

11/2004 (97)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



ВЛ22^М - путь в музей

**2ТЭ10У - рожденный
под "Знаком качества"**

**Русская "нормальная"
цистерна Сормовского завода**

Фотоподробности для моделистов



Тепловозы серии М62 после модернизации и новой окраски на заводе PESA
Bydgoszcz готовы к работе в частных транспортных фирмах Польши.
Фото Григорий Котлярц



М62-1727 на шасси МАЗ-547А. 2004 г. Фото А.Иоффе



Автомотриса 620М-001, Дон.ж.д.
Фото И.Мельника



СР₃-21634, Славянск, Дон. ж.д
Фото С.Палиенко, 2001 г.



СР₃-21521, Славянск, Дон.ж.д. Фото С.Палиенко, 2001 г.



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@telecont.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)
А.Голубенко (Таганрог)
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 (Пушино, 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 являющуюся
переписку
Свидетельство о регистрации №77-1666
Заказ № 6594 Тираж 1000 экз.
Печать ЗАО "Фабрика Офсетной
Печати" (Москва), ноябрь 2004
В розницу цена свободная
© Клуб ТИММ "Локотранс"
WWW.LOKOTRANS.COM



ЗМ62У-0062+2М62 с грузовым поездом на перегоне Райконкоски - Лоймола.
Фото Ю.Акимова

Этот документ сродни открытому письму или меморандуму русского любительского движения. Прошедший этап в 10 лет существования организаций любителей железных дорог в России позволяет подвести итоги и сделать некоторые выводы, которые, увы, неутешительны. Русское любительское движение позволило себя обмануть кооперативным дельцам от туризма в начале 90-х годов, а теперь может вообще исчезнуть, как нежелательное явление, портящее "понятие" о жизни.

Мы хотим жить в стране, где государство уважает права своих граждан и служит ему. Когда граждане служат государству или какой-либо его структуре всего лишь разменной монетой, то жить в таком государстве нормально невозможно. Это будет до тех пор, пока не станет понятно, что у нас есть общего. А общее у нас это культура - только тогда наше общество сможет развиваться цивилизованно и разумно.

Стр. 54.

4	ФОРУМ
6	Глубокий тюнинг НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ Дорога в музей ВЛ22 ^м
11	НАШЕ НАСЛЕДИЕ Железнодорожное строительство в Санкт-Петербурге Первый начальник Петербурго-Московской железной дороги
16	ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК Снова о ЧКД
20	ЛОК-АРХИВ 2ТЭ10У - рожденный под "Знаком качества" Вспомните "Эсерки" Черноморская железная дорога (Последний поклон)
23	МУЗЕЙ
25	ПОЧТОВЫЙ ВАГОН
34	ПАКГАУЗ
37	ВИТРИНА Фотоподробности (ТЭП60)
47	ВАГОННЫЙ ПАРК Русская нормальная цистерна
54	ПРИВЕТ С ДОРОГИ Последний шанс

Обложка: ВЛ22^м-1892, ст.Щербинка, опытное кольцо ВНИИЖТа. Фото Ю.Акимова
В кадре: Модель тепловоза ТЭП60-0450 (НО).Использованы ходовые тележки от BR130 Piko/ Автор модели А.Блазнин
Обложка: Паровоз Л-5289 с ретропоездом на ст.Кабожа.
Поездка Хвойная - Кабожа-Чагода, 1995 г. Фото А.Васильева

В конце сентября в Берлине прошла международная транспортная выставка **InnoTrans 2004**. Возможно - это самая представительная транспортная выставка в Европе - 31 страна, свыше 1200 участников. На выставке побывало порядка 40 000 посетителей, в основном, специалисты-транспортники. Предыдущая выставка проходила в 2002 г. и имела на четверть меньший успех.

На выставке были широко представлены европейские производители, в том числе из стран Восточной Европы. CKD Wagonska продолжило свою жизнь в новых стенах завода в Остраве. С 2005 г. в Финляндию будут поставляться дизельпоезда. Украинский "Лугансктепловоз" представлял свой восьмосный TEplus.

Фирма Bombardier представляла свой новый 4-системный электровоз TRAXX F140MS (1,5 кВ/= $\pm$; 3кВ/= $\pm$; 15кВ/16,7Гц; 25кВ/50Гц). Мощность 5600 кВт при весе 86 Т. Локомотив будет поставляться на железные дороги Швейцарии SBB, куда попадет под серией Re484 для обслуживания приграничных линий Швейцарии и Италии.

На фото Д.Лауренца двухосный маневровый тепловоз серии **709.4** чешского производителя CMKS - тепловоз в кол-ве 10 шт. попадет в Сербию.



Россия со своим локомотивостроением уже не участвует в подобных выставках, так как экспортные позиции потеряны. Производство собственного подвижного состава ориентируется только на внутренний рынок. В декабре на базе НЭВЗ (Новочеркасск) планируется проведение выставки железнодорожной техники, куда был направлен тепловоз Коломенского завода **2ТЭ70** в грузовом исполнении (фото внизу ОАО РЖД). А вот еще одна новинка из Коломны - ТЭП70БС уже успешно эксплуатируется на Октябрьской железной дороге в ТЧ СПб-Варшавский. Этот экспериментальный пассажирский тепловоз работает с поездами на плече СПб-Пыталово. Серийно производящийся ТЭП70 уже подходит к пятьдесят третьему десятку номеров.

На Калининградской ж.д. успешно эксплуатируются ТЭП70-0517, 0518. Последующие построенные тепловозы ОАО РЖД закупает для Свердловской ж.д. (направляются в ТЧ Тюмень).



Использованы материалы Eisenbahn Kurier, ОАО РЖД, благодарим М.Ластовка, И.Мельника, Й.Клокнера, М.Малека за предоставленную информацию.

После выставки в Берлине новый подвижной состав появился на железных дорогах Украины. Это **рельсовый автобус серии 620М-001**, который был построен в Польше PESA Bydgoszcz по заказу Донецкой железной дороги. Базовой моделью послужила дизельная моториса образца 2004 г. После приемки автомоториса направлена в депо Иловайск Дон.ж.д. Длина автомоторисы 27,35 м, колесная база 19,25 м, двигатель MTU 315 кВт с гидромеханической передачей фирмы «Фойт» T212bre, привод на одну тележку. Максимальная скорость 120 км/ч. Салон рассчитан на 95 посадочных мест и 55 стоячих мест, кондиционер, биотуалет. Четыре двери оснащены сенсорными датчиками, которые после прикосновения включают механизмы открывания дверей и выдвижения ступеней. На фотографии - пульт управления и входная дверь.

На пульте управления установлены видеомониторы, куда выводится картинка внутри салона, а также обзор рельсового автобуса (РА) снаружи и картинку состояния пути перед моторисой.

Автору удалось немного проехать в новом РА со скоростью 100 км/ч. Можно только позавидовать тем машинистам, что будут обслуживать эту технику.



Моториса 620М-001. Пульт управления, входная дверь.
Фото И.Мельника, цв. фото на стр. 2 обл.





ГЛУБОКИЙ ТЮНИНГ

В городе Бронницы, что под Москвой, на территории ВНИКТИ, где проходит испытания новая армейская транспортная техника, столь долгожданная в наших вооруженных силах. Снова на помощь военным приходят славные железнодорожники - так появилось это неизвестное в мировой транспортное средство. Впервые в мире удалось соединить мощность силовой установки тепловоза и маневренность колесного транспортного средства. Дело в том, что создавать на имеющемся шасси МЗКТ-7919 новый кузов, да к тому же начиненный сложными электрическими и гидравлическими агрегатами, военному институту оказалось просто не под силу. На помощь пришла военная смекалка. Так появился на свет этот чудотягач. На шасси установили кузов бывшего тепловоза М62...

Интересно, что каждое колесо гиганта приводится в действие индивидуальным асинхронным электродвигателем, размещенного в ступице. В кузове установлено гидравлическое оборудование. Ящики по бортам - аккумуляторная батарея и емкость под масло для гидравлики, под рамой - топливные баки.

Использованы материалы печати, журнал "Коммерческие автомобили", 10/2004



Состоялась отгрузка партии грузопассажирского магистрального тепловоза ТЭ114И (DEM2800) постройки "Лугансктепловоз". Тепловоз может эксплуатироваться в условиях тропического климата и высокой запыленности воздуха.

Отправка партии тепловозов для Ирака произошло через посредничество России.

Фотоаппарат в руках является отягчающим обстоятельством в России

В "Гудке" теперь на каждую съёмку получают разрешение Департамента по связям с общественностью РЖД, несмотря на то, что по определению ст.3 Закона РФ «О средствах массовой информации», требование предварительного согласования материалов является цензурой, и в соответствии со ст.58 Закона «О СМИ» обнаружение организаций, в функции которых входит осуществление цензуры массовой информации влечёт немедленную их ликвидацию в порядке, предусмотренном законодательством РФ.

Кроме того, в Положении о съёмках имеются и другие несоответствия Законам, часто прямо противоположные, на основании которых оно разработано. Закон, на который так любят ссылаться чиновники, морща при этом брови и подозрительно сверля взглядом собеседника - ФЗ "О борьбе с терроризмом" - вообще не оговаривает эти вопросы.

Дм. С.

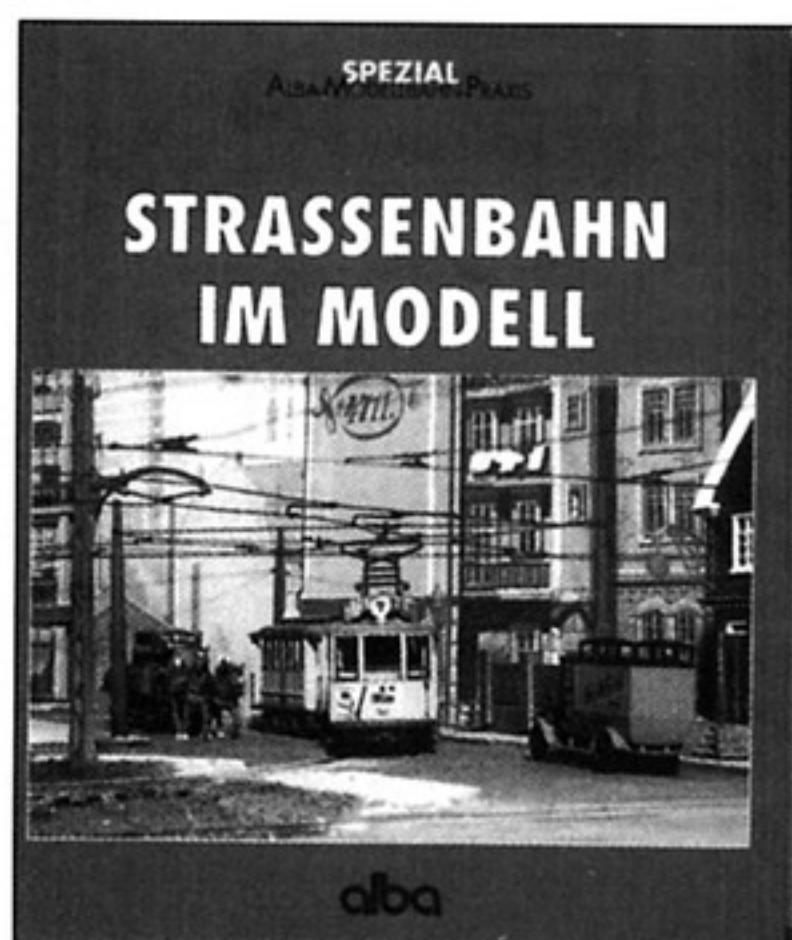
За комментарием мы обратились к специалисту в области тепловозостроения Александру Иоффе.

...В 2002 году во Всероссийский научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт ВНИКТИ, расположенный в подмосковной Броннице прибыл тепловоз М62-1727, чтобы превратиться его в... (!) автомобиль. Не надо быть специалистом, чтобы понять абсурдность этой затеи. Однако, в последнее время, ширятся ряды высоких руководителей, для которых, как говорится в известной пословице, закон не писан. Больше года тепловоз находился на территории института. Обе тележки выкатили, и вместо них подкатили нечто, в чем нетрудно было узнать шестиосное шасси автомобиля МАЗ-547А, широко известное как база для ракетных установок «Пионер». С шасси были демонтированы двигатель, гидромеханическая передача и прочие узлы трансмиссии. Все это требовалось заменить на электрическую передачу с питанием от тягового генератора тепловоза. Безусловно, увидев такое чудовище, мне сразу захотелось рассказать о нем любознательным читателям альманаха ЛТ, тем более, что 28 января 2004 года «Коломенская правда» напечатала фотографию этого транспортного средства во дворе ВНИКТИ и заметку, подписанную В.Устиновым. Но там тепловоз был назван «ЭМ-62», колеса квалифицированы как литые, а по поводу осевой формулы было сказано, что тепловоз «уселся» на пять колесных пар. Действительно, по мере работы то одни, то другие колеса снимали, поэтому в разное время можно было насчитать не только пять, но и четыре «колесные пары». В заметке было много неясного и ошибочного и нам захотелось более подробно проинформировать читателей о Вездеходе Века.

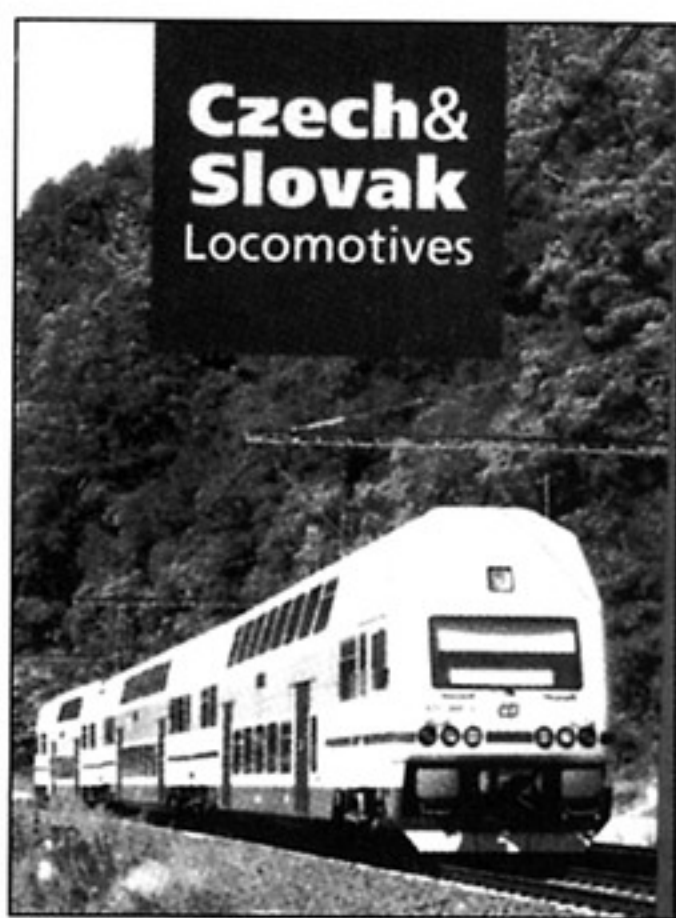
В последнее время наша удивительная жизнь дарит все больше подобных новостей. То из мощного электровоза ЧС2 делают мотрису на несколько посадочных начальственных мест, то из работоспособных тепловозов ЧМЭЗ создают аккумуляторные локомотивы, ржавеющие то в депо Москва-Киевская, то в Рыбное. То вдруг возникает чудовищная затея с маневровым газотурбовозом, для создания которого принесли в жертву уникальный тепловоз ТЭМ3-002, который, кстати, до разборки был вполне работоспособен. О суперэлектropоездах ЭМ можно уже писать целые трактаты. Теперь вот такое сооружение, да и многое, многое другое. Не знаю, как у кого, а у меня каждая подобная новость вызывает одно и то же чувство: а ведь это был локомотив, который мог бы еще долго работать?



АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ/ В номере 5/2004 помещены материалы Люциуса Суславичуса - известнейшего коллекционера-моделиста, знатока автоистории - о машинах BMW и конверсионных вариантах известных автомобильных моделей, написанную в творческом содружестве с Александром Говорухой. Считаем удачными материалы А.Колеватова о тягачах семейства МАЗ-537, а также уникальная модельная "автография" "Сроки выпуска моделей автомобилей СССР и России, изготовленные промышленным способом и конструктивные изменения, произошедшие в процессе их производства". В журнале, как всегда, обзоры новинок, тематические подборки и пр.



STRASSENBAHN IM MODELL/ Городские дороги в моделях. Выпуск издательского дома ALBA в серии ALBA-Special (17,5x21 см, 120 стр., цв. Илл.) рассказывает о практике работы с моделями городского рельсового транспорта, постройке макетов по этой тематике - от планирования и концепции до реализации и эксплуатации. Это уже второе издание дополненное и измененное. Автор книги сам является известным моделистом тематики городского рельсового транспорта.



Czech & Slovak Locomotives/ Сборник - Атлас современных локомотивов действующих на чешских и словацких железных дорогах.. 320 страниц, около 300 фото. Вышел в издательстве Gradis Bohemia (Прага). Выпуск стоит 15,8 евро. Наверняка заинтересует любителей европейских железных дорог /

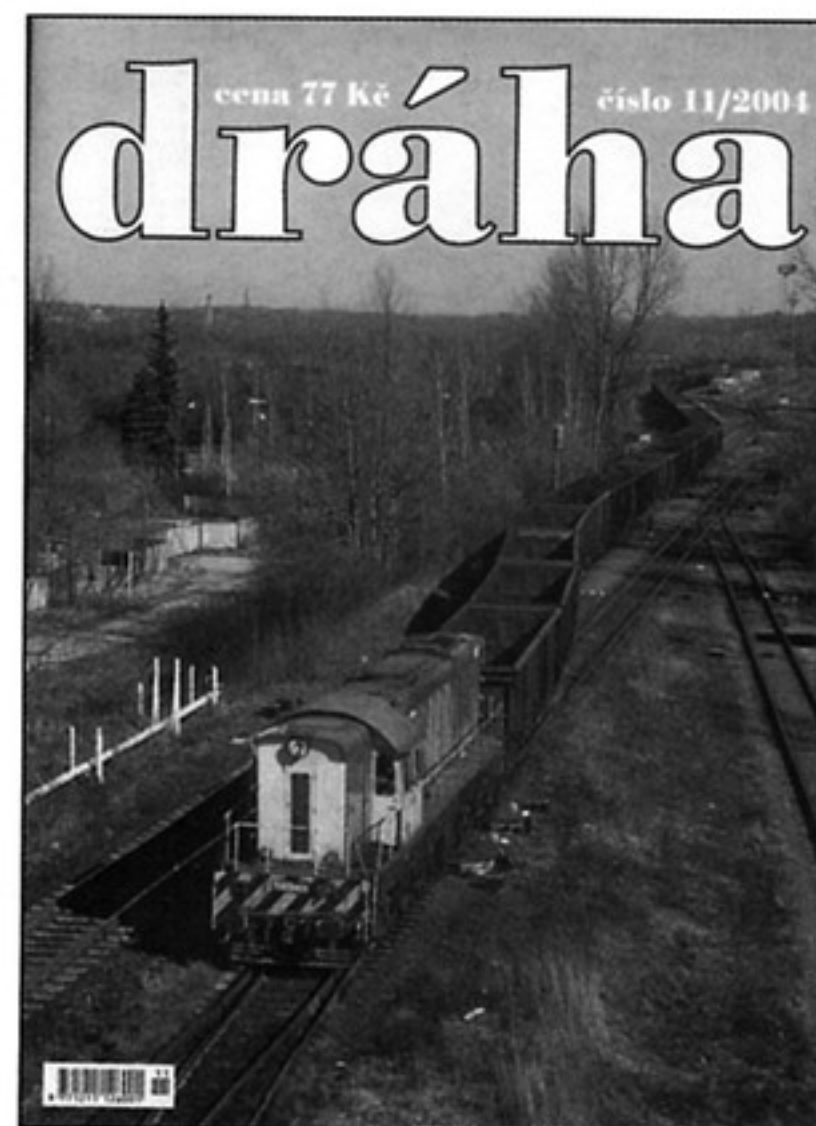
Книга «Дорога длиною в век» (100 лет Кругобайкальской железной дороги) альбом-путеводитель автора-исследователя, сотрудника музея истории ВСЖД А.В.Хобта, с фотографиями иркутского фотохудожника И.Ю.Бержинского выпущена под общим руководством ДЦНТИ Восточно-Сибирской ж.д. и "Центра по сохранению историко-культурного наследия Иркутской области". Книга полноцветная, большого формата, подарочного оформления, 220x307 мм, заявленный тираж 1000 экз. Тв. перепл., супер, цв. илл., 256 с.

