета. Возникают проблемы, как вывести из движения по макету тот или иной состав на некоторое время, так как снимать с макета, убирать вагоны по коробкам или на витрину не всегда удобно. А если на макете работает несколько составов, то иногда хочется менять ситуацию на станциях или перегонах и т.д.

Чтобы решить эту проблему следует воспользоваться несколькими советами. Есть несколько вариантов. Сегодня разговор о некоторых из них. Вначале необходимо условиться о терминологии. Мы часто пользуемся терминами и понятиями от законодателей железнодорожного моделизма — немецких изготовителей — и такие слова, как *Abstellbahnhof*, следует пояснить. Это — *закрытая сортировочная станция* — вспомогательное устройство любого действующего малого и крупного макета.

Закрытая сортировочная станция в туннеле. В этом, закрытом от взглядов зрителей пространстве, можно расположить даже тупиковый участок, где можно хранить один состав с поездом. Например, это может быть пригородный дизель-поезд. В этом случае тупик необходимо оборудовать электрической диодной защитой от наезда на упор, а, кроме того, можно установить и автоматический контакт (рельсовую педаль) для срабатывания стрелочного перевода при выходе из этого тупика. Такой вариант можно рекомендовать для макета, где автор организует пригородное движение дизель поезда или мотрисы. То есть — с вокзала мотриса может уехать в туннель и там остановиться, а в это время по станции может проходить другой поезд с составом, например, по закольцованному овалу. Рис. 1.

Для макетов больших размеров, а, следовательно, с большим туннелем, можно рекомендовать автоматический разъезд на два пути. Работа такого разъезда представляется очень эффектно. Со станции отправляется поезд, исчезает в туннеле, далее, со станции отправляется следующий состав, который может двигаться по всему макету. Рис. 2. Состав, который оказался на скрытом участке может быть временно выведен из движения, появиться снова на открытой станции по желанию оператора.

Возможно использование более сложных схем автоматики, в том числе и с цифровым управлением, для закрытых сортировочных станций с большим количеством путей. Рис. 3.

Но любая схема не имеет идеальных сторон. Да, скрытый разъезд хорошо обеспечивает противопопылевую защиту подвижного состава. Но возникает проблема доступности в эти потайные уровни!

Есть другой симпатичный вариант размещения такой сортировочной станции. С одной стороны мы удобно и скрытно от зрителей размещаем подвижной состав, но проблема защиты от пыли.... В конце концов, можно натянуть легкий противопопылевой полог над такой закрытой сортировочной станцией за кулисами. Рис. 4. Такие схемы с «закулисем» широко распространены, например, на американском континенте.

Если макет располагается на нескольких уровнях, то закрытую сортировочную станцию размещаем на одной из скрытой плоскости. Рис. 5. Например, в модельной лаборатории «Сантимир» во время изготовления крупного макета в ТТ даже применили цифровое управление системой скрытых сортировочных станций (см. фото).

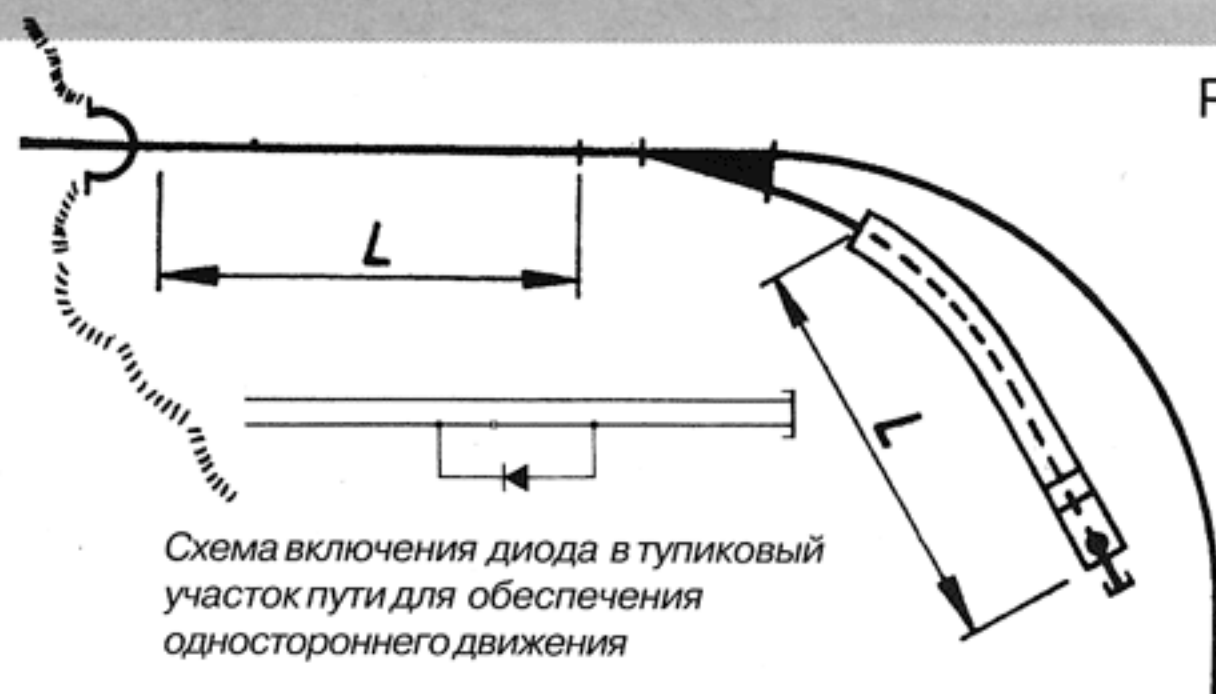


Рис.1

Схема включения диода в тупиковый участок пути для обеспечения одностороннего движения