Издание представляет собой образец от-

ветственного подхода к сохранению этого удивительного исторического инженерного сооружения - Кругобайкальской железной дороги. Фотографии, схемы, покилометровое описание прекрасных инженерных сооружений, истории строительства и эксплуатации. В 1982 г. облисполком Иркутской области принял решение о предании Кругобайкальской жд статуса Памятника истории, науки техники и архитектуры. В 1995 г. появляется Указ Президента о включении участка КБЖД от станции Байкал до ст.Слюдянка в Перечень объектов исторического и культурного наследия федерального значения.

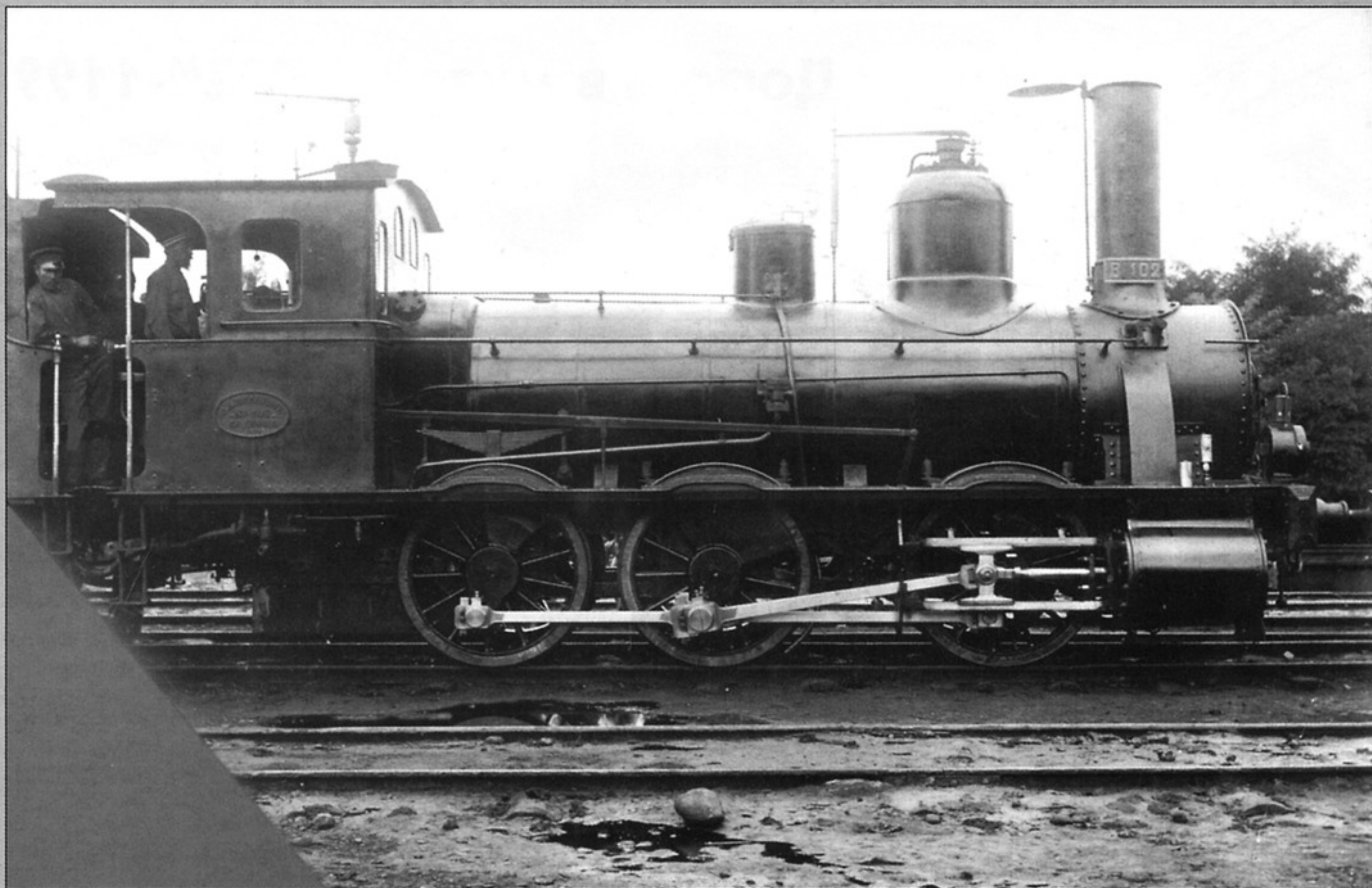


DRAHA/ (Дорога) - чешский журнал 11/2004 вышел с материалами о тепловозе серии Т.669 (читай - ЧМЭЗ). Материал большой, основательный, интересный. Информация о железнодорожной выставке в Берлине и статья о многосекционных низкопольных трамваях от Skoda - 05T. Из зарубежных материалов - экзотика из Португалии.



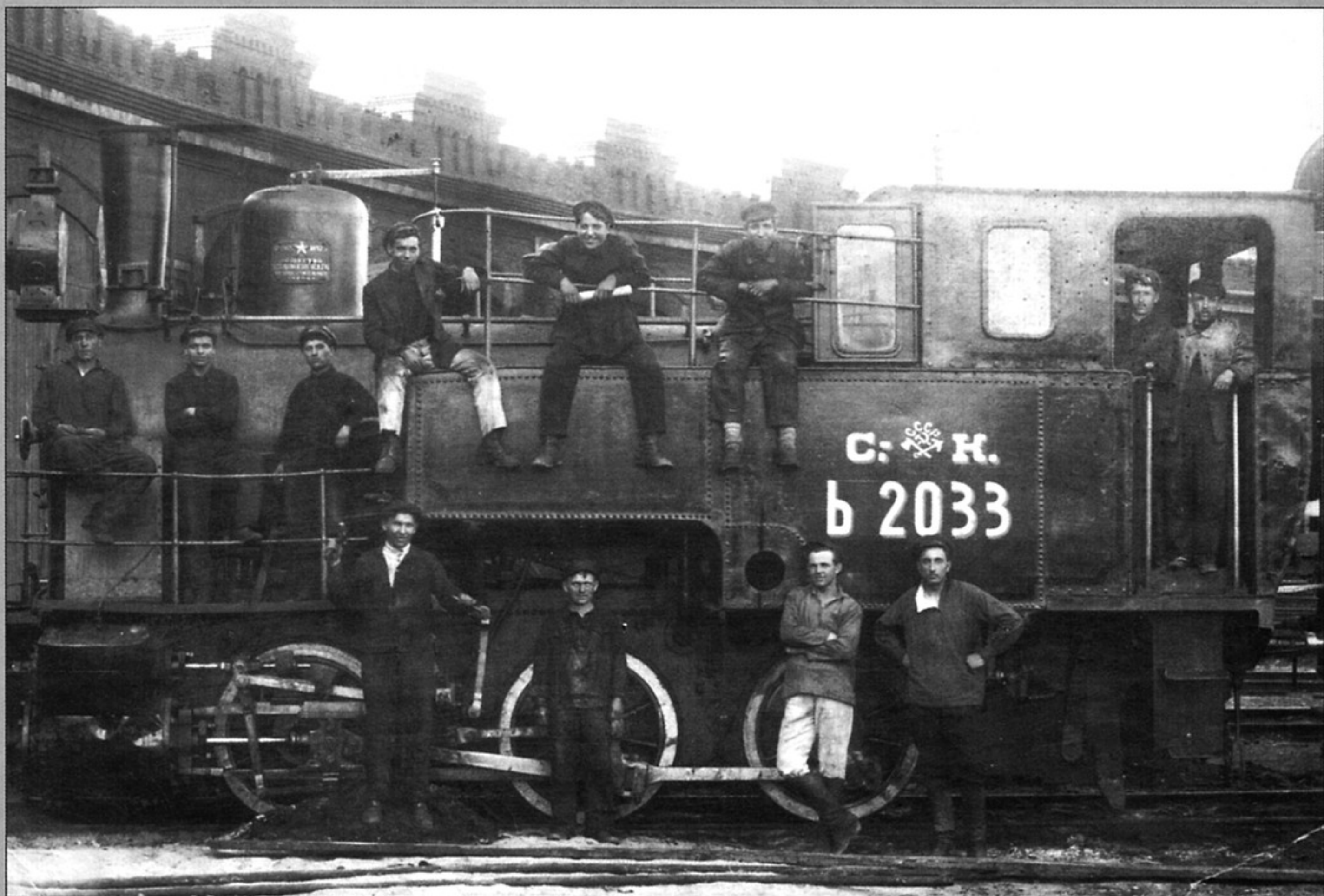
Паровозы в деталях. / Dampflok im Detail. Miba Spezial #61 - это специальный выпуск посвящен на 108 страницах моделям паровозов и пристальному освещению деталей, которые делают модель паровоза похожей на настоящую уменьшенную копию. Пожалуй, на этом анонс выпуска можно и закончить. Разве что добавить, что формат выпуска А4, издательство Miba-Verlag, Германия.

Благодарим Михала Малека (Чехия), Богдана Браневского (Польша), Йорна Пахля (Германия) и ДЦНТИ Восточно-Сибирской ж.д. за помощь в подготовке обзора



Паровоз серии В.102 (Людиновский, зав. 106, 1873 г.) в депо Минеральные Воды. 1896 г. Оригинал фотографии имеет оторванный край.
Фото из коллекции Буракова В.В. .

Б.2033 (Коломенский, зав.№1965, 1897 г.п.)
в депо Минеральные Воды. 1924 г. Фото из коллекции Буракова В.В.



Дорога в музей ВЛ22^М-1199



Когда и где я впервые увидел ВЛ22^М сказать не могу. Имея солидный запас «противоядия» от альтернативных паровозу видов тяги, я спокойно проходил мимо ВЛ19 и газотурбовозов, не говоря уже о «двадцать вторых». Плотнo с ВЛ22^М пришлось столкнуться во время походов по Уралу начала 90-х годов, когда для СКЖД потребовались паровозы ФД, С^У, ЛВ. От ВЛ22^М буквально рябило в глазах! Ах, как жаль, что я так мало их фотографировал! Они удачно гармонировали с природно-архитектурным обликом Свердловской ж.д., но все чаще и чаще их кабины с нелепой дверью во лбу становились атрибутами металлоломных тупиков.

К приобретению ВЛ22^М для музея СКЖД удалось приступить только осенью 2003 года, когда музей техники все же был открыт. Предпринятая поисковая экспедиция показала, что выбор невелик. Остановились на ВЛ22^М-1119 из Чусовской, находящегося на базе запаса в Перми — сортировочной. Сейчас Чусовская является цехом тч Пермь — сорт.

Указание ОАО РЖД было готово еще в ноябре, но по договоренности с локомотивной службой Сврд. ж.д., доставка электроваза в Ростов была отложена до весны из-за больших морозов.

2 мая с помощником машиниста депо Батыйск, любителем железных дорог Михаилом Дудниковым мы отправились на транспортировку. В Москве к нам присоединился Олег Огнев, и в Пермь наша команда прибыла 4 мая.

Беглый осмотр ВЛ22^М-1119 показал, что один из закрывающих окна металлических щитов сорван со сварки, а само окно — выбито. В высоковольтной камере поорудовали вандамы, но, к счастью, почти без применения ножовки — отсутствовали центробежные вентиляторы, мотор-компрессоры, индуктивные щиты, аккумуляторные батареи, быстродействующий выключатель. Мотор-генератор «облегчен» от цветного металла. Оборудование кабин сохранилось полностью, если не считать снятые печи отопления. При наружном осмотре стало ясно, что не хватает проводов-скоростемеров и одного из токосъемников, который в ноябре еще был на электровазе. Все, стоявшие осенью в депо списанные ВЛ22^М, уже были порезаны. После встречи с руководством депо и обещаний все сделать перед отправкой электроваза, объем работ просто пугал. На предмет запчастей осмотрели списанный ВЛ22^М-1974, откуда был взят недостающий токоприемник.

На восстановлении 1119-го по максимуму использовали опыт Олега, полученный им на «щербинском» ВЛ22^М. Но выходные у Олега заканчивались, его проводили домой.

Осмотрели памятник О-14. В его топке по-прежнему сжигают деповской мусор. Весь цветмет срезан. На просьбу о передаче О^В в музей СК жд в ответе НЗТ Сврд.ж.д значилось, что под ним «чуть ли не в пионеры принимают...»

Утром 9 мая, осознав всю тщетность попыток что-то сделать в «гудящем» депо, от-

правились в Кунгур. На что же похожи местные электрички! Независимо от года выпуска, они покрыты слоем грязи до степени непрозрачности окон! В салонах все в такой пыли, что садиться на лавку без газетной прокладки рискованно. В вагонах стада бомжей. Не лучшее впечатление и от вокзала Перми, где усеяно пьяными бомжами, грязью, бутылками и банками. Стражи порядка и охрана вокзала проявляют интерес только к хорошо одетым пьяным гражданам. Короче говоря, вокзал оставляет весьма неприятное впечатление.

Но сама поездка в Кунгур доставила неопишное удовольствие! Как тень прошлого мелькнул на фоне величественных кунгурских сосен рельсосмазыватель ВЛ22^М из Перми.

Далее начались трудовые будни. Депо произвело ревизию бункс. Михаил сидел у единственного разваренного входа в электроваз и охранял его от несанкционированного доступа. Я в то время бегал по цехам, пытаюсь ускорить процесс комплектования машины.

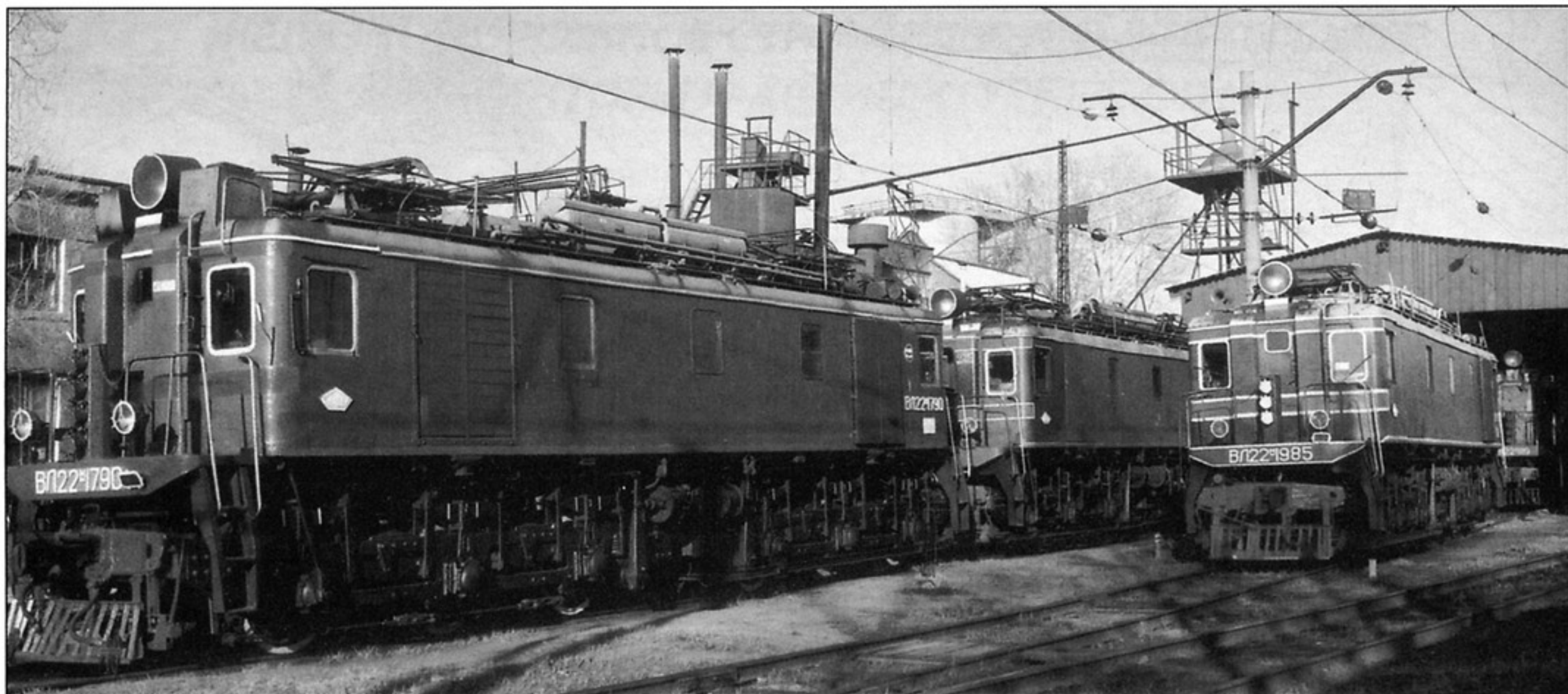
Слесаря установили отсутствующие приводы скоростемеров. С большим трудом удалось установить нары и буржуйку. М.Дудников меня тоже покинул, так как срок его командировки заканчивался, а впереди светила сессия.

Дело комплектования электроваза не двигалось. Сменные диспетчера по ремонту отмахивались от всех моих просьб, ссылаясь на план. Среди них выявился только один «с человеческим лицом». В его смену удалось выгрузить из вагона два мотор-компрессора и два вентилятора.

Удалось договориться с нач.ТЧ Пермь-II о снятии с донорского ВЛ22^М-1474 токоприемника и поручней. С большим трудом сортировка выделила «Урал», и снятые зап.части доставили в депо.

Электроваз поставили в цех, и сняли крышу. Вентиляторы ставили в мое отсутствие и, как выяснилось потом, не закрепили. В это же день удалось сменить и мотор-генератор.

На следующее утро обнаружилась пропажа шунтов уже с этого, привезенного мной, токоприемника (был оставлен на полу в цехе) и кабелей мотор-компрессоров, лежащих у «скворечника» диспетчера. Тут уж меня «прорвало». Одним словом, не бывает худа без добра — электроваз был срочно укомплектован, хотя, по мнению некоторых «специалистов» депо, в музее должен стоять экспонат, начиненный деревянными муляжами оборудования, а само оборудование должно пойти «на нужды производства» (читай, пропито). Но не все работники депо придерживались металлоломной точки зрения. У старого ПТО, где отстаиваются АРСы (автоматические рельсосмазыватели) на базе ВЛ22^М я разговаривал с бывшими машинистами, которые с теплом вспоминали «му-мушки». Такое прозвище ВЛ22^М получил за своеобразный голос. Его гудок напоминает мычание коровы. Говорили даже, что за «му-мушками» гонялись телята, принимая их за корову.



“Стойбище” АРСов ВЛ22^М в тч Пермь-Сорт., май 2004 г.

Еще несколько дней и уйма нервов были потрачены на оформление документов. Электровоз был полностью подготовлен, прошел ТО, загружен углем, дровами, питьевой водой и харчами. В последний день я успел накопать молодых сосен для посадки на ст. Гниловской.

Поздно вечером 21 мая ВЛ22^М-1119 был выставлен на станцию для отправки в составе грузового поезда на Нижний Новгород.

В пасмурной утренней дымке проплыло за окном Вережагино с его колоритнейшими зданиями бывшего депо. С бугра уныло глядел выбитым прожектором паровоз – памятник ФД21. Электровоз шел необорудованной кабиной вперед, и заднюю кабину сильно «штормило».

В Балезино поменялся электровоз, и болтанка продолжалась. На бalezинской базе осталось всего 3 «эрки», видимо «тепляки». В Зуевке памятник ФД из зеленого стал уже бледно-салатным. В депо полное беспаровозье.

Болтанка стала совсем невыносимой. Сумки, шмотки, банки катались по кабине, не поддаваясь закреплению. Как не сорвало с места раскаленную печку-буржуйку, не пойму до сих пор. Огнетушители всегда были под рукой. Конечно, ни о каком сне не могло быть и речи. Со стороны мои попытки удержаться на нарах выглядели как попытки оседлать мустанга. Электровоз оказался тоже «не железный»! На станции Шахунья помощник машиниста ведущего электровоза растерянно сообщил мне, что с моего электровоза ВЛ22^М вот-вот упадет прожектор. Действительно, прожектор необорудованной кабины оторвался от креплений и удерживался одним проводом. По моей заявке «му-му-шку» выцепили из поезда, оттащили тепловозом в дальний, неэлектрифицированный тупик станции Шахунья. Я влез на крышу, отволок прожектор к главным воздушным резервуарам и примотал проволокой. Краем глаза заметил в ночном мраке очертания холодной, явно самоварной, «эрки» в тупике топливного склада.

Так как наш поезд уже отправился, я приготовился в долгосиденью. Но Горьковская дорога работала четко, и «экспонат» прицепили прибывшим со стороны Нижнего отдель-

ным электровозом.

Первые лучи утреннего солнца осветили многострадальные бока ВЛ22^М-1119 уже в Горьком-Сорт. Заехали на ПТО, одной из достопримечательностью которого был Л-0782, стоящий в тупике. У нас появилась возможность более тщательно осмотреть экипаж ВЛ22^М и найти причину исключительной «болтанки» во время движения. Тому причиной были большие разбеги. В Перми на челюсти наварили железные пластины, ограничивающие «горный» разбег ВЛ22^М. Ночью все эти пластины оторвало, раскрутилась рычажка (видимо не затянули как следует), и тормозные колодки висели в воздухе. Кое-как, при помощи единственного инструмента – молотка – подтянули рычажку. Пока менялась бригада, пошел за водой. У цеха увидел Э799-72 аккуратного вида, явно «тепляк». Сцепные дышла паровоза как будто крылья у птицы были обрезаны (наверное, чтобы не уехал).

После хитрых маневров по станции, я оказался опять в хвосте поезда на... Москву. Оказывается, не всегда кратчайший путь между двумя точками это прямая.

Вечером огромная станция Орехово-Зуево поглотила мой электровоз. Меня почему-то отцепили и угнали в депо, к полному удивлению дежурного.

Недалеко от ворот ВЧД на глаза попался интереснейший вагон – этакий двухосный ЦМВ на базе трофейного вагона. У моделистов такое называлось бы «по мотивам». Конечно, блестит и сверкает, но, к исторической достоверности отношения не имеет. (Этот вагон оказался потом на площадке московского МЖТ – прим. Ред.).

Несколько раз ночью меня будила странная возня на крыше. Прихватив кусок шестигранника, я выскакивал на площадку, готовясь оборонять временное жилище. Утром выяснился источник звуков. Местные вороны деловито восседали вокруг трубы от «буржуйки», склевывали с нее листовой асбест.

Электровоз был поставлен в грузовой поезд до станции Рыбное, прицепили оборудованной кабиной вперед по ходу движения. Езда стала заметно комфортнее. Но по прибытию в Рыбное выяснилось, что документы

остались в техконтуре в Орехово, поэтому ВЛ22^М был выцеплен из поезда до подхода документов...

Ругая, на чем свет стоит, Орехово, я, воспользовавшись вынужденным простоем, отправился на экскурсию по депо Рыбное и осмотрел небольшой деповской музей. Это были: ФД20-500 (хотя явно не № 500, какой-нибудь более 1000) с самодельными дымоотбойниками; электровоз ВЛ22^М-1932, покрашенный в родной синий цвет со срезанными до размера заводских песочницами и, вроде бы, целым «цветняком»; ВЛ8-323. Состояние всех локомотивов хорошее, кабины и будки остеклены, двери закрыты.

Вернулся на свой электровоз и крепко заснул. Проснулся в пути, ни разу не потревоженный до этого при отправлении ни «автоматчиками», вагонниками, ни бригадой, не заинтересовавшимися сопровождает ли кто электровоз, каково его технического состояние, допустимая по акту скорость, сила тормозного нажатия и пр. Увы, так повсеместно...

Утренняя Кочетовка встретила нас сиротливыми цехами бывшего паровозного депо и немерянным количеством ВОХРы. ВЛ22^М был отставлен на ржавый путь к следующему в ремонт в Мичуринск ЧМЭЗ из Перми-И.

По Лискам были ранним утром. Электровоз переставили в поезд, следующего до Лихой. Местные составители с недоумением заглядывали в необорудованную кабину, где ехали выкопанные в Перми сосны: «Че, такой старый, что пророс?»...

...ВЛ22^М, наконец, прибыл в Ростов Западный. К сожалению, последняя и, казалось бы, домашняя работа, по постановке электровоза в музей получилась самой сложной. Некоммерческая работа движущимся не придавала прыти. Ее им придал первый НЗ СКЖД В.А. Жуков после моего обращения к нему. ВЛ22^М со скоростью курьерского поезда оказался на музейной площадке.

«Му-му-шку» теперь предстоит реставрировать силами выездных бригад, непосредственно на территории музея. После «опиловки» кабелей и снятия крышек клапанных коробок с музейного ТЭМ1М-0078 при ремонте в Батайске мы решили отказаться от засылки «цветняковой» техники в депо.



ВЛ22^М на фотографиях Виталия Власенко. 1990-1994 гг.



Корешонков О.Н., Санкт-Петербург

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ПЕТЕРБУРГЕ: АРХИТЕКТОРЫ И АРХИТЕКТУРНЫЕ СТИЛИ

(Окончание. Начало в 8,9/2004)

Покровский Владимир Александрович (1871-1931)

Закончил академию художеств в Петербурге в мастерской Л.Бенуа, академик архитектуры России и Саксонии, архитектор Высочайшего двора. Является ярким представителем «неорусского» стиля в архитектуре. Его общественные и культовые сооружения известны не только в России, но и за рубежом. По его проекту построен знаменитый храм-памятник в Лейпциге, посвященный памяти русских воинов, павших в войне с Наполеоном. Этот храм отнесен в настоящее время к шедеврам мировой архитектуры. Покровским построен ряд культовых и гражданских сооружений в Петербурге, Царском селе, Москве, Нижнем Новгороде (ансамбль Нижегородского отделения государственного банка, построенный к 300-летию дома Романовых), ряд церквей на юге России. Им созданы проекты церквей для Лондона и Гааги. В Санкт-Петербурге сохранился подлинный шедевр – портал библиотеки Института Экспериментальной медицины, который изначально был выполнен для русского павильона на выставке в Дрездене в 1911 году. Один из авторов проекта первой Российской гидроэлектростанции в Волхове, под Петербургом. По проекту А.В. Покровского создан единственный в своём роде ансамбль в «неорусском» стиле в Царском селе (Фёдоровский городок), включавший в себя **вокзал императорской ветки**, построенный в 1911-1912 годах. В настоящее время когда-то красивейшее здание находится в полуразрушенном состоянии, в ожидании своей судьбы.

Розовский Гирш Хононович (1881 - ?)

Окончил Петербургский Институт гражданских инженеров. Архитектор комплекса построек товарищества Санкт-Петербургского вагонно-строительного завода (бывшие заводы Ретшке, существовавшие с 1874 года). Строительство осуществлялось в 1913-1915 годах. В настоящее время это корпуса вагонно-строительного завода им. Егорова, выпускающий продукцию для железных дорог и метрополитена. Корпуса завода расположены по двум адресам: на Московском проспекте д.115 и Ташкентская улица д. 7. В строительстве этих сооружений на разных этапах принимали участие гражданские инженеры: Архангельский Н.А. в 1896-1898 годах и Корели-Круновский Ц.Ц. в 1902 году.

Рудзский Герман Теофилович (1879-1946)

Окончил институт гражданских инженеров. Специалист по системам водоснабжения. Преподаватель, заведующий кафедрой, декан сан. - технического факультета Ленинградского инженерно-строительного института. По его проекту в 1913-1914 годах построен комплекс зданий **Петроградской железнодорожной больницы** на проспекте Мечникова д.27.

Сальманович Пётр Онуфриевич (1833-1898)

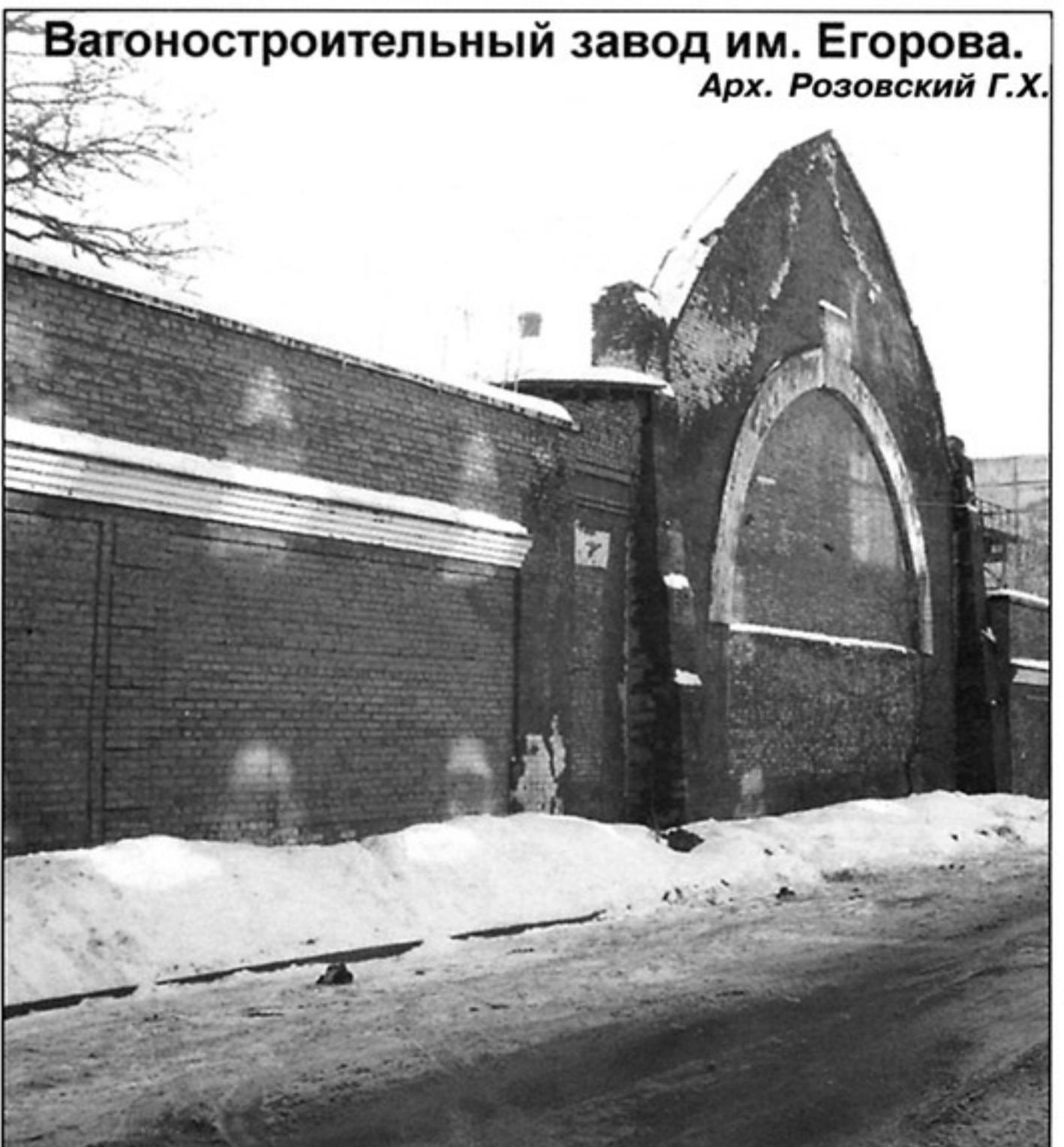
Крупный и разносторонний специалист – архитектор, инженер, учёный, исследователь архитектуры и искусства. Окончил строительное училище в 1853 году. Автор первого труда по строительной теплотехнике, работал в управлении Варшавской железной дороги (1853-1857), с 1857 по 1894 годы – главный архитектор Общества железных дорог. Автор-строитель Варшавского вокзала, первого в Петербурге, поезда с которого отправлялись во многие города Европы, а так же служебных построек, железнодорожных мастерских и жилого дома для служащих на набережной Обводного канала 118. Железнодорожные мастерские не сохранились до наших дней, в 1930 году они были реконструированы и в их помещениях расположено производство Ленинградского объединения подъёмно-транспортного оборудования им С.М. Кирова. При строительстве вокзала широко применялись технологии с использованием конструкций из металла, стекла, что стало важным новшеством в развитии архитектуры России. Вокзал был построен в 1858-1862 годах, в 1888 году по проекту инженера Феликса Ясинского был построен металлический навес над пассажирской платформой. В 1895 году была построена электрическая станция для освещения вокзала. Последний раз вокзал перестраивался в 1950 году, в то же время появился и памятник В.И. Ленину в нише фасада вокзала, где ранее в 1902 году находился железный футляр в виде часовни с иконой Христа спасителя. По проекту П.О. Сальмановича также построены вокзалы в Луге (не сохранился), Динабурге, Белостоке. Принимал участие в строительстве инженерных сооружений Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в Петербурге.



Императорский вокзал. Арх. Покровский В.А.



Императорский вокзал. Арх. Покровский В.А.

Вагонностроительный завод им. Егорова.
Арх. Розовский Г.Х.

Скаржинский Ксаверий Алоизиевич (1819-1875)

Академик архитектуры с 1850 года, профессор. Построил ряд жилых домов с Петербурге. Был главным архитектором строительства Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороги. По его проекту построены здания **локомотивного депо Варшавского вокзала, временные пассажирские здания в Петербурге, Царском Селе, Гатчине**. По его проектам построены здания в Киеве и Ревеле (Таллинне). Самая известная постройка это **первое здание Варшавского вокзала**, созданное в 1852-1853 годах. В дальнейшем это здание подверглось перестройке в 1858 году по проекту архитектора П.О. Сальмановича, по которому первое здание было включено в новый проект. По его проекту чуть позже было выстроено депо и другие постройки, которое сохранились до наших дней.

Соколов Доримедонт Доримедонтович (1837-1896)

Выдающийся инженер, архитектор, учёный. Окончил Строительное училище в 1859 году. Работал в Петербурге и его пригородах, Москве. Построил и перестроил большое количество зданий в Петербурге, это и жилые дома, больницы, среди них дом телеграфного ведомства, Александровская больница. По проекту Соколова была построена химическая лаборатория при Институте инженеров путей сообщения, во дворе по Московскому проспекту дом 9 и первый дом Главного общества российских железных дорог в Орловском переулке дом 3.

Тон Константин Андреевич (1794-1881)

Воспитанник Петербургской академии художеств, в которой с 9 лет учился под руководством великого архитектора А. Воронихина. Он является создателем и лидером официально признанного «русско-византийского стиля». За свою творческую жизнь Константин Тон поднялся на самые высокие ступени архитектурной иерархической лестницы. Созданный им стиль по сути можно определить известной триадой – «православие, самодержавие, народность». Наиболее крупные и значительные постройки были осуществлены в Москве. Это храм Христа спасителя и комплекс Большого Кремлёвского дворца с Оружейной палатой. Но Константин Тон, прежде всего Петербургский мастер. Он участвовал во внутренней отделке академии художеств, спроектировал набережную перед академией художеств со знаменитыми сфинксами. По его проекту построена Церковь Введения на Семёновском полку. О внешнем виде этого строения можно судить только по старым изображениям, в 1933 году она была разрушена.

Однако на старых литографиях с изображением этой церкви на заднем плане можно увидеть небольшое здание с аркадой на фасаде. Это **старый Царскосельский вокзал в Петербурге**, построенный по проекту К. Тона. Первоначальное здание железнодорожной станции, рядом с Семёновским плацем сначала было деревянным. В 1849-1852 гг. его заменили каменным, возведённым по проекту К. Тона. Этот вокзал просуществовал до начала XX века, когда возвели существующий до нашего времени Витебский вокзал, являющийся



интереснейшим памятником стиля модерн. Многие из храмов, построенных К.Тоном в Петербурге, не сохранились до наших дней, так как были разрушены после революции. К.Тону было поручено проектирование **вокзалов на конечных станциях Николаевской железной дороги**, связавшей Петербург и Москву. Проектирование вокзала в Петербурге началось в 1843 году, а в январе 1844 план был утверждён, и по нему началось строительство вокзала, которое закончилось в 1851 году. Компонуя главный фасад вокзала, Тон воспользовался приёмами итальянского ренессанса. О его традициях напоминают декоративные колонны, расположенные в каждом из двух этажей, и большие «венецианские» окна. Вокзал идеально вписался в центр классического Петербурга, и ни что не указывало на его сугубо современное назначение. По-новому вокзал выглядел только со стороны железнодорожных путей, перекрытых металлическим дебаркадером, спроектированным архитектором Р.А. Желязевичем. Сходное по композиции здание по проекту К. Тона возвели и на другой конечной станции дороги – Москве. Там же рядом с вокзалом построили и здание таможни, так же спроектированное Тоном. Вокзалы, возведённые в обеих столицах, стали крупными последними постройками, выполненными по проекту великого архитектора. Вокзалы практически в первозданном виде сохранились до наших дней. Реконструкция Московского вокзала была проведена в 1924 году по проекту знаменитого Петербургского архитектора Андрея Петровича Вайтенса (1878 – 1940), который так же строил здания на Рязано-Уральской и Северо-Кавказской железных дорогах. Корпус почтовых перевозок построен по проекту выпускника ленинградского инженерного института – Гордеева Анатолия Ивановича



(1917-1961). По проекту Константина Тона возведён и знаменитый храм во имя святых правоверховных Апостолов Петра и Павла в Любани, который стал памятником строителям знаменитой магистрали, и является единственным железнодорожным храмом в России. В алтарной части храма был похоронен Павел Петрович Мельников - автор проекта и руководитель строительства железной дороги Петербург - Москва.

Фомин Иван Александрович (1872-1936)

Академик архитектуры с 1915 года, окончил Петербургскую академию художеств, художник-график. Исследователь русского зодчества, историк архитектуры. Один из авторов знаменитой книги «История русского зодчества», под редакцией



дакцией художника И.Э.Грабаря. Автор многих глобальных решений по развитию Петербурга, таких как знаменитый проект «Новый Петербург» (на острове Голодай), в 1919-1922 годах руководил Архитектурной мастерской по урегулированию планов Петрограда и его окраин, автор проектов сада на Марсовом поле, оформления Каменного острова. В 1912 году, в связи с решением о реконструкции Николаевского (Московского) вокзала принял участие в конкурсе на лучший проект и, не смотря на победу в конкурсе проекта В.А. Щуко, проект А.И. Фомина так же заслуживает внимания.

Фоссати Гаспар (1809-1883)

Уроженец Швейцарии, в Петербурге с 1835 года. За проект здания Петербур-

гского дворянского собрания он был принят в члены Российской академии художеств, затем по поручению царского двора направлен в Стамбул для строительства здания Российской миссии. По просьбе султана много лет работал в Турции, где руководил реставрацией всемирно известного собора Святой Софии. По проекту Г. Фоссати в 1837 году построено первое здание вокзала в Царском Селе в стиле английской готики. Вокзал представлял собой двухэтажное кирпичное здание с возвышающейся над ним четырёхугольной башней-шпильцем и двумя боковыми одноэтажными деревянными крыльями. К одноэтажным корпусам были пристроены навесы, опирающиеся на чугунные столбы и кованые фигурные кронштейны.

Хазанов Виктор Владимирович (1909-1990)

Окончил Ленинградский Инженерно Строительный Институт в 1934 году. По



его проектам построено много медицинских сооружений в Петербурге и области. По его проекту сооружён ряд памятников известным людям России. Написал много работ для архитектурных журналов, в том числе и зарубежных. На протяжении всего творчества Виктора Владимировича вдохновляли произведения великого русского архитектора В.П. Стасова. Импровизация «на тему Стасова» звучит и в проекте вокзала в Красном Селе. В этом вокзале воплощены черты классицизма нового времени. Архитектор настоял на декоративной росписи потолков вокзала букетами цветов.

Автор современного вокзала в Красном Селе, построенного в 1950 году во время восстановления этого пригорода Петербурга. Первый вокзал, как уже упоминалось ранее, был построен в 1859 году по проекту архитектора Н.Л. Бенуа, который сгорел в 1870. Второй вокзал был построен по проекту архитектора П.С. Купинского. Этот второй вокзал был полностью разрушен во время Второй мировой войны.