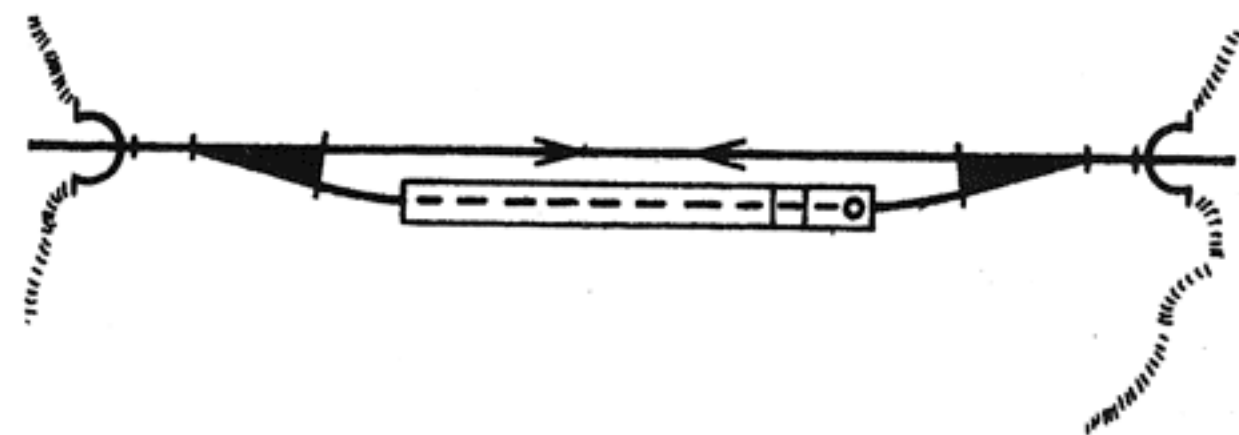


Рис.2

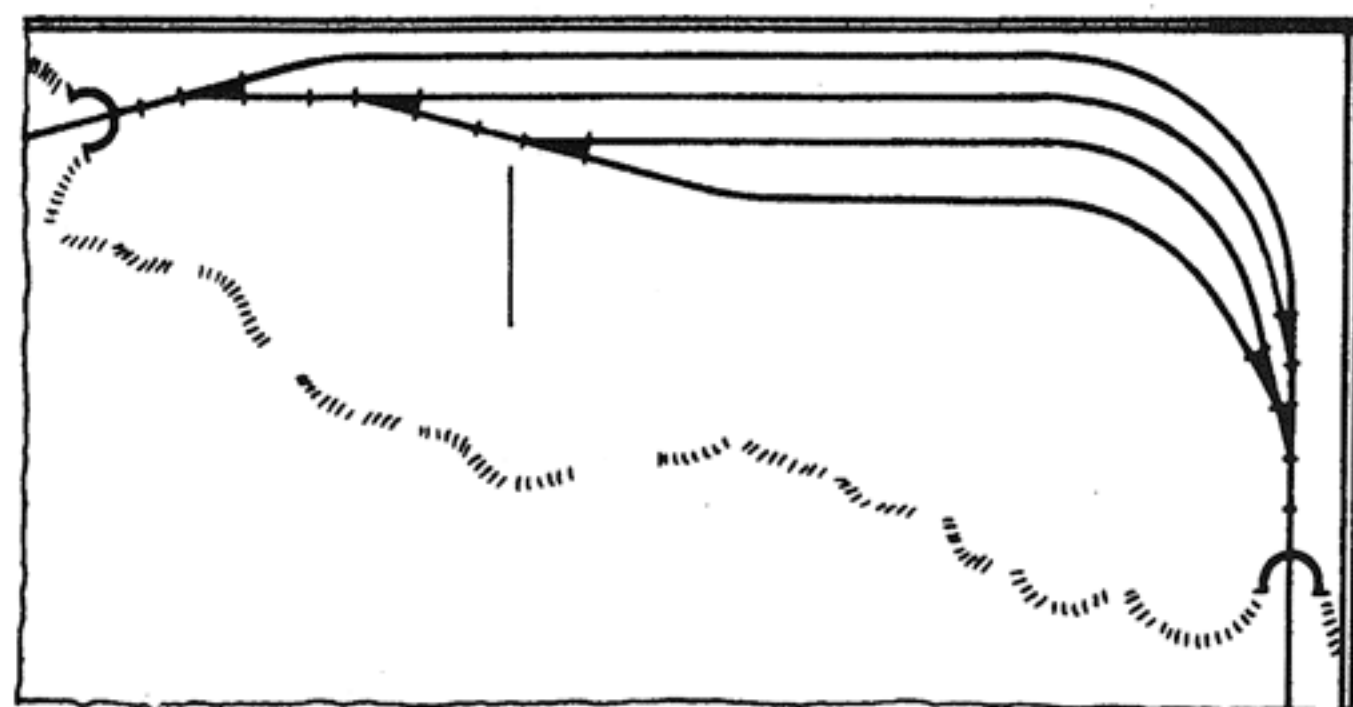


Рис.3

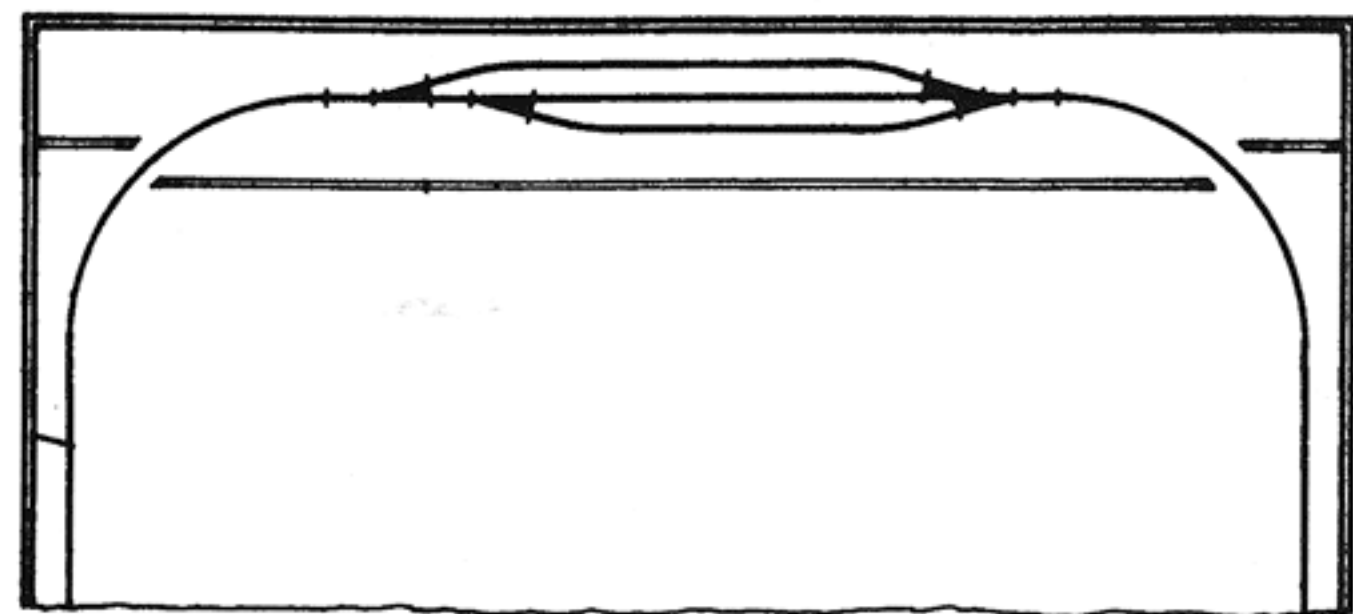


Рис.4