Штакеншнейдер Андрей Иванович (1802-1865)

Архитектор императорского двора, выполнял самые ответственные поручения именитых заказчиков. Ученик О. Монферана, работал под его руководством при строительстве Исаакиевского собора. По его проектам были выстроены самые знаменитые дворцы этого периода в Петербурге - Мариинский, Николаевский, Ново-Михайловский, Белосельских-Белозерских, ряд парковых строений в Петергофе. По его проекту в 1837-38 годах, на берегу одного из прудов Павловского парка был построен большой павильон, который должен был служить не только железнодорожной станцией, но увеселительным заведением, (курзалом).

Щуко Владимир Алексеевич (1878 - 1938)

Личность в чём-то весьма загадочная и ускользающая от однозначной оценки. Родился в Берлине. Вскоре семья переехала в Россию, в Тамбов. В 1896 году поступает на первый курс Петербургской Академии художеств. Автор здания библиотеки им. Ленина в Москве, автор памятников Ленину у Финляндского вокзала и Смольного, автор павильонов перед Смольным, зданий подстанций Волховской ГЭС. Автор театральных декораций для многих театров Петербурга.



По его проекту построены выставочные павильоны в Турине и Риме. В 1912 году Щуко участвует в конкурсе проектов нового здания Николаевского вокзала в Петербурге. Он предложил своеобразную вариацию на тему сочетания венецианских Сан-Марко и кампанилы. Волнистый силуэт здания образован арочными перекрытиями над внутривокзальными объёмами, они действительно напоминают о закомарах собора св. Марка. Комиссии, в которую вошли представители Мини-



Вокзал в Красном Селе. Арх. Хазанов В.В.

стерства путей сообщений и Академии художеств, проект понравился и был утверждён. По этому проекту предполагалось расширение вокзала в сторону путей. Реализация проекта началась с сооружения корпуса прибытия, которое сохранилось до наших дней. Но дальнейшей реализации проекта помешало начало первой Мировой войны с Германией.

Экскузович Иван Васильевич (1882-1942)

Окончил Институт гражданских инженеров. Автор проектов многих известных домов в Петербурге: Торговый дом Шереметьева, дом Общества товарных складов. После революции крупнейший деятель театра, был директором Мариинского театра, заведующим всеми театрами Петрограда, инициатор создания малого оперного театра им. Мусоргского в Петербурге. Историограф большого театра в Москве. По его проекту построен дом Общества Московско-Рыбинской железной дороги на площади Островского дом 2.

Явейн Никита Игоревич (родился в 1954)

Никита Игоревич родился в 1954 году в Ленинграде. Окончил архитектурный факультет Ленинградского инженерно-строительного института, заслуженный архитектор Российской Федерации, член-корреспондент Российской Академии



Здание общества Московско-Рыбинской ж.д. Арх. Экскузович И.В.

архитектурных наук. Потомственный архитектор. Ему принадлежит более 50 проектов различных сооружений. Его отец Игорь Георгиевич Явейн – известнейший архитектор, работавший в области транспортной архитектуры. Он был автором проектов большого количества вокзалов в России и теоретических трудов по строительству и организации вокзальных комплексов. Поэтому строительство по проекту Никиты Игоревича нового Ладожского вокзала в Петербурге символично. Проект Ладожского вокзала был создан Никитой Игоревичем ещё в 1976 году и защищён в качестве дипломной работы. Здание вокзала является трёхуровневым, все уровни связаны между собой пандусами, лифтами в стеклянных шахтах и эскалаторами. Художественное значение имеют не только неподвижные формы, но и зримые потоки людей и транспорта. Вокзал создавался в концепции интеллектуального здания. Здесь хотелось бы отметить, что архитектура Ладожского вокзала, отдалённо напоминает нереализованный проект Николаевского вокзала архитектора Фомина. Проект вокзала получил Гран-при международного архитектурного фестиваля.

Никита Игоревич является председателем Петербургского комитета по охране памятников архитектуры.

Ясинский Феликс Станиславович (1856-1899)

Разносторонний инженер-строитель. Инженер путей сообщений, с 1890 года начальник технического отдела Петербурго-Московской железной дороги. Автор проекта электроосвещения и металлического перекрытия над станционными путями в Гатчине, автор построек на железнодорожной линии Петербург – Москва. К наиболее крупным постройкам относятся паровозосборная и вагонные мастерские Александровского (Пролетарского) завода на проспекте Обуховской обороны 125 и улице Седова, 45. С конца XIX века здесь существовали два завода: Александровский механический, позднее Главные паровозные мастерские (проспект Обуховской обороны 125-127) и Главные вагонные мастерс-



Ладожский вокзал. Арх. Н.И. Явейн

кие (улица Седова 45). Родоначальником этого предприятия стал Александровский чугунолитейный завод, построенный в 1825 году по проекту знаменитейшего архитектора В.П. Стасова (построил в Петербурге Нарвские ворота, Спасо-Преображенский, Троицкий, Измайловский соборы и другие сооружения) в соавторстве с инженером М.Е. Кларком. На этом заводе в 1830 году был выпущен один из первых русских пароходов «Нева», а в 1834 первая металлическая подводная лодка. Впоследствии, после перепрофилирования этого предприятия для изготовления подвижного состава и различных конструкций для железных дорог, оно было реконструировано в 1890 году академиком архитектуры Генрихом Викторовичем Войневичем (1853-1912) и академиком архитектуры Иваном Ивановичем Шапошниковым (1833-1898). Оба эти архитектора выпускники Петербургской академии художеств. В строительстве это знаменитого завода в 1880-1890 годах, принимал участие и академик архитектуры с 1870 года, Клевцинский Антон Антонович (1845-1902). В 1880-е годы над проектом работал выпускник Петербургского строительного училища Романович Михаил Евгеньевич (1839-1899). Проект водонапорной башни создал выпускник Петербургской Академии художеств, архитектор Николаевской железной дороги – архитектор Войневич. Это водонапорная башня, несмотря на её утилитарность, является одним из значительных архитектурных сооружений того периода. Этот завод был основным предприятием, которое поставляло подвижной состав и конструкции для строительства железных дорог. На нём был построен первый Русский паровоз (1845 год), первые вагоны, разработаны многие технические новинки. В 1932 году это предприятие, объединённое в одно после революции 1917 года, снова было разделено на два завода: Пролетарский паровозоремонтный завод и Октябрьский вагоноремонтный. С 1959 года на Пролетарском заводе выпускались тепловозы, впоследствии завод снова перешёл на выпуск машин и механизмов для судов, как и в самом начале своей деятельности. Вагоноремонтное предприятие существует до сих пор.



Александровский завод. Арх. Ф.А.Ясинский

Вагонное депо Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д. Арх. Сальмонович П.О.



Депо Варшавского вокзала. Арх. Скаржинский К.А.



Мастерские Варшавской ж.д. Арх. Скаржинский К.А.

Станция Бородино. Фотограф С.М. Прокудин-Горский



Денис Денисов, Тула

И ВНОВЬ -

О "ЧКД"

В журнале ЛТ11-2003 в статье «Завод ЧКД в Праге снесен...» автор рассказывает о судьбе завода ЧКД Lokomotivka. Следует заметить, что изменения коснулись и второго завода в Зличине, который в советские годы специализировался на производстве трамваев не только для Чехословакии и бывшего СССР, но и других стран социалистического содружества, таких как Венгрия (модель Т5С5), Северная Корея (Т6В5 и КТ8Д5), Югославия, ГДР, Болгария и Румыния.

1. Музейный вагон Т-3, один из первых прототипов вагонов данной серии, изготовленный в 1963 году. Прага. Из коллекции Дениса Денисова

2. Поезд из модернизированных вагонов Т-3 (новая серия Т-3S), г. Братислава, Словакия, фото Иржи Вобецкий, Чехия

3. Музейные вагоны типов Т-1 (слева) и Т-2 (справа), г. Острава (Чехия), фото Иржи Вобецкий, Чехия

4. Поезд из вагонов Т6А5 (вид сзади), г. Прага, 2003 год, фото Алексея Захарова



Последующий на рубеже 80/90-х годов распад социалистического блока, СССР повлиял на судьбу завода в Зличине и трамвайное производство. Большинство традиционных потребителей чешских трамваев не имели средств на их закупку, в тоже время из Германии в Восточную Европу хлынул поток поддержанных, еще не окончательно выработавших ресурс и достаточно дешевых вагонов, как чешского, так, впоследствии, и западного производства. В начале 90-х все-таки были попытки выхода из кризиса. Была надежда, что возобновятся связи с традиционными партнерами из бывшего СССР. Так, в Ташкент была отправлена крупная партия из 90 вагонов серии T6B5 (отечественное обозначение Т-3М), незначительные поставки были и в Минск, Тулу (2 вагона), Самару и некоторые другие города. Однако, это не спасало положения. Тогда в сотрудничестве со странами бывшего СССР был выбран новый путь, а именно - создание совместных производств. Реально были реализованы два проекта: в Туле и Днепропетровске. В Туле на комбайновом заводе было организовано совместное производство по капитальному ремонту трамвайных вагонов серии Т-3. Планы были грандиозные: ремонт порядка 150 вагонов в год для городов Российской Федерации, а также сборка новых вагонов. Последнее так не осуществили, но, а качество незначительного числа отремонтированных вагонов оставляло желать лучшего, достаточно сказать, что один из них полностью сгорел в конце 2003 года в г. Туле. Из-за несовершенства налогового законодательства, не отработанной политики с иностранными инвестициями, а также отсутствия реального интереса у большинства российских муниципалитетов в развитии трамвайного транспорта по причине чего практически отсутствовал рынок сбыта, отношения с чешскими партнерами зашли в тупик. Последний раз вопрос по воссозданию совместного производства поднимался в Туле весной 2003 г. на переговорах уже с новым хозяином «ЧКД» «Сименсом», однако все договоренности так и не были реализованы. В настоящее время на комбайновом заводе проводится ремонт лишь кузовов вагонов для второго депо г. Тулы. Касаясь Днепропетровска, то на бывшем оборонном заводе «Южмаш» стали из комплектующих фирмы «ЧКД-Прага» собирать вагоны серии Т-3М («Татра-Юг»). Однако, производство по сути было единичным. Планы как всегда были грандиозные. В 1997 - 1998 годах шел разговор о производстве 80 вагонов для иранского города Шираз, некоторых российских городов. Реально незначительное количество вагонов было поставлено только украинс-



Трамвайный вагон К-2, г. Острава, Чехия, фото Иржи Вобецкий, Чехия.
Вагон сине-белый.

ким потребителям из Днепропетровска, Киева, Николаева, Одессы, Запорожья и Днепродзержинска. Причина - высокая стоимость украинских «Татр», которые, хотя и были дешевле чешских вагонов, но были значительно дороже продукции Усть-Катавского завода. Кроме того, на Украине, как и в боль-

шинстве российских городов, экономическое положение населенных пунктов было далеко не идеальным, и местные власти предпочитали делать ставку на развитие коммерческого автотранспорта, маршрутных такси, особо не вкладывая в развитие трамвайного транспорта. Например, Киев лишился даже несколь-

Трамвайный вагон Т6А5, г. Прага, 2003 год, фото Алексея Захарова



ких трамвайных линий.

Таким образом, значительно ограниченный в объемах рынок бывшего СССР не позволял предприятию не только развиваться, но и удерживаться на плаву. В сложившихся условиях на «ЧКД» стали искать новых партнеров. Так, крупная партия вагонов была отправлена в Манилу (столица Филиппин), один двухсторонний вагон серии Т6С5 был поставлен в Новый Орлеан (США), куда еще поставили комплекты электрооборудования для постройки ретро-вагонов с американскими кузовами. В первой половине 90-х для чешских городов Прага, Острава, Брно была изготовлена партия вагонов серии Т6А5, что несколько поправило экономическое положение «ЧКД».

Однако объемы производства вагонов на «ЧКД» для собственных нужд были незначительны. Чешские транспортники предпочитали закупку новым вагонам углубленную модернизацию имевшихся. Причем модернизацией старых вагонов занималось не столько «ЧКД», сколько другие предприятия Чехии: «Шкода» в Пльзене, «Парс Нова» в Шумперке, трамвайные мастерские в Остраве. В Словакии «ЗОС Зволен» представил собственную версию модернизации «Татры-3» под маркой Т-3mod, однако, был изготовлен только один вагон на основе списанного трамвая из Кошиц, и на этом дело заглохло. В 90-е годы «ЧКД» разработало и выпустило небольшое количество сочлененных трехсекционных вагонов с частично низким полом модели RT6N, которые были поставлены в Прагу и Брно, а также в Польшу. Но здесь и постигла неудача чешских трамваеостроителей, модель оказалась недоработанной, подводила тормозная система, поэтому эти вагоны больше простаивали в депо, только в настоящее время ведется их доводка до кондиции, да и то силами уже других предприятий. В то же время в Пльзене на заводе «Шкода» был разработан также трехсекционный низкопольный вагон серии LTM 10.08 («Астра»), который значительно превосходил по своим характеристикам новый трамвай из «ЧКД». Чешские транспортники начали закупать вагоны у «Шкоды», капитально ремонтировать старые «Татры», а «ЧКД» не имел от них никаких заказов. Масла в огонь подлил балканский кризис 1999 года, когда из-за бомбардировки блоком НАТО Югославии, был сорван контракт на поставку в Белград крупной партии вагонов серии КТ-4Т. Предприятие даже не спасло освоенное производство вагонов метро для Праги, ведь все это никак не могло компенсировать утерянный обширный рынок бывшего СССР.

В результате в 2000 году «ЧКД» было признано банкротом, а впоследствии его новым хозяином стал немецкий концерн



Конкурент ЧКД вагон «Астра» производства фирмы ШКОДА (Пльзень).

Фото Иржи Вобецкий, Чехия

«Сименс», аббревиатура «ЧКД» ушла в историю, теперь предприятие называется «СКВ» (Siemens kolejova vozidla). На предприятии в настоящий момент выпускают вагоны метро для Праги, выполняют заказы австрийских железных дорог. Последние недостроенные комплекты вагонов серии Т6В5 были перевезены в Оставу, где из них планируется собрать десять полноценных вагонов для российского г. Ижевска и это будут, очевидно, последние трамваи данной серии, собранные на территории Чехии. Также на ремонтные заводы была передана соответствующая техническая документация по трамваям старых типов, теперь стало очевидно, что модернизацией

«Татр» будут заниматься исключительно новые производители, а никак не прежнее «ЧКД». О возможности возобновления трамвайного производства говорить сложно. Такие проекты были, но даже традиционный потребитель вагонов «ЧКД» г. Прага после долгого перерыва в закупках трамваев, новый заказ поручил фирме «Шкода», которая должна изготовить для столицы Чехии 20 вагонов европейского уровня с дизайном, разработанным фирмой «Порше».

Информация: чешские журналы «Городской транспорт», «Транспортный журнал» и чешский любитель Иржи Вобецкий.

Один из последних вагонов, изготовленных на ЧКД, единственный вагон серии RT-6S (с электрооборудованием от Сименса), г. Либерец (Чехия).

Фото Иржи Вобецкий, Чехия



ДРЕЗДЕНСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ о важности сохранения и модернизации существующих трамвайных сетей городов

21 - 24 апреля 2004 года в Дрездене состоялась 7-я международная конференция МСОТ по легкому рельсовому транспорту (ЛРТ). К открытию конференции МСОТ приурочил опубликование своей «дрезденской Декларации», содержащей ряд ключевых рекомендаций, адресованных лицам и органам, принимающим решения в странах Центральной и Восточной Европы, а также в странах, входящих в состав СНГ. В день открытия конференции Декларация была подписана мэром Дрездена г-ном Россбергом и руководителями МСОТ.

«МСОТ верит в то, что ЛРТ несет в себе большой позитивный потенциал в деле поддержания жизнеспособности наших городов. Мы подтверждаем свою приверженность идеям продвижения ЛРТ во всем мире, в особенности это касается сохранения и модернизации существующих трамвайных сетей в городах Центральной и Восточной Европы и СНГ», заявил Президент МСОТ Вольфганг Майор на пресс-конференции в Дрездене.

Сети легкого рельсового транспорта (ЛРТ) есть на всех континентах. Они очень различны - от традиционных трамваев до современных систем скоростного наземного транспорта, которые идут по выделенному рельсовому пути на земле, под землей или по эстакадам.

Сегодня в городах стран, только что присоединившихся к ЕС, имеются 33 трамвайных сети, еще 19 - в городах остальных стран Восточной Европы, и более 110 - в городах стран, входящих в состав СНГ.

Перемещение людей в этих городах в основном проводится общественным транспортом, и они должны быть заинтересованы в его сохранении и дальнейшем развитии для того, чтобы гарантировать устойчивое развитие и устойчивую мобильность населения. Галопирующий рост числа частных автомобилей, помноженный на острую нехватку средств для финансирования обновления подвижного состава, делает реальной угрозой закрытия многих трамвайных сетей в этих городах.

В этой связи МСОТ подчеркивает, что **при перемещении людей исключительно автотранспортом город не может сохранить свою привлекательность и жизнеспособность**. Во многих странах в 50-е и 60-е годы произошел демонтаж весьма развитых трамвайных сетей. Осознание городскими властями того, что такие решения были ошибочными, привело через 20 или 30 лет к восстановлению легкорельсовых сетей, но со значительно более высокими затратами. Основные рекомендации членов МСОТ, представляющих легкий рельсовый транспорт, сводятся к следующему:

- Трамвай не является устаревшим видом транспорта, который мешает другим видам транспорта. Многие новые системы, созданные в последние годы, свидетельствуют о том, что существующие трамвайные сети представляют собой мощную базу для дальнейшего развития.

- Трамвай - единственный вид наземного пассажирского транспорта, который технологически в состоянии обеспечить в зонах плотной городской застройки высокие объемы перевозок при разумных затратах на инвестиции и эксплуатацию.

- Для того, чтобы обеспечить устойчивое развитие и поддержать свою инвестиционную привлекательность, города Центральной и Восточной Европы должны не проводить демонтаж своих трамвайных сетей, а обеспечивать их поддержку и модернизацию.

- Модернизированный трамвай, или ЛРТ, не только является экологически чистым видом транспорта, но и обладает возможностью предоставления по доступной цене высококачественных и высокорентабельных услуг по перевозке всех категорий граждан.

- Наилучшей стратегией для города, имеющего старую трамвайную сеть, является создание политической и финансовой «дорожной карты», которая содержала бы долгосрочные цели развития общественного транспорта и обязывала бы придерживаться избранной транспортной политики.

- В случае наличия очень старых систем приоритетом для инвестиций является инфраструктура. При этом должны предусматриваться выделенные трамвайные пути и приоритеты при пересечении перекрестков.

- Начинать следует с пилотного проекта, и появление такой пилотной линии является проверенным способом показать политикам и общественности безусловную эффективность, высокое качество транспортного обслуживания и способность поэтапного развития потенциала современной системы ЛРТ.

- Сохранение существующих трамвайных линий возможно только при общей высокой эффективности системы. В этой связи получаемые прибыли и инвестиции должны быть политически обеспечены. В то же время руководство транспортного предприятия должно быть ориентировано на эффективность и рационализацию своей работы.

- Руководство транспортного предприятия должно иметь максимально возможный уровень независимости. Роль политических институтов должна быть ограничена обеспечением соответствующего правового поля и надзорными функциями, что подразумевает минимальное вмешательство в оперативное управление работой предприятия.

- По крайней мере, на этапе реструктуризации инвестиции должны быть поддержаны значительным объемом финансирования из общественных фондов.

- Конкуренция нескольких перевозчиков на одном и том же маршруте является контрпродуктивной и не способствует повышению эффективности общественного транспорта.

- Социальные тарифы оправданы только в случае их адекватной компенсации. Ни одна компания не в состоянии обеспечить производство своей продукции, если значительная часть ее расходуется бесплатно или с большими скидками.

- Города, успешно трансформировавшие свои трамвайные сети в современные сети ЛРТ, как и МСОТ в целом, готовы оказывать помощь в передаче накопленного опыта и знаний.