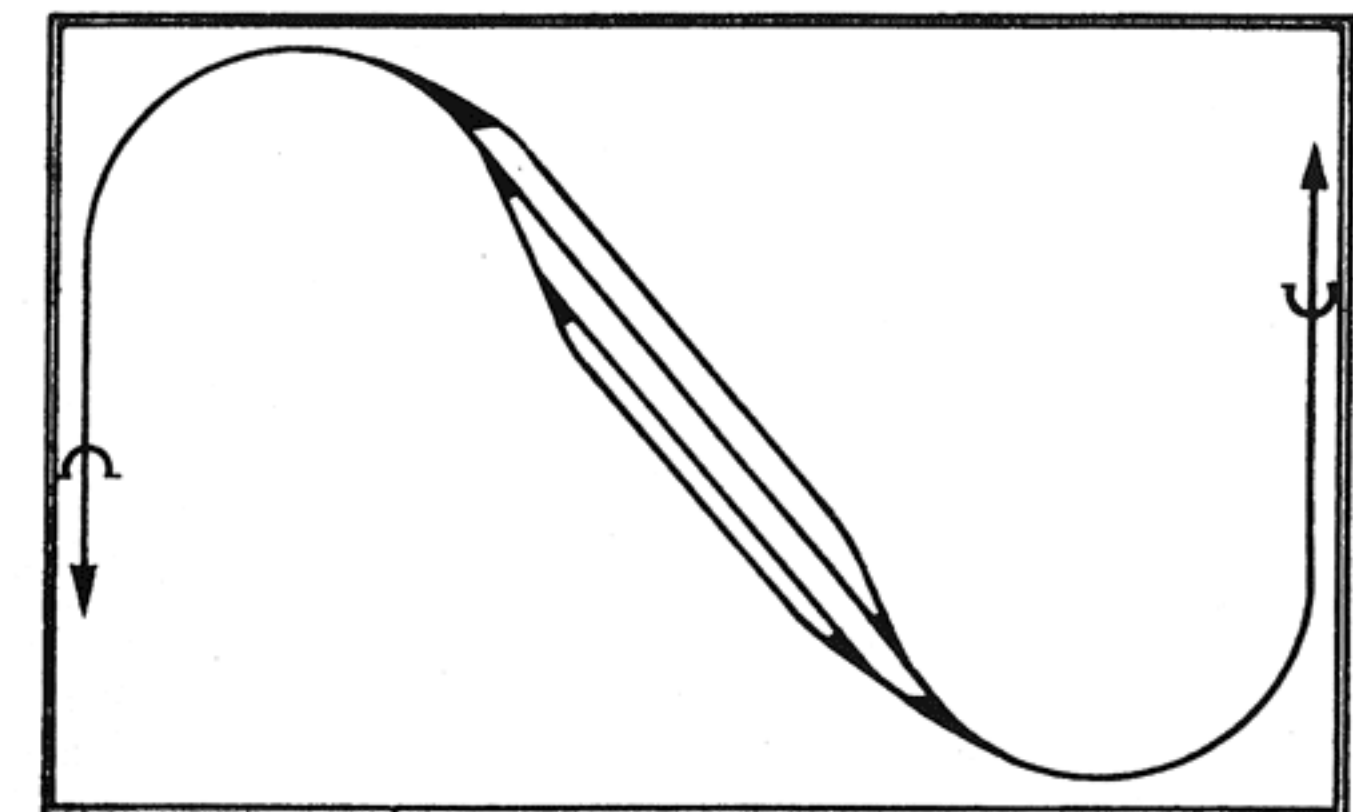
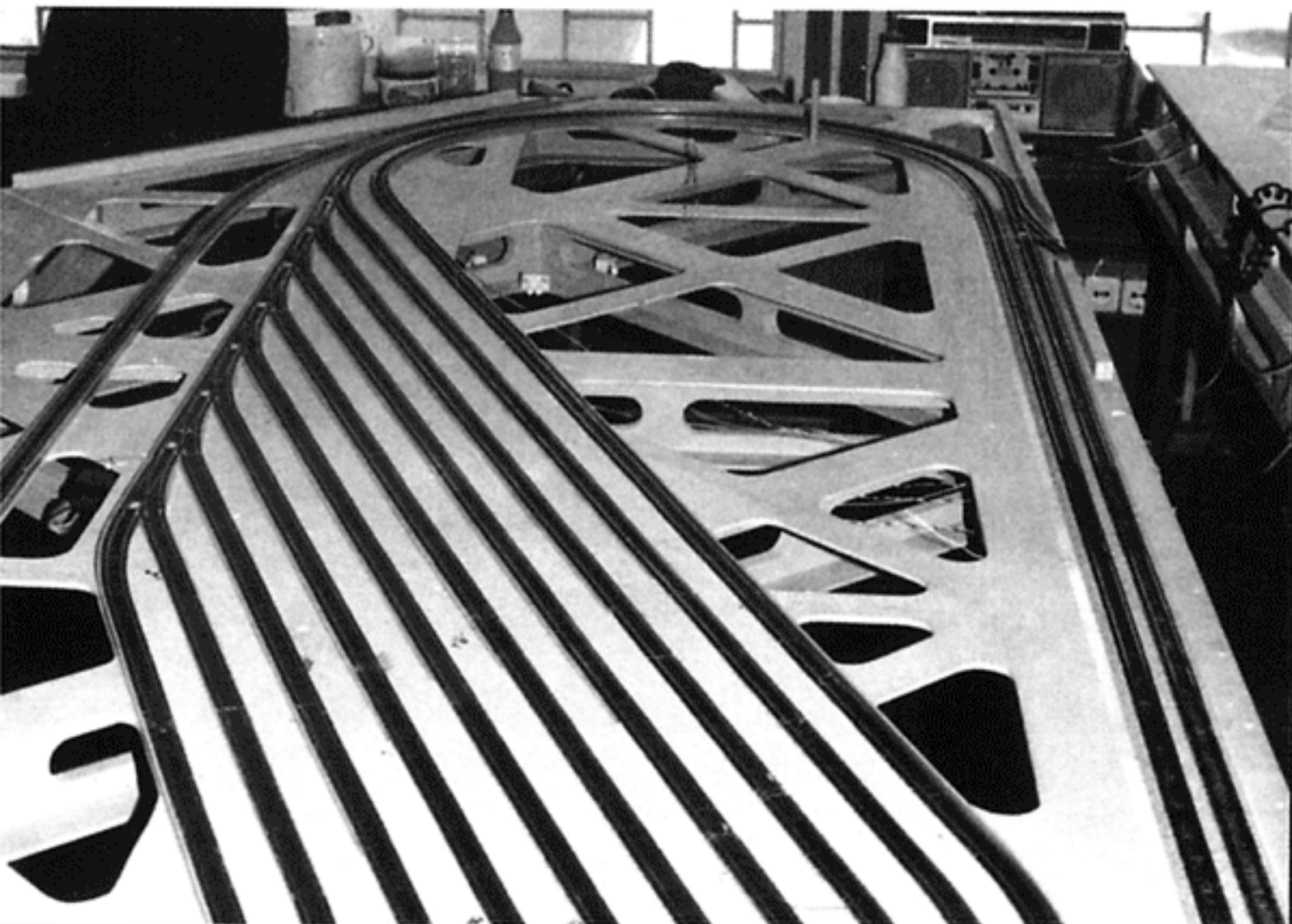


Рис.5

Использованы материалы периодической печати, Gunter Fromm "Das grosse Anlagenbau"; "Modellbahn Welt" 2/1994; Баркоффа, творческие работы макетной студии «Сантимир», фотографии Hans Mauer, Олега Сергеева.