Международный союз общественно-го транспорта МСОТ осуществляет свою деятельность во благо населения и транспортного обеспечения городов. К мнению этой организации прислушиваются в тех странах, которые хотят жить в современном мире. МСОТ представляет собою всемирную ассоциацию, в составе которой более 2500 членов из 80 стран мира, представляющих собой все категории организаций и предприятий, напрямую

связанных с общественным транспортом и предоставлением услуг городских и пригородных пассажирских перевозок. Целый ряд ошибок, совершенный в некоторых городах Европы при ликвидации легкорельсового транспорта, теперь устраняются более дорогой ценой. У нас в стране не принято за счет государства подобные ошибки устранять, как, впрочем, и прислушиваться к мнению людей, живущих в стране. Для всех, кто захочет

получить подробную информацию о деятельности МСОТ и его представительства в Евразийском регионе (теперь будет функционировать в Москве) можно рекомендовать обращение на сайт www.uitp.com, а также материалы газеты «Омнибус».

Благодарим Василия Тихонова, секретаря Евразийского комитета МСОТ и Дениса Денисова за предоставленные материалы.



А.Иоффе

2ТЭ10У-0017, ст.Петрозаводск, фото Ю.Акимова, 2002 г.

2ТЭ10У - рожденный под "Знаком качества"

Появление в 1989 году тепловозов типа ТЭ10У было связано не только с техническими, но и с экономико-политическими обстоятельствами. К тому времени постройка партии из 25-ти тепловозов 4ТЭ10С и 3-х тепловозов 2ТЭ10С в северном исполнении была завершена, и в этой категории выпускались только тепловозы 2ТЭ10М и 3ТЭ10М, объединенные в серию «типа ТЭ10М». Эти же локомотивы в обычном исполнении поступали на БАМ. Данная серия уже была максимально унифицированной, то есть крайние секции двух- и трехсекционных тепловозов были абсолютно одинаковы. Большей унификации просто не бывает. Что касается дальнейшего совершенствования этой серии, то основные новшества уже начали вводить в ходе выпуска тепловозов типа ТЭ10М, например, усовершенствованные дизели 10Д100М1 и 10Д100М2, тяговые генераторы ГП-311БМ, тяговые электродвигатели ЭД-118Б и т.д. Также в рамках этой серии можно было проводить и другие усовершенствования, не вводя новую серию, тем более что и новое охлаждающее устройство, и новый передний распределительный редуктор, и порошковая система пожаротушения, и многое другое уже применялось на тепловозах 4ТЭ10С, 2ТЭ10Г и др.

Однако в конце 80-х годов по всем отраслям промышленности была введена система аттестации качества с присвоением категорий качества всем изделиям. Эта система требовала постоянного обновления выпускаемой продук-

ции, иначе изделие переводилось в низшую категорию качества, а на предприятие, которое его выпускало, налагался значительный штраф. Так, внешние обстоятельства вынудили завод изменить наименование серии, а для этого пришлось провести огромную работу» связанную с оформлением, утверждением и согласованием большого количества документов.

Кроме указанного выше, на тепловозах типа ТЭ10У применен кузов с четырехзиговой обшивкой вместо девятизиговой, которая применялась на тепловозах начиная с ТЭЗ и до ТЭ10М включительно. Кузов тепловозов типа ТЭ10У по многим деталям унифицирован с кузовом 2ТЭ116, в том числе по окнам дизельного помещения. Полная унификация с тепловозами 2ТЭ116 достигнута и по металлоконструкции кабины (до этого отличалась обшивка боковых стенок). На тепловозах от ТЭЗ до ТЭ10М при капитальном и подъемном ремонте крыша над дизелем снимается вместе с верхней частью боковых стенок. Во многих случаях это облегчало организацию этих видов ремонта, так как при выемке дизеля из кузова его приходится поднимать на меньшую высоту. На тепловозах типа ТЭ10У, как и на 2ТЭ116, съемной выполнена только крыша, а боковые стенки кузова - неразъемные. Поэтому к новшествам серии ТЭ10У можно скорее отнести не унификацию между разновидностями локомотивов в этой серии (это уже было в серии ТЭ10М), а унификацию с тепловозами 2ТЭ116 по блокам

кузова. Буква «У» в то время присваивалась многим усовершенствованным сериям локомотивов (3М62У, ТЭ10У, 2ТЭ116У), и, скорее всего, эту букву можно было истолковать как «усовершенствованный».

Охлаждающее устройство выполнено одноярусными без верхних коротких секций. Все секции - длинные, и расположены они в два ряда: снаружи секции второго контура, внутри - первого контура. Секции расположены наклонно, что дает возможность в холодное время года осуществить так называемую рециркуляцию воздуха, то есть, не открывая жалюзи, вместо холодного наружного воздуха забирать более теплый воздух из дизельного помещения и туда же его выбрасывать. По требованию БАМа для предотвращения лесных пожаров вместо обычных выпускных патрубков установлены искрогасители. Применены более мощные фильтры для очистки воздуха, идущего на охлаждение электрических машин. Коренным образом изменена схема привода вспомогательного оборудования со стороны тягового генератора. Применена новая тормозная система, порошковая система пожаротушения, радиостанция «Транспорт», система безопасности УКБМ и многое другое.

Серия тепловозов ТЭ10У была провозглашена как семейство локомотивов различного назначения. При этом тепловозы 2ТЭ10У, 3ТЭ10У, 2ТЭ10У^с, 3ТЭ10У^с и 4ТЭ10У^с предназначены для грузовой службы. Тепловозы 2ТЭ10УТ и

3ТЭ10УТ с конструкционной скоростью 120 км/ч и тормозами пассажирского типа были выпущены по инициативе Северной железной дороги, где на Воркутинском ходу наряду с грузовыми тепловозами 2ТЭ10Л, 2ТЭ10В и 2ТЭ10М работали однотипные пассажирские ТЭП10Л. Эти локомотивы уже выработали свой ресурс, новые тепловозы этой серии не выпускались, а введение из-за нескольких пар пассажирских поездов специальных пассажирских тепловозов, например, ТЭП70, было бы не рациональным из-за необходимости создания для них ремонтной базы. Тепловозы 2ТЭ10УТ действительно заменили ТЭП10Л, но в соответствии с новыми нормативными документами 2ТЭ10УТ не укладывался в требования к пассажирским тепловозам, поэтому официально род их службы указан как магистральный для вождения скоростных поездов. Формулировка туманная, но реально эти локомотивы оказались очень кстати. Первые такие тепловозы поступили именно в депо Воркута, откуда их передавали в другие депо Северной дороги в ходе многочисленных реорганизаций. Причины того, что постройка тепловозов 3ТЭ10УТ так и не началась, думаю, понятны. Ведь у одной секции тепловоза 2ТЭ10УТ сила тяги и длительном режиме составляет 21,7 тонны (для сравнения у ТЭП70 - 17 тонн). Поэтому после модернизации тепловозов и оборудования их более надежными дизелями 5Д49, они на большинстве направлений смогли водить пассажирские поезда одной секцией. Для трехсекционного тепловоза этого типа просто не нашлось бы подходящего участка.

Первоначально предусматривалось в этом семействе также производство тепловозов 2ТЭ10У^с, 3ТЭ10У^с и 4ТЭ10У^с в северном исполнении, но в условиях распада СССР и разрыва многих экономических связей поиск необходи-



2ТЭ10УТ-0002Б, ст.Воркута, фото Ю.Акимова, 2000 г.

мых комплектующих изделий в северном исполнении стал практически невозможен. Да и МПС не смог бы приобрести значительно более дорогие машины. Тем более что резко сократилось движение на БАМе, который был основным потенциальным получателем этих тепловозов.

Кроме того, был предусмотрен выпуск всех указанных выше разновидностей тепловозов серии типа ТЭ10У с электродинамическим (реостатным) тормозом. Однако в металле был построен только один такой тепловоз 2ТЭ10У-0219 (1991 г.), поступивший в депо Моршанск. Что касается серий 2ТЭ10УМ и 2М62УМ, которые упоми-

нает автор статьи как пассажирские, то это, видимо, какое-то недоразумение. В заводской программе тепловозы таких серий не числились, и не совсем понятно, чем пассажирский тепловоз 2ТЭ10УМ, созданный на базе грузового 2ТЭ10У, может отличаться от 2ТЭ10У^т. Может быть, здесь имеют место искаженные сведения о тепловозах М62УП, 2М62УП и 2ТЭ10УП, построенные для промышленных предприятий. Как раз, в 1991 году были изготовлены 4 секции тепловозов ТЭ10УП.

Данные выпуска тепловозов типа ТЭ10У, приведенные в таблицах Дмитрия Закутного, известны. Они были опу-

2ТЭ10УТ-0005Б, ст.Сейда с поездом Воркута-Адлер, фото Ю.Акимова, 2000 г.





ТЭ10УТ-0021, ст.Исакогорка, фото О.Окулова, 1992 г.

ликованы в журнале «Локомотив» № 12 за 1996 г. Почему-то в статье Дм.Сысоева не указаны годы выпуска тепловозов **ТЭ10У**, поэтому уточняю их по годам постройки с указанием номеров:

1990	44	0001-0044
1991	32	0045-0076
1992	3	0077-0079

Эти данные получены мною из заводских учетных книг и полностью соответствуют данным книги «Луганские локомотивы», выпущенной на заводе в 1997 году (сдано в набор 21.12.1996.). В таблице 3 этой книги в строке «тепловозы ТЭ10В (М,У)» в 1990 году указано 135 секций, то есть 45 трехсекционных тепловозов. При этом учтен последний тепловоз ТЭ10М-1440 (единственный построенный в 1990 году) и 44 тепловоза ТЭ10У. В 1991 году числятся 96 секций, что соответствует 32 тепловозам, а в 1992 году - 9 секций, что соответствует

трем тепловозам,

Не совсем понятно, почему тепловоз ТЭ10УТ-0047 отнесен к 1991 году. По моим сведениям в соответствии с заводскими учетными книгами этот тепловоз выпущен в 1992 году. Это подтверждается и данными книги «Луганские локомотивы», где указано, что в 1989 году построено 18 секций, в 1990 году - 30 секций, и в 1991 году - 44 секции, то есть всего 92 секции или 46 тепловозов. Впрочем, как часто напоминал В.А. Раков, границы выпуска локомотивов по годам часто условные. Поэтому тепловоз ТЭ10У-0219 с микропроцессорной системой управления МСКУ и электродинамическим тормозом, числящийся за 1990 годом, фактически сдан был уже в 1991 году, ведь для него требовалась дополнительная настройка и регулировка.

Первое мое знакомство с тепловозами этой серии состоялось в июле - августе 1989 г. на Ворошиловградском за-

ТЭ10У-0016, ст.Челябинск, фото Дм.Чернова, 2004 г.



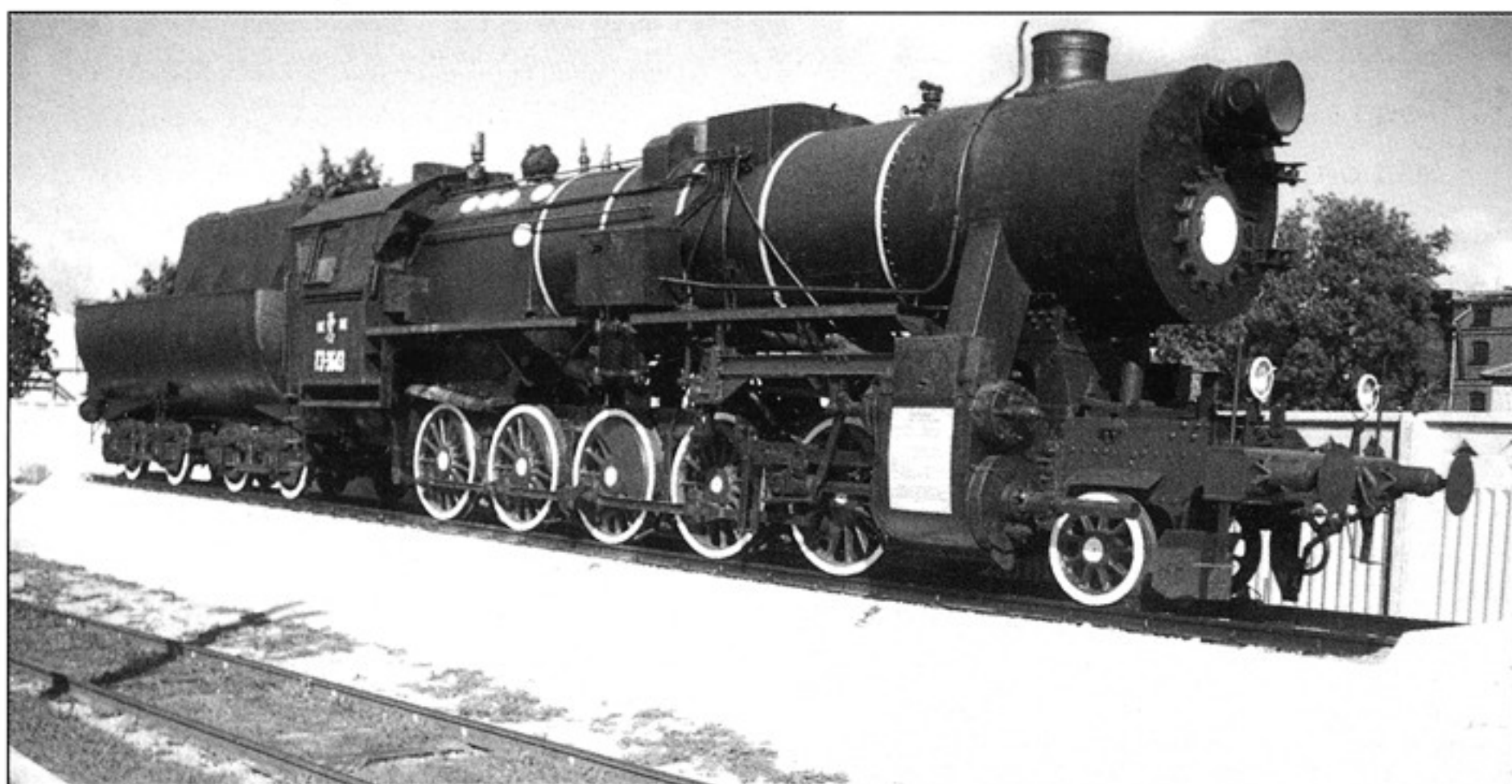
воде, куда я приехал для приемки тепловоза ТЭ10У-0001. Во время пробного пробега до станции Старобельск, где также проводились замеры шума в кабине, тепловоз вел себя безупречно. То же самое было при перегоне тепловоза на Щербинку и во время длительных испытаний. Несмотря на жесткие условия испытаний, локомотив ни разу не подводил. Особенно меня поразило полное отсутствие каких либо потегов топлива, масла или воды. В декабре 1989 года тепловоз сдали в депо Унеча, а следующим летом он опять прибыл на Щербинку для других испытаний. Здесь пришлось удивляться вторично. После года работы со сменными бригадами машина была в том же безупречном состоянии! Прекрасно работали такие опытные узлы, как турбокомпрессоры ТК-34-09, двухрежимные форсунки. Обычное для дизелей 10Д100 закоксование выпускных окон дизеля было незначительным, выхлоп - прозрачным. Контрольная разборка дизеля показала его полную исправность.

Надо сказать, введение формально новой серии сопровождалось некоторыми «побочными эффектами». Так, в депо Унеча одновременно работали тепловозы ТЭ10С-0001 и 0002 и ТЭ10У с теми же номерами. Если бы выпуск «десяток» и их усовершенствование продолжались в рамках прежней серии ТЭ10М, таких недоразумений не было бы. В депо, где одновременно работали ТЭ10М и ТЭ10У, работу локомотивных бригад и электриков затрудняла совершенно разная нумерация одних и тех же проводов при идентичных электросхемах.

Кроме того, начало постройки тепловозов ТЭ10У в 1990 году совпало с пуском на Харьковском заводе в серийное производство модернизированных дизелей 10Д100М1. Начавшие возникать неполадки дизелей в депо автоматически переносили на серию тепловоза, хотя Ворошиловградцы здесь были ни при чем. Основные нарекания были связаны с пониженной частотой вращения коленчатого вала на нулевой позиции, работой топливной аппаратуры и агрегатов наддува. Это вызывало интенсивное отложение нагара на выпускных окнах. В целом же конструкция тепловоза оказалась удачной. Тепловозы ТЭ10УТ на многих участках стали водить пассажирские поезда одной секцией, что позволило изрядно экономить и топливо и затраты на ремонт, особенно после модернизации с установкой дизелей 5Д49.

К сожалению, из-за наступивших политических перемен выпуск тепловозов этой серии продолжался недолго. Самый большой номер, который мне встречался, был у тепловоза ТЭ10У-0555.

Новый музейный объект колеи 1435 мм



Появился в августе 2004 года на станции Черняховск Калининградской железной дороги на постаменте паровоз серии **ТЭ-3643**. Паровоз хорошо виден из проходящих поездов. Примечательно, что паровоз стоит на отрезке пути колеи 1435 мм. Скорее всего, что это единственный в России паровоз-памятник европейской колеи! Паровоз по частям перевезли с базы запаса ст. Красновка, собирали и красили на постаменте. Трудовой путь паровоза славен и интересен. Он сумел поработать в депо Брест, Витебск, дважды менял ширину колеи на 1524 мм и обратно, а службу закончил в 1986 г. на базе запаса ст. Красновка. В честь трудовой доблести работников станции Черняховск этот паровоз и установлен. Об этом говорит укрепленная на правом цилиндре этой славной машины мемориальная табличка, на которой запечатлена краткая биография.

Заодно мы узнаем, что паровоз построен на заводе в Геннинсдорфе. И тут загадки начинаются. Поиски в справочниках, такой завод найден не был. И хотя этот знаменитый «военный» паровоз строили 17 заводов Европы, находившейся под оккупацией гитлеровской Германии, но такого завода в этом списке нет.

По книге М. Раймера, признанного исследователя серии 52-х паровозов, известен паровоз 52 3643 постройки завода WLF (Wiener Lokomotivfabrik AG) Флорисдорф, Германия, в ноябре 1943 г. и попавший с территории Чехословакии в СССР в 1945 г. Тогда паровоз был почему-то перенумерован в ТЭ-4643 с припиской по Красновке.

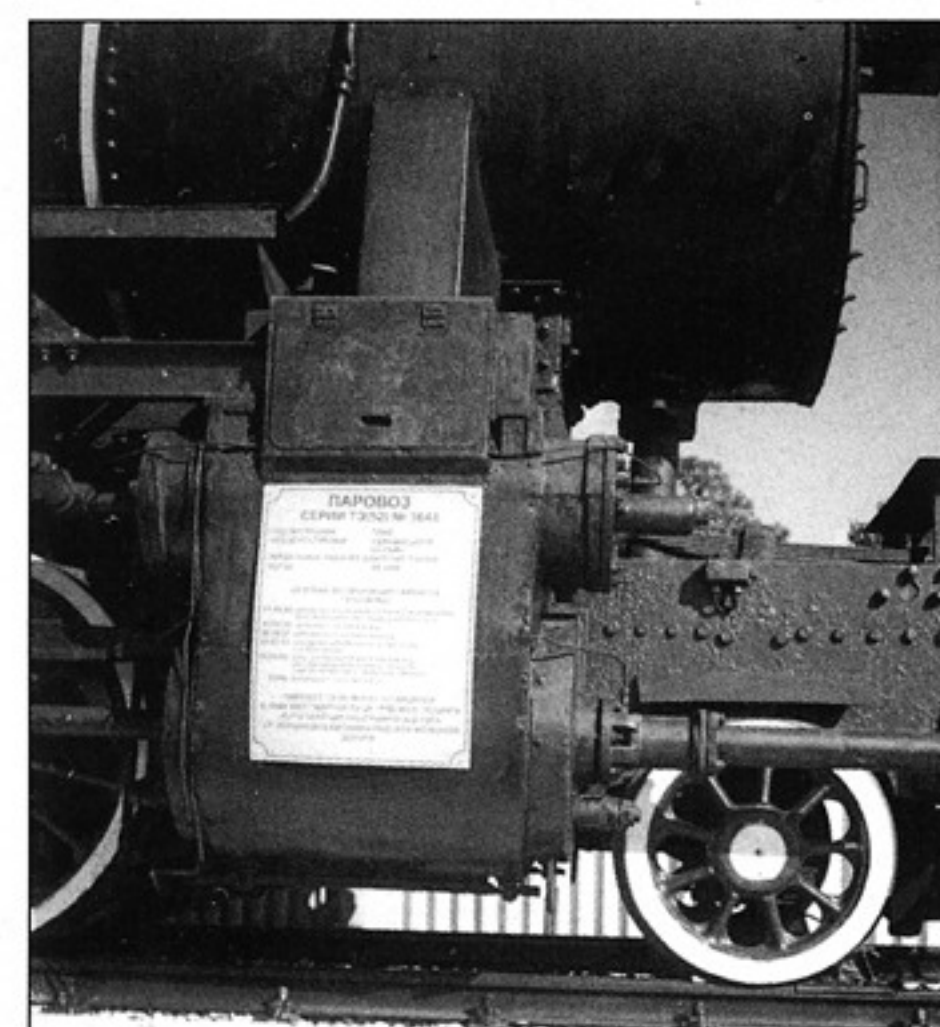
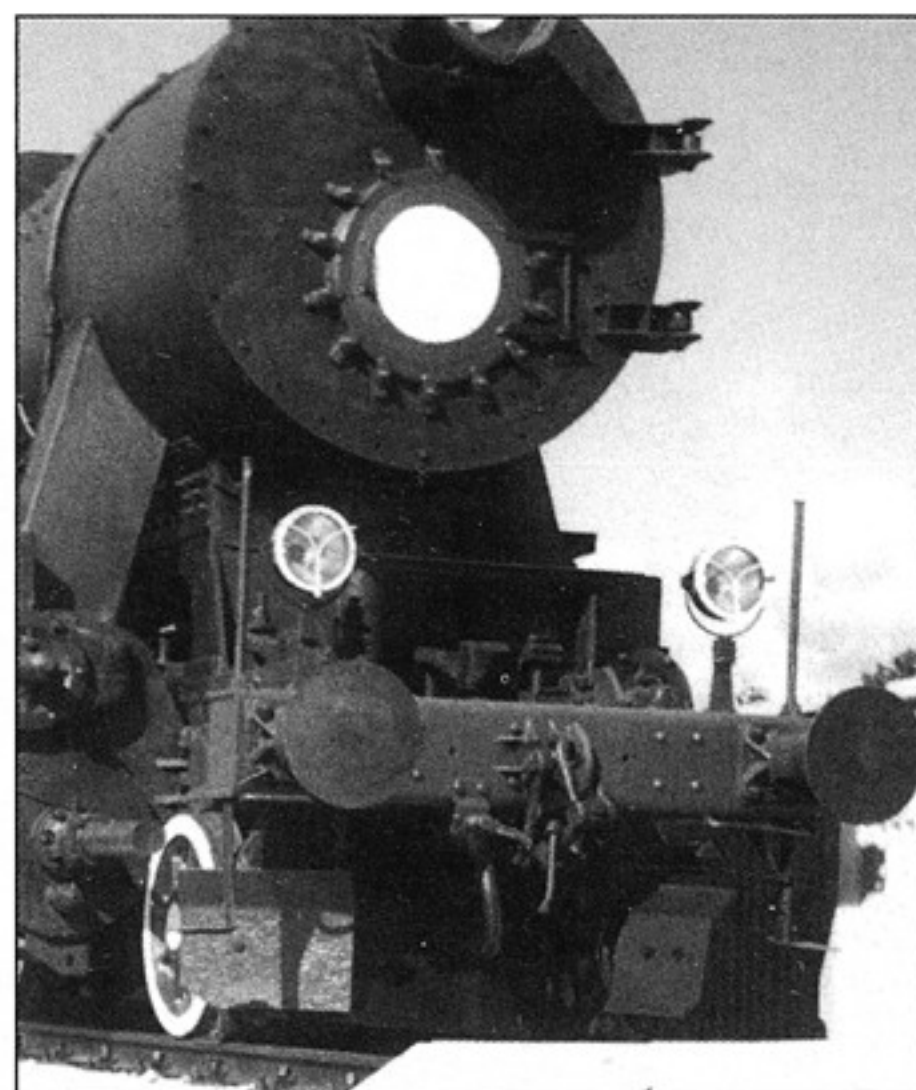
Внешний вид паровоза удовлетворительный, однако, как и на расположенной рядом «Лебедянке», не навешены дышла, не нанесены надписи на буферный брус и несколько других недостатков, объяснить которые просто невозможно. Например,

стремление превратить технический памятник в расписную «игрушку». Окраска крышки дымовой коробки произведены в «индийском» стиле. Ста-



рые ветераны-паровозники еще помнят, что на этих трофейных машинах на крышках дымовой коробки гордо красовались звезды Победы, были и «обводки» на буферном бруске и на тендере, были и именные «комсомольские» паровозы, но не было «индийского солнца»! Теперь есть!

Еще один интересный способ "музеефикации" уникальнейшего подвижного состава - это превратить паровоз О^в-14 в "мусоросжигатель". Очевидно, устроители этого в буквальном смысле восприняли знаменитый сатирический монолог Аркадия Райкина, что пользу должны приносить буквально все - балерины - крутить динамо, а футболисты "двадцать два бугая" - во время игры асфальтировать поле.... Классика жанра - бессмертна! Фото В.Власенко, Пермь-II



Д.Теренчев, фото Казакова А.Р.





ЭР758-44 установлен в качестве памятника на ст. Сватово Донецкой ж.д. в честь 125-летия Донецкой ж.д. в 1995 г. Памятник расположен недалеко от вокзала и стоит под углом 90° относительно оси пути станции.

Фото С.Палиенко, 2004 г.

Паровоз-памятник **Л-1273** установлен на станции Вожега в честь 105 летия поселка.

Фото Е.Полянского, 2000г.



Судьбу локомотива-памятника фактически разделил тепловоз Луганского завода **2ТЭ116-827(секция Б)**, установленный в качестве тренажера в Кременчугском техникуме жд транспорта. Тепловоз был отремонтирован в депо Гребенка Южн.ж.д., и установлен в 2003 г. в сцепе с дизельной рефсекцией и пассажирским вагоном.

Фото И.Мельника



... в качестве эксперимента на электровозах ЧС7 серии 82Е₅ заводом Шкода были установлены галогеновые прожектора. Особенностью данных прожекторов было то, что в блоке каждого имелось по два отражателя и по две галогеновых лампы. Луч света каждой лампы можно было настроить отдельно, т.е. один луч направлялся на дальнее расстояние, а второй на ближнее, также направления лучей менялись и в горизонтальной плоскости. Конструкция была достаточно удачной и имела положительный отклик от локомотивных бригад, но в виду советского менталитета, «когда все хорошее надо нести домой», с электровозов стали пропадать лампы, а потом и отражатели.

Устав восстанавливать прожектора, ремонтники их заменили типовыми. При строительстве следующих партий электровозов на них устанавливались обычные прожектора.

Дм.Чернов, фото из личного архива, **ЧС7-122**, ст.Иловайск, конец 80-х годов.



На октябрь 2004 года, тепловозы ТЭЗ находились в приписном парке депо Южно-Уральской (Челябинск, Курган, Петропавловск, Троицк), Восточно-сибирской (Слюдянка, Улан-Удэ, Северобайкальск). Самый большой парк рабочих тепловозов ТЭЗ на Красноярской дороге в Аскизе, в депо Иланская последняя машина уничтожена в этом году. По Забайкальской дороге на 2003 год известно, что в депо Борзя была «тройка».

На Транссибе можно встретить и «древние» ВЛ60^к. К примеру, на Забайкальской довелось увидеть ВЛ60^к-105 (1960 г.в.), электровоз сохранил большую литую эмблему НЭВЗ под лобовыми окнами кабины машиниста, но, самое главное, локомотив сохранил неплохое здоровье и успешно работает на хозработках. Возможно, что это самый старый рабочий электровоз ВЛ60 на ноябрь 2004 года не только на Транссибе, но и в России, хотя в любой серии за высокими номерами иногда скрыты машины первого выпуска. К примеру, в депо Курган



ЮУЖД работает ВЛ10-909, а на самом деле этот номер нацепили на ВЛ10-037. Но это еще пустяки, приходилось видеть ВЛ10 с бортовыми номерами ВЛ10У, а среди тепловозов ТЭМ1 - с номерами и обозначением ТЭМ2, тепловоз 2ТЭ10М с номерами и обозначением 2ТЭ10У!

А.Расчектаев, на фото **ТЭЗ-5151** в работе в депо Челябинск, окт.2004 г.



Первенец серии ВЛ80^с -001 производит удручающее впечатление. Этот электровоз доживает свой век на б/з Карталы ЮУЖД и, к сожалению, не попал в создаваемый в Челябинске МЖТ. А ведь, если посмотреть, как «готовились» туда экспонаты, то чтобы подготовить ВЛ80^с-001, его оставалось только покрасить, и нацепить метельники - «экспонат» готов. Лишний раз подтверждает отстраненность и непрофессионализм людей, занимающихся музейной деятельностью на РЖД.

Игнорируется общественное мнение, исследования энтузиастов, а ведь во всем мире - это один из важнейших компонентов эффективной работы, когда общественная инициатива реализуется в тесном сотрудничестве с властью и организациями.

ВЛ80^с-001 на базе запаса Карталы ЮУЖД. Фото А.Савенко, окт. 2004г.

Согласно приказа по УЗ (Украинские железные дороги) на Украине с 01.01.03 сняты с эксплуатации и подлежат исключению из инвентаря все электросекции $С^P_3$.

Поводом появления такого решения стал обрыв и падение на путь торцевой площадки переходного суфле одного из вагонов поезда $С^P_3$.

До момента данного происшествия в эксплуатации на УЗ, находилось восемь электропоездов $С^P_3$. Из них 5 составов (по 7 вагонов в каждом) работали в депо Славянск – т.ч. Донской ж.д., остальные три состава были приписаны к т.ч. 9 Мукачево Львовской ж.д., состоявшие из пяти вагонов каждый. Таким образом, общее число работающих вагонов равнялось 50-ти! Все поезда депо Славянск ездили самостоятельно и имели составность Г + М + П + М + П + М + Г. В депо Мукачево иногда составы таскали электровазонами – в горах.

В июне 2001 и в мае 2002 года мне довелось побывать на Донецкой ж. д. и в депо Славянск, а также на некоторых станциях, куда еще ходили эти древние электрички – «эсэрки». Впечатление на любителей ж. д., они производили незабываемое. После Киевских ЭР, ЭР9Е и ЭР9Т увидеть почти «ископаемые» секции, даже с вагонами довоенной постройки было более, чем интересно. Спрыгивающие, садящиеся на ходу и толпящиеся на подножках пассажиры – напоминали старинные фотографии из архива или древние городские трамваи с открыток. Сам внешний вид поездов и окружающая их обстановка, казалось, вводили в заблуждение, относительно того, какой теперь год. Только новенькие ЭД2Т, купленные в России для депо Славянск, возвращали к действительности. Какая-то удивительная легкость и уют царили на души при наблюдении за «эсэрками». Они были настолько простыми и примитивными – почти игрушечными, по сравнению с современными электропоездами, что как-то трудно было воспринимать их всерьез, а только как самые настоящие ретро поезда для туристов – любителей железных дорог. Здорово было прокатиться в старинном вагоне, бодро бегающем по своему маршруту, и представить, что за окнами есть еще и паровозные участки, а где-то работают ТЭ2, ТЭ3, ТЭП10, ВЛ22... Фактически, $С^P_3$ был самым старым, из находящегося в регулярной эксплуатации на тот момент времени, подвижной состав на сети Укрзализныце. Они пережили и паровозы, и старые деревянные пассажирские вагоны и целые серии тепловозов и электровазонами, работавших некогда вместе с

«Вспомните эсэрки»



$С^P_3$ -116 35 на ст. Лозовая Южная ж. д. Приписки депо Славянск Дон. ж.д. На фронте кабины надпись «Чумацкий шлях» (рус. Млечный путь). Фото Н. Дудника, 1996г.

ними – бок о бок на протяжении нескольких десятков лет. Теперь место «эсэрок» заменили в списке раритетов электропоезда ЭР1. Впрочем, их судьба не может быть такой же интересной как у $С^P_3$ так как они проходят капитально восстановительный ремонт (КВР) на Киевском ЭВРЗ, и их облик во многом становится близким к современным электричкам, а $С^P_3$ отслужили и ушли, практически такими же, какими построили их много лет тому назад. Еще долго мы сможем наблюдать отдельно стоящие вагоны в виде гаражей, сараев, складов и

бытовок при различных депо или на дачных участках, но уже никогда мы не увидим их на просторах наших железных дорог...

По мере поступления в тч2 Славянска новых ЭД2Т, а также передачи из тч20 Ясиноватая поездов ЭР2 и ЭР2Т, «старушки» - $С^P_3$ понемногу списывались, а также сокращались протяженность и количество их маршрутов следования по плечам обслуживания депо. За последние несколько лет до снятия с эксплуатации они уже перестали ходить на Донецк, Лозовую, Ясиноватую и на другие крупные стан-

$С^P_3$ -121495 на ст. Мукачево Льв ж.д. Фото А. Гопкало, 1998г.



ции больших городов. Затем перестали ездить и на Никитовку, Близнецы. Пожалуй, последнее их место эксплуатации – это участок Краматорск – Славянск – Красный Лиман. Кто знает, когда и как происходила последняя поездка на «Эсэрке»... Просто, однажды, они не выехали на дорогу, и все. Теперь остались только фотографии, отображающие их «жизнь». В мае 2002 года на путях т.ч. Ясиноватая Донской ж. д. все еще находился, уже разграбленный, головной вагон еще клепаной конструкции, (от поездов С^А или С^В), а кроме этого (используется до сих пор) маневровый моторный вагон С^Р₃-1629. У него нет автосцепки в одной стороны и он применяется для подачи и выдачи из цеха депо электропоездов ЭР2 и ЭР2Т. На путях т.ч.1 Красный Лиман – стоит вагон С^Р-699, на котором сохранились старые трафареты, о капитальном ремонте на КЭВРЗ от 80-х годов прошлого века. Встречаются также на Донецкой и Приднепровской ж.д., так называемые, «СВИКСы» - самоходные вагоны для испытания контактной сети, переоборудованные из моторных вагонов С^Р₃. В депо Мукачево поехать при работающих там С^Р₃ мне так и не довелось, в силу разных причин, но мои коллеги там побывали и успели отснять последние С^Р₃ в работе. Уже позднее в июне 2004 года я с коллегами посетил депо Мукачево. Оказалось, что одну из трех С^Р₃ сохраняют на базе запаса при депо, остальные отправлены во Львов на металлолом. Сохранился состав из пяти вагонов с одним головным: 217-74 + 1320 + 1328 + 17774 + 11774. Удалось выяснить у мастеров депо номера моторных вагонов, работавших тут в 1960 – 1980 годах:

С^М-047, 054, 060

С^Р-623, 728, 735, 743, 756, 888.

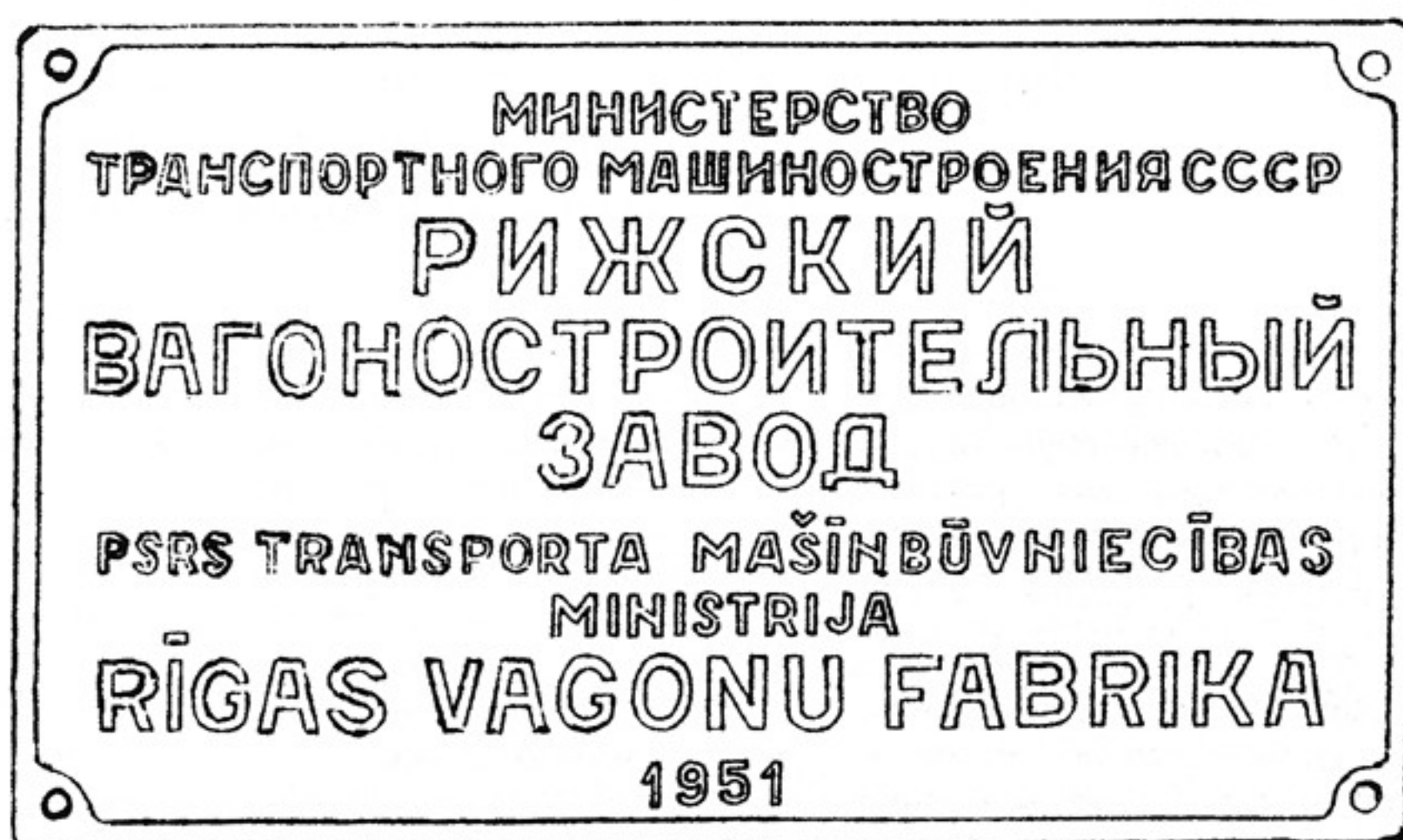
С^Р₃-1217, 1233, 1300, 1320, 1335, 1460, 1463, 1507, 1546, 1548, 1573, 1632, 1733, 1757.

Все эти цифры пожилые ветераны называли, практически, без запинки, так как проработали в депо всю жизнь и, наверное, будут помнить их всегда. Совершенно не специально была сделана фотография СРЗ-21461, около призмы тупика на ст. Красный Лиман. Случайно, из-за тесноты получился этот символический снимок «могилы с крестом» (он опубликован в ЛТ9/2004), предсказывающий скорую гибель оставшихся тогда «в живых» «эсэрок» на украинских железных дорогах.

сентябрь 2004 года



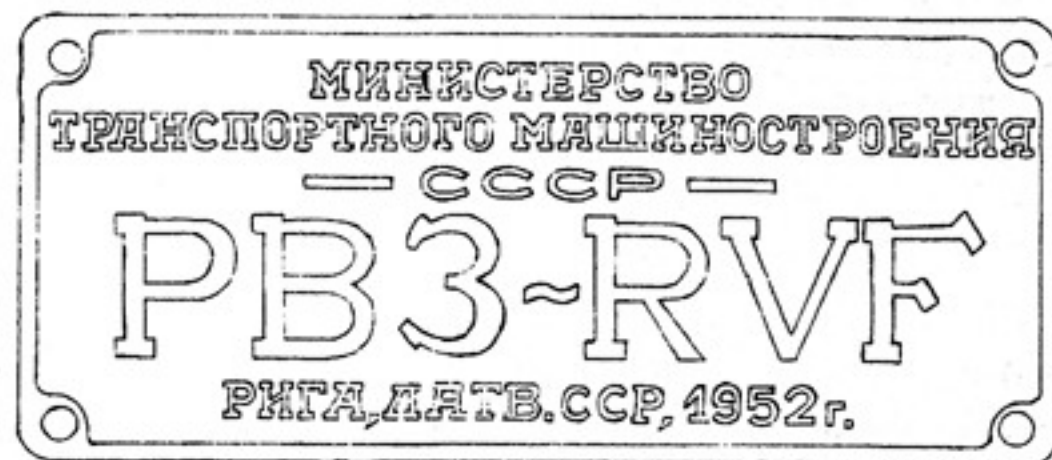
СВИКС-005 переделан из моторного вагона. На путях станции Кривой Рог-гл. Фото В.Петрусенко, 2001г.