(продолжение следует)





Разъезд Безвыходный (“Паровозное воспоминание”)

На линии Инза - Ульяновск Куйбышевской ж.д. был разъезд Безвыходный. Он располагался на середине руководящего подъема перегона Чуфарово-Вешкайма. Когда, в середине 60-х гг., по этой линии пошли тепловозы, разъезд переименовали в Радостный.

А в 70-х гг. при строительстве диспетчерской централизации, когда на этом перегоне от моста через р. Барыш (сразу за ст. Чуфарово) до Вешкаймы уложили второй путь, разъезд был закрыт.

А мне он помнится. Тогда, летом 1962г., будучи на отдыхе между сменами (тогда я работал помощником дежурного по ст.Киндяковка), ездил к родственникам из Ульяновска (ст. Киндяковка) до Вешкаймы на тормозных площадках грузовых поездов. Паровозы тогда набирали воду в Майне и Чуфарово, там же, на ст. Чуфарово, в голову поезда к “двойнику” загоняли третий паровоз-толчок. И за Барышским мостом вся эта троица начинала “скрестись” по 11 ‰ подъему до Вешкаймы.

Едешь, бывало, на хвосте с кондуктором, слышишь дробный глухой грохот паровозных выхлопов, усиленный эхом окрестных лесных урочищ, и “дождь” паровозной изгари барабанит по крыше тормозной площадки.

Помню еще, возвращался однажды поздно вечером из Вешкаймы в Киндяковку. На пассажирский поезд опоздал, пришлось на товарняке добираться - утром в смену. Пока паровозы воду набирали, отыскал подходящую тормозную площадку, травы постелил, улегся. Проехали перегон, встали на Безвыходном - традиционно, встречного нечетного ждать. Тихо, темно, не спится, луна из облаков выглянет - спрячется. Вот уже в звонкой тишине слышишь тихий пульсирующий гул выхлопов, встречный идет. Шум все громче, уже слабый мерцающий свет скользит по траве, кустам, деревьям на откосах. Тяжелый гул дробных выхлопов начинает учащаться: поезд вкатывается на станционную площадку. Вот уже паровозы около меня, окатывает паром и дымом, спят блики от буферных фонарей, подсветки ходовых частей, из окон паровозных будок. Грохот выхлопов, лязг спарников, автосцепок, дробный стук колес по стыкам... Вот уже и хвост с красным фонарем у буферного бруса, боковых фонарей чего-то нет. И снова все стихает - гул выхлопов, шум поезда... Слышен раскатистый гудок паровоза - поехали, жезл дали - и вагоны, лязгая автосцепками, потихоньку один за другим начинают движение на восток.

Кстати, в то время, на старинной будке стрелочного поста разъезда была прибита эмалированная табличка с надписью - “телефон”. Будка была справа, если едешь на Инзу.

... В 50-х-60-х гг. на магистральной линии Свердловск - Тюмень - Омск велось строительство вторых путей. На этой линии - интенсивное пассажирское движение в направлении на Сибирь и Дальний Восток. Будучи студентом, в составе экскурсионной группы в Ленинград в 1965 - 64г.г. я проезжал по этой линии. Вторые пути тогда сооружались на участке Омск - Называевская. А вот на участке Называевская - Ишим - Вагай, тогда уже двухпутном, увидел интересный симбиоз устройств СЦБ. (Надо заметить, до 1961 г. этот участок входил в состав Омской ж. д., с ее ликвидацией перешел в состав Свердловской ж.д.).