Чертежи табличек:

(вверху) табличка устанавливалась около входных дверей на кузове каждого вагона поезда - алюминиевая;

(внизу) табличка устанавливалась на рамах тележек вагонов (чугунная) и в салонах вагонов такая же, но алюминиевая;



ЭД2Т-0051 на смену С^Р₃ на ст. Никитовка Дон. ж.д. Фото С.Палиенко, 2001 г.



Последний поклон

(из воспоминаний о начальнике строительства Черноморской железной дороги Александре Тиграновиче Цатурове его жены Конкордии Владимировны Цатуровой)

Приношу благодарность правительству Республики Абхазии, решившему сохранить память об Александре Тиграновиче Цатурове, начальнике строительства Черноморской железной дороги, для будущих поколений.

К.В.Цатурова

*«Жизнь человека совсем немного значит по сравнению с его делами»
Э.Хемингуэй. «Острова в океане».*



Очень трудно писать неписателю, да еще о человеке, с которым пройдено почти 42 труднейших года жизни и который, полный сил и энергии, работая на ответственном посту, так неожиданно ушел от нас...

С самого начала надо сказать главное: Александр Тигранович Цатуров всегда был человеком дела и долга. Даже познакомились мы с ним по делу, во время учебы в Московском Институте Инженеров Транспорта. В 1926 году в Ленинкане произошло сильное землетрясение, разрушившее почти весь город, и Цатуров по поручению Закавказс-

кого Землячества (была такая организация по оказанию материальной помощи студентам из республик Закавказья) собирал средства для пострадавших. Вот он и решил для более успешного сбора средств «мобилизовать» девушек-студенток. Девушек в то время в технических ВУЗах училось мало (по две-три на курс), и я попала в число «мобилизованных».

В начале 1930 года Александр Тигранович окончил институт, и уехал на работу в Закавказье, предварительно «забронировав», как он выражался, меня, то есть мы зарегистрировались в

ЗАГСе. Эта бумажка действительно пригодилась, когда я через полгода окончила институт, меня тоже направили на работу на Закавказскую железную дорогу.

Александр Тигранович со своим организаторским талантом строителя, большой все растущей эрудицией и опытом прошел длинный и прекрасный путь от прораба станции Навтлуг до Начальника строительства Черноморской железной дороги и впоследствии Управляющего трестом железнодорожного строительства всего Закавказья (ЗакТрансСтрой).

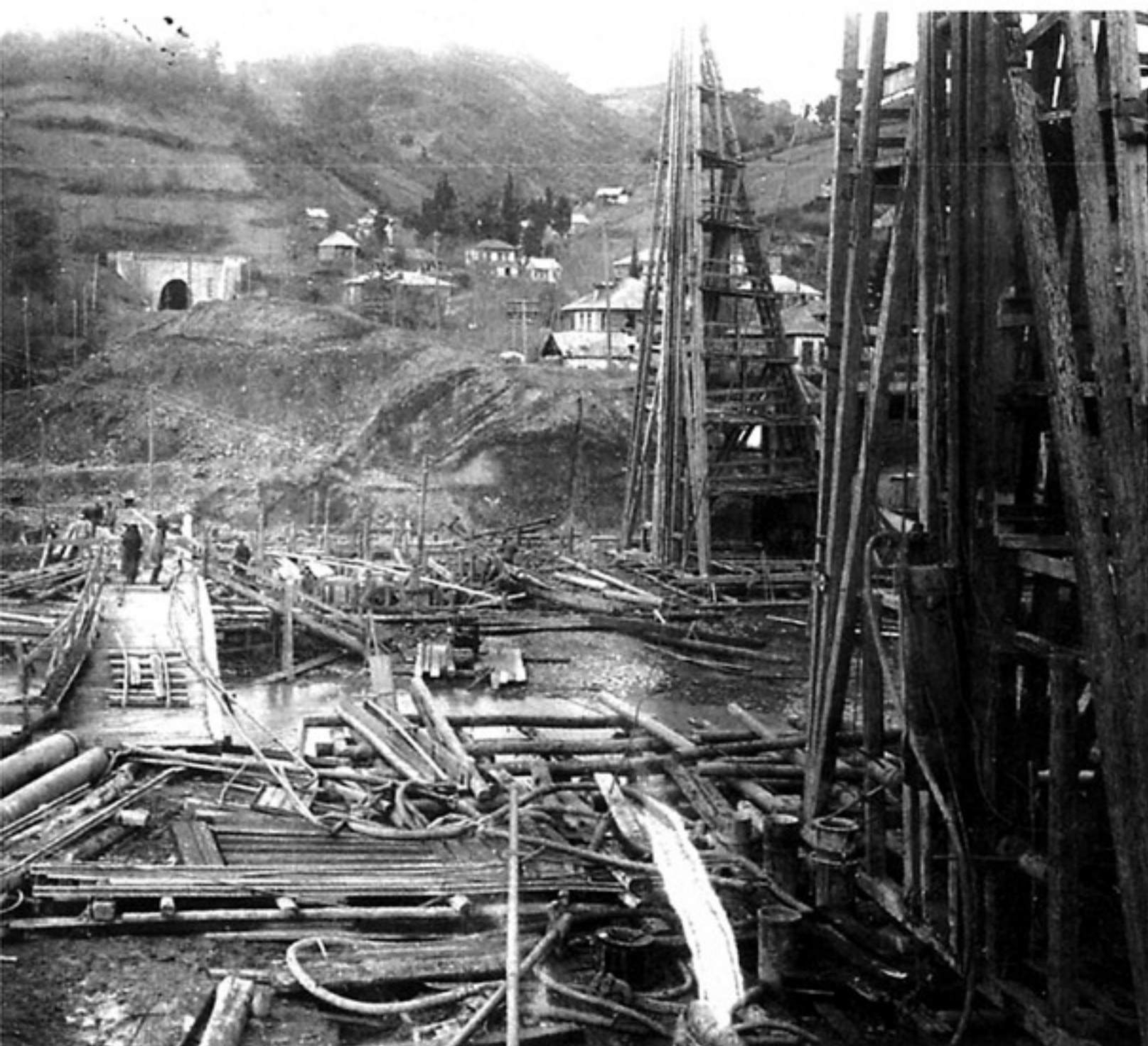
О его детстве и юности знаю мало: был он замкнут, неразговорчив, но о красотах Закавказья он в Москве рассказывал много и собирался все показать мне. Посмотреть же пришлось (конечно, за 42 года жизни и работы всего насмотрелась) только самой и по работе (я работала инженером и на строительстве Черноморской железной дороги, и потом в проектно-Институте и объездила много мест) и во время отпусков с детьми. А поехать, чтобы вместе отдохнуть и полюбоваться природой, нам за всю жизнь так и не пришлось.

Александр Тиграновичу всегда было некогда. Отпусками он пользовался, в лучшем случае, раз в три года, чтобы не уезжать во время строительных сезонов (а строительный сезон у нас в Закавказье ведь круглый год), а если редко и уезжал, то зимой (в дождь и слякоть), а мои отпуска,

конечно, были связаны с каникулами детей. Отдыхали вместе один раз (уже в конце жизни), когда, после перенесенного им в 1963 году инфаркта, врачи не советовали отпускать его одного. После болезни он ездил в отпуск (в санатории), правда, каждый год, но опять-таки зимой (в феврале), когда все планы и заявки на материалы и механизмы по строительству были составлены и утверждены. Для утверждения планов он ездил сам, а заодно и «выколачивал» материалы и механизацию, - его уважали, ценили его опыт и энергию и не могли отказывать. А отдыхал все тут же на Кавказе и временами навещал и контролировал строительные объекты.

Александр Тигранович рано потерял отца, воспитывался в семье родителей матери. В 1921 году, после окончания гимназии, вступил в комсомол и был направлен на работу в органы ЧК, был награжден именным оружием. Потом - работа на Закавказской железной дороге и заветная командировка в 1925 году на учебу в Москву.

Дед его был фармацевтом, сестры к тому времени уже стали врачами, а он хотел стать и стал строителем железных дорог. В начале 1930 года, после окончания МИИТа, Александр Тигранович вернулся на Закавказскую железную дорогу и работал прорабом, а потом начальником дистанции пути в Навтлуге (около Тбилиси), строил железнодорожную школу, жилые дома и т. д. В



Беслетка - строительство железнодорожного моста через реку Беслетка, южный портал тоннеля под Сухум-горой.

работу он вкладывал всю свою кипучую энергию, весь энтузиазм. О работе не забывал даже ночью, бредил во сне («выгружать негде...», «цемента не хватает...»). А условия работы тогда, да впрочем и всегда на строительстве были и есть трудные в смысле нехватки материалов, средств организации работ, рабочей силы.

В конце 1930 года, по призыву ЦК партии, когда проходила мобилизация молодых инженеров-коммунистов на строительство (а членом партии Цатуров стал еще в 1928 году, в институте), Александр Тигранович был направлен в Закжелдорстрой начальником участка строительства Черноморской железной дороги. Сперва это был участок Гали-Очемчире, потом Цхакая-Сухуми, потом Объединенный участок Цхакая-Сухуми-Адлер. Позднее участок превратился в крупнейшее номерное строительство.

О значении Черноморской железной дороги, сократившей на 700 км путь в Закавказье, прошедшей по богатейшим природным местам, дающей путь для постепенного и все продолжающегося превращения Черноморского побережья во всесоюзную здравницу, знают все. Знают, конечно, и о громадном значении открытия сквозного движения по Черноморской железной дороге во время Великой Отечественной войны, когда в 1942 году был дан решительный отпор фашистским полчищам в горах Кавказа. Цатуров был тогда одновременно и начальником района строительства оборонительных сооружений.

Надо сказать, что здание Управления строительства в Сухуми было разбомблено и пришлось переехать навстречу войне в Новый Афон, где падали хотя бы не бомбы, а только осколки зенитных снарядов. В Управлении было введено казарменное положение, спал Александр Тигранович в служебном кабинете (даже еще и в 1943 году, по возвращении в Сухуми) — война!

Сейчас, когда дорога оснащена и украшена монументальными, прекрасной архитектуры, вокзалами, жилыми домами, служебными зданиями, поселками линейных работников, когда все кругом благоустроено и утопает в массе вечнозеленой растительности, может быть трудно представить, сколько человеческого труда вложено во все это, сколько забот, тревог, технического поиска, смелости, риска, какая поистине титаническая работа произведена строителями.

Вспоминая о годах работы Александра Тиграновича Цатурова на строительстве, фактически

вспоминаешь историю сооружения ЧЖД.

Черноморская железная дорога пересекает много водных потоков, начиная от больших кавказских рек (Ингур, Гумиста, Бзыбь, Кодор, Мзымта), десятков средних и малых и кончая ручьями и временными потоками, которые, увеличиваясь после ливней или в период таяния снегов в горах, приносили немало бед и разрушений, пока не были укрощены строителями. Кроме того, из-за слабых грунтов и больших размывов при паводках, сооружения на этих потоках имеют глубоко заложенные фундаменты или свайные и кессонные глубокие основания.

Черноморская железная дорога строилась в сложнейших геологических условиях, проходя по нескольким районам больших оползней (три сухумских, два афонских, три петропавловских). Проезжая по шоссе из Сухуми в Гагру, все видели, а местами видят до сих пор, вынесенные оползнями к пляжу и в море опоры железнодорожных мостов дореволюционной постройки бывшего общества Черноморской железной дороги, а также брошенные из-за невозможности сооружения подходов тоннели и высокие опоры моста на реке Бзыбь. Есть брошенные сооружения и в Гагре и в Мюссере. А какие нетронутые никем заросли деревьев и колючих кустарников держидерева, которые наши изыскатели именовали иногда «дремучий лес», были пройдены, исхожены, изъезжены много раз вдоль и поперек, пешком и верхом (одноместный зелененький «жук» с «собачьим ящиком» сзади для попутчиков был для поездок в обком и на более длинные расстояния).

Опыта строительства и даже проектирования противооползневых сооружений не было. Многие решения принимались на месте, подсказывались в ходе работ. И рождались уникальные, надежные сооружения. То же надо сказать и об организации строительства и о методах производства работ. Так как тоннели строились медленно, для открытия сквозного движения Сухуми-Адлер в 1942 году пришлось построить обходы (в Новом Афоне и на Мюссерском перевале). Срок командованием был дан короткий. За 40 дней полотно железной дороги было проложено по оползням и укреплено подпорными стенами.

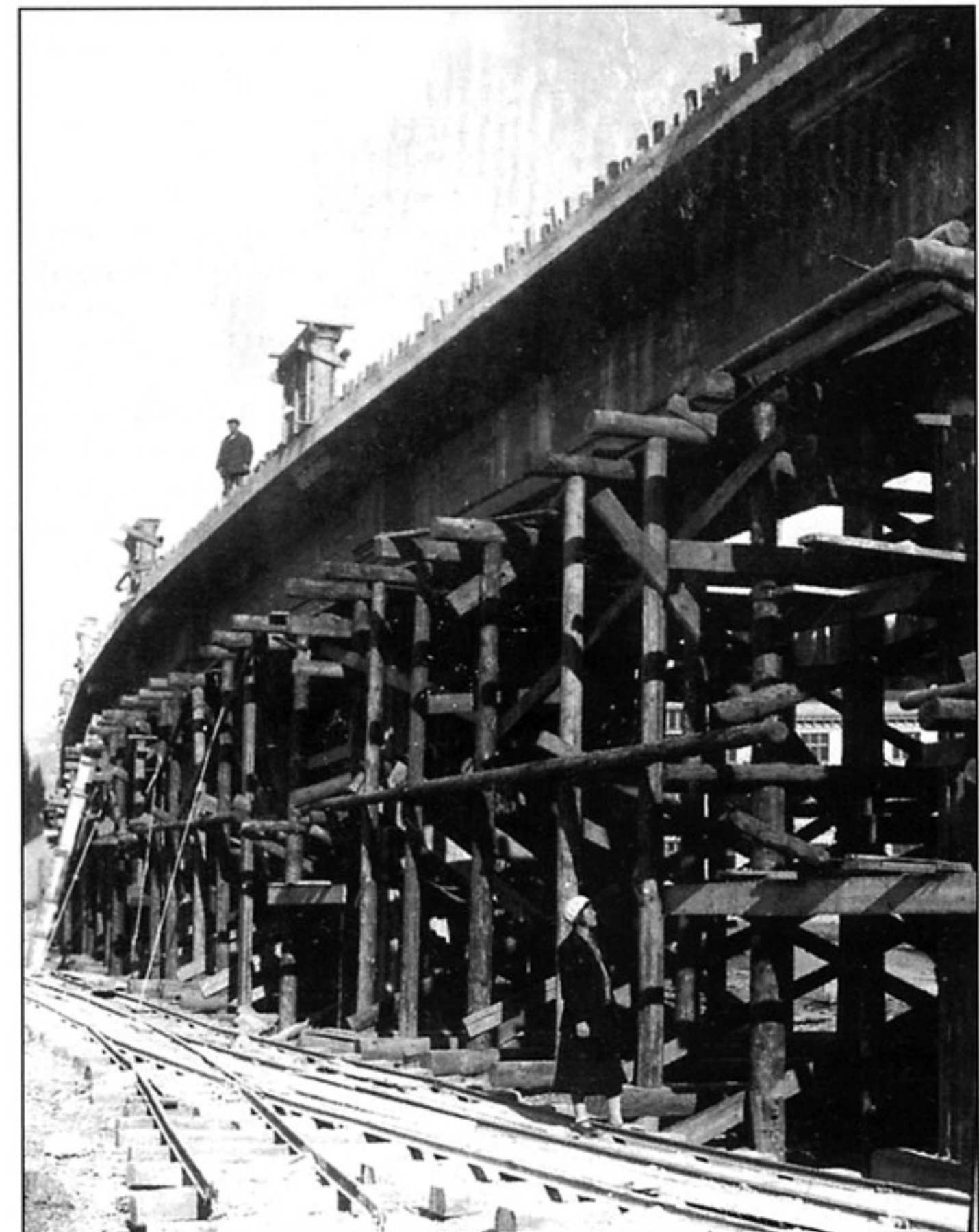
Бывший главный инженер бывшего Общества Черноморской железной дороги Николаев прислал Александру Тиграновичу письмо, в котором предупреждал о невозможности пройти по оползням и по синим глинам Мюс-



А.Т.Цатуров за рабочим столом. 40-е годы
Сотрудники ЧЖД: В.А.Спарапетян, К.И.Кешелава, А.Т.Цатуров, С.Д.Пилиди, К.В.Цатурова.



Строительство Южной эстакады. Сухум.





Паровоз ЭУ/х 686-47 на ЗКВ ж.д.

сер, так как эти глины, отличающаяся большой крепостью и трудно поддаваясь разработке в сухом состоянии, размокают под влиянием дождя и рассыпаются под воздействием воздуха и солнца, будучи вытасканы на поверхность. Но с большой ответственностью и риском строителями были построены обходы, а из синих глин даже сооружены высокие насыпи, так как привозить громадное количество другого грунта не было времени. Сердцевина насыпи выкладывалась из глыб синей глины, а засыпалась и обсыпалась другим грунтом, чтобы предохранить глину от вредного влияния воды и воздуха.

Объемы произведенных работ огромны. Из-за большого количества сооружений и их сложности Черноморская железная дорога — очень дорогая дорога. ЧЖД строилась долго, так как средств отпускалось, особенно вначале, немного, иногда только на консервацию сооружений, но строительство шло и тогда, как говорили «революционным путем» (так на средства консервации был построен мост через реку Келасури), путем жесточайшей экономии, мобилизации внутренних ресурсов, изыскания дополнительных средств.

Условия строительства дороги были тяжелые: затяжные дожди (одежда и обувь не высыхали за ночь), в связи с этим — бездорожье (невозможно было строить дороги ко всем объектам, главным образом из-за нехватки автомашин и средств механизации погрузки), болотистые подходы к рекам, вязкие грунты на оползнях, отсутствие, особенно вначале, механизации: бремсберг на строительстве Ткварчельской ветки казался верхом совершенства. Насыпи отсыпались грабарями, вручную узкоколейными вагонами. Фермы Кодора возили на буйволах. Когда забивались под опоры моста через реку Беслетку 43-х метровые металлические сваи, для которых имеющая-

ся в технике тех времен паровая баба Арциша была слишком легка, Александр Тигранович предложил утяжелить ее специальными чугунными балансирами, и она отменно сослужила свою службу под названием «бабы Цатурова». Однажды штормом опрокинуло баржи с лесом, пришедшим на строительство в Очемчире, и Александр Тигранович ездил с бригадой рабочих по всему берегу до Поти, собирая лес.

Еще одолевала малярия. Бывали месяцы, когда до 80% рабочих были больны малярией, а некоторым врачами предписывалось выехать из Абхазии, чтобы переменить климат.

Бытовые условия рабочих, по тем временам и по благодатным климатическим условиям Абхазии, были все-таки сносные. Во всяком случае бараки (общежития для одиноких и сезонных и комнаты для семейных), хотя и деревянные, простояли по 20 с лишним лет, потому что были построены добротно («в расчете на паровоз», как любили шутить строители). Снятые у местных жителей квартиры не отличались капитальностью: в доме, где жила наша семья, свободно продавались стены, через щели в полу было видно, как ходят хозяйские куры и свиньи, а «бухар» весьма плохо обогревал помещение.