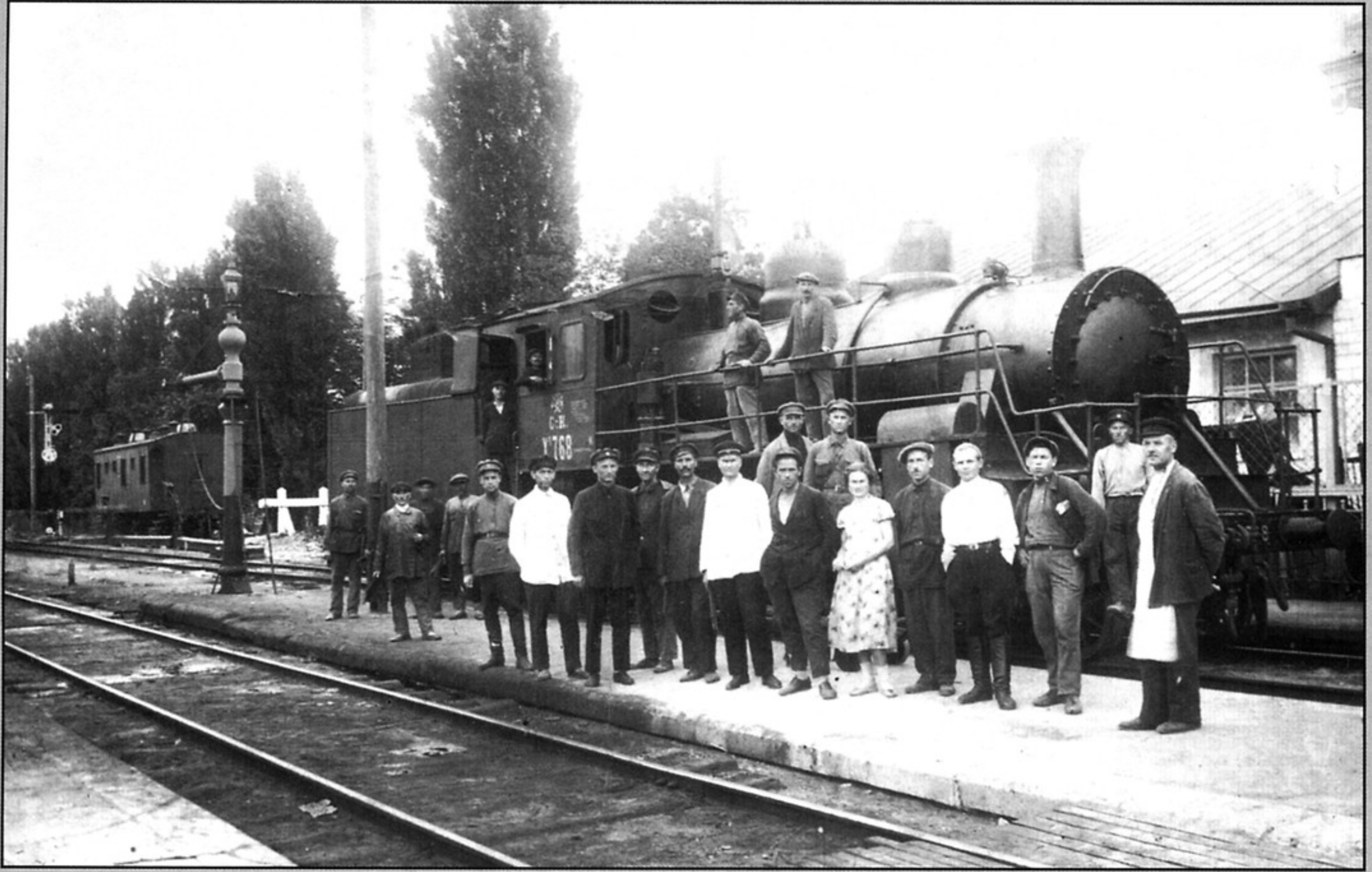
Так вот, до сооружения 2-го пути здесь была жезловая система.

Что же я увидел? Станция: входной светофор, на нем - что-то новое - дополнительная светофорная головка сквозного прохода. Ручные стрелки, выходные светофоры - карликовые, кроме главного пути. Светофоры были прожекторного типа (лампа с рамкой светочувствительного светофильтра), горение - про-



блесковое (как у бакенов-бугей на судоходной реке). Питание светофоров было от сухих батарей. При отсутствии поезда светофоры гасли. На перегонах - полуавтоматическая блокировка. (Кстати, тянул наш поезд тепловоз-половинка ТЭЗ). Подобная система продержалась до конца 70-х гг., когда страшное крушение на ст. Ламенская (при отсутствии контроля свободности путей при занятом главном пути входной светофор горел зеленым огнем, и пассажирский поезд на полном ходу врезался в хвост грузового). Буквально за год-полтора всё направление от Богдановича до Называевской было оборудовано автоблокировкой с электрической централизацией станций. Я, как помню, проезжая тогда по обновленной линии, не увидел привычных темно-красных тепловозов ТЭП60, их сменили “половинки” зеленых 2ТЭ116. А через несколько лет с начала 80-х на направлении Свердловск - Тюмень - Называевская пошли электровозы постоянного тока.

Юрий Филатов, Омск,
2004 г.



Паровоз серии Хп.768 на ст. Пятигорск. 1933 г. Фото из коллекции Буракова В.В. .

Из воспоминаний С.Ю.Витте....Гл.16.

«О сотрудниках и моей деятельности как министра финансов»

«...В царствование императора Александра III установилась твердо идея о государственном значении железных дорог, которая в значительной степени исключает возможность построек и в особенности эксплуатации железных дорог частными обществами, которые в основе своей преследуют идеи не общегосударственные, а идеи характера частных интересов.

Таким образом, можно сказать, что в царствование императора Александра III сделался полный переворот железнодорожном деле как с точки зрения практической, так и теоретической. Поэтому уже в царствование императора Александра III мною, когда я был министром путей сообщения, а потом министром финансов, были начаты, с одной

стороны, последовательный выкуп железных дорог из рук частных обществ, а, с другой стороны преимущественное сооружение железных дорог казной. Затем в полном объеме эти государственные взгляды были мною проведены в осуществлении и осуществлены уже в царствование императора Николая II.

Этот взгляд на железные дороги, равно как и вся история железнодорожного дела, твердо держатся и по настоящее время. Можно иметь различное мнение о преимуществах той или другой системы железнодорожного строительства и эксплуатации, но те люди - а таких теперь в континентальной Европе едва ли не большинство, - которые находят решительные преимущества и казенной эксплуатации и строительстве, не могут не признать громадной заслуги в этом отношении царствования императора Александра III.

Этот взгляд на железные дороги, с одной стороны, был вполне сроден натуре императора Александра III самодержавного государя, пекущегося преимущественно об

интересах слабых и о массах, а с другой стороны, ускорению осуществления этой идеи, т. е. проведению ее жизнь, способствовало то, что, конечно, императора Александра III не могло не шокировать такое положение вещей, что это в государстве создались как бы особые царства - железнодорожные, - в которых царили маленькие железнодорожные короли вроде Полякова, Блиоха, Кроненберга, Губонина и пр. и пр.

Когда было «Главное общество российских железных дорог», то Петербурго-Варшавская, а равно Николаевская и Нижегородская железные дороги принадлежали этому обществу. Во главе этого главного общества стоял Половцев, бывший сенатор (брат того Половцева, который был женат на Штиглиц и о котором я уже говорил), так как у этого Половцева было громадное количество акций Главного общества, то он имел и в этом обществе преобладающее значение.»

С.Ю.Витте. Воспоминания. Т.1. М. 1960 г.

Материалы подготовлены С.Санеевым

Подписка "Локотранс" 2005г. (1 полугодие)

6 номеров (№1-6) - 440 руб.

(с почтовой доставкой по России)

Оплата почтовым переводом по адресу:

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

Ивониной Ирине Александровне

... №100 !!!!

2005





Граница между двумя Германиями ушла в историю, осталась только на макете Роланда Улич, создавшего с музейной достоверностью в масштабе 1:32 сюжеты своей родины 60-х годов. (MIBA-special 58)
Достаточно редко встречающийся на железных дорогах специализированный вагон для перевозки муки постройки СВЗ (Стахановского вагонзавода) 1989 г. Фото О. Сергеева





Узкоколейный тепловоз ТУ4 с гидропередачей, постройки Камбарского завода 1962-1974 гг., мощность 250 л.с.