Постепенно Черноморка (так называли ЧЖД) обросла кадрами и постоянных рабочих, выдержанных, преданных делу, которых можно было переводить с объекта на объект и которые потом принимали участие в работе других строек. Александра Тиграновича окружал прекрасный коллектив строителей, которых он уважал, увлекал, мобилизовывал, но о которых и неустанно заботился. Нельзя не вспомнить прекрасных инженеров-мостовиков: С.П.Басова, который опустил за свою жизнь полтора километра кессонов под опоры

мостов, и похоронен в Очемчире у моста через реку Гализга, последнего из его мостов, сданных в эксплуатацию, А.П.Кибальчича, Н.А.Михайлова и П.А.Абрамова, построивших в труднейших условиях мосты и трубы основной линии и Ткварчельской ветки; замечательных техников-путевиков: М.Д.Хвадагани, И.М.Цомая, К.А.Сасания; строителей Н.Г.Герасина, И.П. и Д.П.Кожиных, отца и сына Сотниковых, самоотверженно, днем и ночью, буквально по колено в грязи, строивших Черноморскую железную дорогу; дорожных мастеров Чикобава, Бигвава, Тодуа, Букия и много, много других. Причем это все были именно мастера своего дела, новаторы, рационализаторы, преданные строительству. Нельзя не вспомнить механиков И.И.Кученкова, Т.П.Султаняна и Н.В.Жвания (который вырос на строительстве из мальчика-подмастерья до начальника ремонтно-прокатной базы). А высококвалифицированные инженеры Д.И. и К.И.Кешелава, Ш.И.Маградзе, Ш.Н.Абуладзе, Г.А.Жданович, Н.А.Авалишвили, С.Д.Пилиди, Н.Ф.Шуйский, Г.Б.Кохтиев, В.Н.Жужунадзе, которые разделили с Александром Тиграновичем все тяготы строительства не только Черноморской железной дороги, но и других линий. А заведующий складом М.И.Давыдов, в нужные моменты превращавшийся в вербовщика рабочей силы или ездивший покупать лошадей. Начальником Келасурского карьера в тридцатые годы работал Г.Д.Гулия, который потом стал писателем. И много, много других: громадный интернациональный коллектив.

Талантливый оперативный руководитель, Цатуров никогда ничего не забывал, знал все мелочи работ на многочисленных разбросанных объектах строительства. Он знал все про всех, заботился о людях, старался помочь всем во всем. При распределении премий старался дать всем как можно больше, не забывал преданных делу, старательных, даже если они и не сумели, в силу сложившихся обстоятельств, выполнить план, окончить «горящий» объект.

Сам был в высшей степени скромный и не завистлив, хотя премии получал от министерства гораздо меньшего размера, чем давал другим. А начинали мы в 1930 году с партмаксимума, когда начальник-коммунист получал в два раза меньше, чем его беспартийный помощник. Но Цатуров никогда о деньгах не думал: раз так установлено, значит так надо. Александр Тигранович

очень любил детей, заботился о них, заставляя всех думать о детях, сам следил и проверял строительство пионерских лагерей, детских садов и ясель. Живое интересовался детьми сотрудников и рабочих, откликался на нужды рабочих, особенно, если они были связаны с детьми.

Цатуров любил работать и служебные дела невольно переносил в дом, особенно, когда что-нибудь не ладилось. И тогда мы все старались не беспокоить и не сердить его, понимая всю трудность и ответственность его работы. Очень часто находился между двух огней: выполнить невозможно, а высшие инстанции требуют. Сколько нужно было нервов, выдержки, внутреннего такта и энергии, чтобы сделать почти невозможное, и добиться выполнения задания. Вечерами, а иногда и ночью по телефону выяснял неотложные нужды на местах, напоминал, давал необходимые указания, не забывая ничего, что упускали порой сами местные работники. И всегда бывал доволен, если прорабы и начальники объектов оказывались у телефонов, хотя и поражался порой («не спит!»...). А днем ведь звонить было бесполезно, потому что в конторах, конечно, никто не сидел, все были на линии, на местах работ. И все работали много, на строительстве ведь не работают по 8 часов: у инженеров и техников, так называемый, ненормированный рабочий день, а рабочие, бывало, сами говорили: «вот пойдет дождь и будет у нас выходной».

Помню, как увидев у нас в конторе на строительстве южной сухумской эстакады висевший на стене график работы инженеров по 14 часов в день и без выходных (было такое время, работы велись в 3 смены, и даже во время дождя мы бетонировали пролеты эстакады, сооружая над ними временные крыши), он снял его со стены и сказал, что работать мы, конечно, должны, но афишировать график не надо. Были случаи, когда он вызывал врача и рекомендовал ему побыстрее вылечить больного или «поднять» что-то долго болеющего товарища. И врач приходил к такому больному и говорил: «Цатуров велел (!!!) закрыть бюллетень», считая, что фамилия Цатуров подействует лучше всякого лекарства. А некоторым «больным» Цатуров сам говорил: «Совесть тоже хорошее дело...» и увлекал людей своей энергией, сознанием ответственности за порученное дело. Сам болеть не любил, да и не болел никогда (даже малярией), а работал (на работе все проходит

быстрее — это известно). Даже в последние годы жизни, в декабре 1969 года, полежав некоторое время по предписанию врачей после тяжелейшего приступа стенокардии (когда специальная кардиологическая «скорая помощь» четыре часа билась, чтобы снять боли, а врач говорил мне, что ему очень «не нравится» его сердце), он требовал, чтобы врач разрешил ему встать и пойти на работу, так как это «именно сегодня необходимо»....

...Сумасшедшее безостановочное напряжение жизни сопровождало его всегда. Даже уже после окончания строительства Черноморской железной дороги, когда ему предлагали перейти на другую работу (в Научно-исследовательский институт в Москву, в Тбилгорсовет), он не мог расстаться со строительством, с оперативной, живой работой (терпеть не мог бумажки и бюрократизм) и решительно отказывался от любых должностей.

А потом пошли ветки Качрети-Мирзаани, Марнеули-Маднеули, Чиатурская, к ШаориГЭС; вторые пути Сурамского перевального участка; электрификация Армянской линии и Азербайджанской железной дороги; городские объекты Тбилиси (аэропорт и автовокзал) и Еревана.

Да, конечно, дело не в характере и сложности работы, а в человеке. Человек дела и долга во всякой работе будет чувствовать ответственность, и «легких» работ для него нет. «Как обидно — жизнь прошла», — говорил он в последний год жизни. Его тяготила даже мысль, что рано или поздно придется перейти на пенсию. «Что я буду делать без работы, — говорил он, — сам себе надоем...». Но уйти на пенсию так и не пришлось...

Талантливый руководитель, он умел подчинять себе, заставлять, убеждать. Во всех делах он был, даже незримо, руководителем. Выдержанный, честный, прямой, никогда никаких лишних слов, разговоров, высказываний...

Даже в домашней жизни я привыкла мерить свои дела по его даже невысказанным, но известным, конечно, установкам. Вспоминая всю прожитую нами жизнь, я могу и должна сказать, что мы никогда не ссорились, у нас не было времени и, кроме того, мы слишком уважали и ценили друг друга. Я его — за бесконечную энергию и горение на работе, он меня — за то, что я не обременяла его обыденными житейскими заботами, все брала на себя, ограждала от лишних забот и тревог. Он привык, что мы всегда здоровы и все у нас хоро-

шо. Александр Тигранович любил отдых в кругу семьи, нежно любил детей, наших девочек, и они платили ему заботой и вниманием. Вспоминая всю нашу жизнь, я не могу вспомнить ни одного дня, ни одного случая, чтобы дети обидели нас словом или делом, неуважением или невниманием, хотя воспитывались они сами, так как мы утром и вечером были на работе, а матерей у нас с Александром Тиграновичем уже давно не было.

Александр Тигранович любил женское пение (особенно Зыкину и Кристалинскую за «грудные» голоса); любил поэзию и читал наизусть из Надсона, Чаренца, Есенина; любил читать, любил театр, только некуда было ходить, когда работали на строительстве, да и уставал, конечно; любил, когда приходили к нам товарищи, знакомые, а когда работали на строительстве, все командированные из Москвы и из Тбилиси, конечно, бывали у нас.

Александр Тигранович не любил ханжества, подхалимства, не любил, чтобы обращались к нему через меня, и я всегда советовала всем для пользы дела идти прямо к нему — был он добрый, отзывчивый, незлопамятный. Уважал и ценил трудолюбивых, вдумчивых, знающих, преданных делу людей, прислушивался к их мнению и советам, ну, а риск всегда брал на себя, со всей ответственностью, до конца.

Благороден и благодарен труд строителя. Вечными памятниками остаются возведенные им сооружения, и являются лучшей наградой. Всю жизнь до конца, до последнего дыхания отдал Цатуров строительству, другим, будущему, никогда не задумываясь о собственном благополучии. Окружающие его соратники, товарищи, ученики любили его, и много осталось друзей.

Правительство высоко оценило его труд и преданность делу, которому он служил, наградив орденами и медалями. Среди которых два ордена Ленина и медаль «За оборону Кавказа». И даже памятный знак «Щит и меч» прислали ему в день 50-ти летия ЧК.

И ушел неожиданно, ночью, после трудового дня, сказав только: «Что-то мне нехорошо...», и принял нитроглицерин. Но тогда и это не помогло.

1974 год

Благодарим Ингу Михайлик, а также Николая Киселева (Нижний Новгород) и Алима Аджиева (Москва) за помощь в подготовке материалов

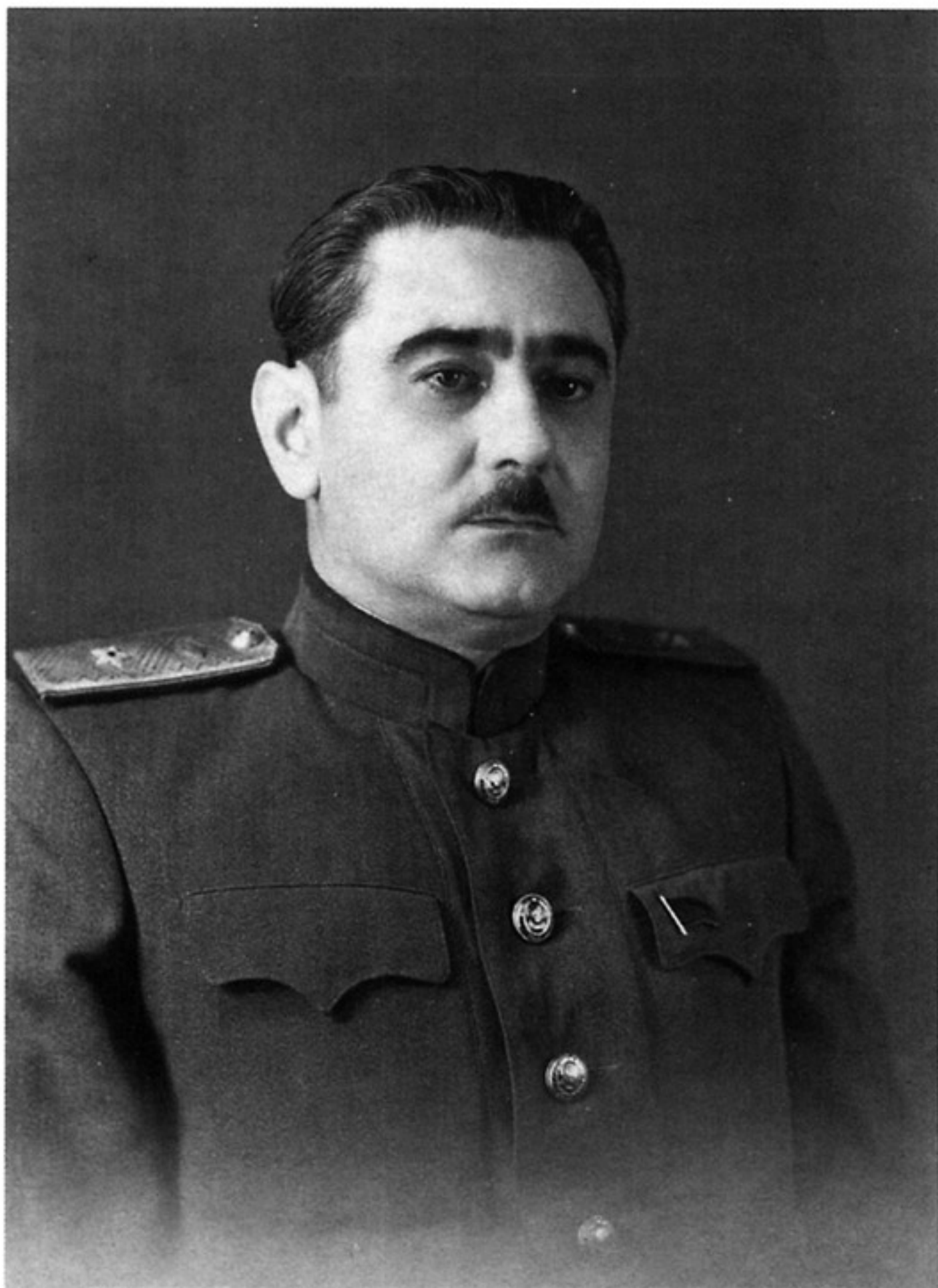


Платформа Бараташвили. Сухум. 1939 год.

А.Т.Цатуров в рабочей поездке по объектам.
40-е годы



А.Т.Цатуров. 50-е годы



Пути типа «Дековилля»

С начала строительства и эксплуатации Забайкальская ж.д. потребляла для своих нужд значительное количество леса и дров. Одним из районов, предназначенных для заготовки леса, была Татауровская лесная дача, расположенная в 50 км на запад от города Читы, на правом берегу реки Ингоды.

Для вывозки лесных материалов от разъезда Лесного основной линии ж.д. была построена ветка до станции Дровяной. Был, также построен мост через реку Ингоду.

Эта ветка используется и сейчас для вывоза добываемого открытым способом угля с разреза Восточный.

Наряду с подъездными ж.д. путями для вывозки дров к основной линии ж.д. использовался гужевой транспорт и некоторые другие необычные способы доставки.

В архиве Читинской области (опись Р608 – 2.23) сохранились некоторые документы о строительстве «путей типа Дековилля» на территории Татауровской лесной дачи. В настоящее время в этом районе находится крупный угольный разрез, поставляющий уголь для предприятий Читинской области.

В 1922 году началось строительство Гнилушкинской и Дековильской веток на Татауровской лесной даче. Согласно договору работы были поручены Тюменно-Исправительному отделению. Первый проект ветки был составлен Читинской дорогой в 1918 году. За 25 лет существования старой ветки, построенной на протяжении 65 вёрст, на значительном расстоянии по обе стороны полотна (до 5 и более вёрст) древесина была почти вся использована. Конечным пунктом ветки был разъезд Милнигун.

Кроме Гнилушкинской ветки широкой колеи, была построена ветка типа «Дековилля». Движение по ней должно было осуществляться за счёт силы земного притяжения. Рельсы укладывали с постоянным уклоном к месту выгрузки. Специально построенные вагоны (для перевозки леса и дров) должны были подниматься в верхнюю точку ветки с помощью лошадей. На особо крутом подъёме предполагалось использовать электромотор для привода лебёдки с тросом. Длина ветки по плану должна была составлять 11 вёрст 107 сажень широкой колеи.

Часть дороги была успешно построена. Сохранился акт приёмки в эксплуатацию ветки от 7 марта 1924 года.

«Мы нижеподписавшаяся комиссия в составе 10 человек, составили настоящий акт на предмет приёмки в эксплуатацию пятиверстного протяжения путей типа Дековилля, проложенных по территории Татауровской лесной дачи в районе станции Дровяная, от склада лесопильного завода №1 до квартала дачи №30, а также на предмет приёмки в эксплуатацию подвижного состава, состоящего из лесовозных вагонеток-сплотков специальной конструкции, выработанной для рационального пользования ими в целях перевозки лесных материалов, а также леса на Лесопильный завод №1.

Для движения вагонеток использовалась в одну сторону конная тяга, обратно – самоходом. Вагончики № 006, 008, 0011 оказались исправными.

Материал подготовил Коптилов Сергей Алексеевич. Будем признательны за дополнительную информацию по этой теме. 672038 г. Чита ул. Июньская 8 кв.49 / e-mail: kopo@mail.chita.ru

Комиссия в порожних вагонах, но с нагрузкой, состоящей из самих членов комиссии, последовала при помощи трёх средних лошадей (по одной на каждый вагончик) в направлении к 30-му кварталу, а по прибытии вагончики были поставлены под погрузку. Было погружено (см. таблицу).

Номер вагона	Погружено бревен	Длина, вершков	Вес брутто, пудов
006	9 шт.	6,5	270
008	6 шт.	7,5	210
0011	5 шт.	8,5	200

Вес тары вагончиков составил 20 пудов. Спуск вагончик № 006 прошёл с максимальной скоростью 30 вёрст в час и остановился за разъездом, оттуда с частичным использованием конной тягой дошёл до складов (без действия тормозов). Скорость составила V= не более 8 вёрст в час.

Вагончик № 008 прошёл спуск на всём протяжении с действием тормозов со средней скоростью 15 вёрст в час и без посредства конной тяги дошёл до складов.

Вагончик № 0011 вместе с членами комиссии в количестве 7 человек проследовал по всему протяжению со средней скоростью 8 вёрст в час и по желанию комиссии на пикете № 37 (перед спуском в ложину) сделал полную остановку. Частичное увеличение скорости до 10 вёрст в час допущено перед встречным подъёмом в 20/100 при выходе из ложины. По ходу вагончик должен был сделать остановку, но благодаря усилию некоторых членов комиссии продвинулся дальше и остановился на пикете № 26, откуда силою одной лошади был доставлен на склад. Пробег длился 23 минуты.

Путь исправен и допустим к эксплуатации. При внимательном обращении с вагончиками и сигналами нет никакой опасности для пользования. У каждого вагончика 4 тормозных колодки. Предельная скорость движения должна составлять не более 15 вёрст в час.»

Дорога заработала. По отстроенной части Дековильки было перевезено 3.753 шт. брёвен, 38 куб. сажень дров. Но после непродолжительной эксплуатации, посчитали Дековильку не пригодной к эксплуатации и невыгодной и почти не использовали. Себестоимость перевозки одного бревна составила 2 руб. 87 коп по Дековильки и 95 коп. гужевым транспортом.

Электромотор не был смонтирован и не работал. По результатам недолгой эксплуатации ветку собирались закрыть, а рельсы и скрепления использовать в других районах.

Дальнейшая судьба ветки на сегодняшний день неизвестна.

(Р608 2.23) Государственный Архив Читинской области. ФОНД Забайкальской ж.д. Р608. Опись 2, дело 23

Станция Сим. Фото С.М.Прокудина-Горского.
Из архивов



Первый начальник Петербурго-Московской железной дороги

Перелистывая страницы истории, связанные с железнодорожным делом России, чаще всего в памяти оживают имена первостроителей: Ф.А. фон Герстнера, П.П.Мельникова, Н.О.Крафта и многие-многие другие имена, чьи заслуги по достоинству оценены потомками.

Среди славной когорты инженеров-путейцев, в мемуарах современников, не часто встретишь имя А.Н.Романова - первого начальника Санкт-Петербурго-Московской железной дороги, тем не менее, 29 ноября с.г. (по нов.ст.) исполнится 200 лет со дня его рождения и мы постараемся восполнить этот пробел.

Родился Александр Никитич в дворянской семье. Получил прекрасное домашнее образование, знал иностранные языки французский и немецкий, впрочем, был силен и в математических науках. 14 лет от роду поступил воспитанником в престижный Институт Корпуса инженеров путей сообщения, который окончил в 1821 году вторым по успехам в науках, уступив первенство лишь М.С.Волкову.

Новоиспеченный инженер-путеец Романов в чине поручика попал под опеку А.Бетанкура, руководившего тогда строительством четырехкамерных гранитных шлюзов на старом устье Ладожского канала в Шлиссельбурге. По-видимому, это была хорошая строительная практика, так как уже в 1834 году Александра Никитича назначили директором-производителем работ Новоладожских шлюзов. За беспорочную службу чередой шли положенные награды и звания, и к 1838 году Романову присвоили чин полковника. В его семье, обосновавшейся Царском Селе в собственном доме, подрастали дети Анна, Екатерина, Александра и появившийся в том же, 1838 году на свет, сын Николай.

Наконец, в январе 1841 года, Александра Никитича назначили Управляющим Царскосельской железной дороги, которую он и возглавлял до апреля 1847 года. Затем последовала весьма насыщенная событиями четырехлетняя служба начальником I (Петербургского) округа путей сообщения. Романов был одним из тех, кто в эти годы составлял первые планы по устройству железнодорожных путей в империи. Ему, начальнику округа, пришлось участвовать в работах по улучшению Нарвского порта, рассматривать вопросы строительства железных дорог частными железнодорожными компаниями, следить за прочною и правильною выделкою кирпича и пр. Именно в

его бытность начальником Петербургского округа путей сообщения в Петербурге по проекту С.В.Кербедза был сооружен первый постоянный мост через Неву. В память за сооружение Благовещенского моста Александру Никитичу, как члену комитета по строительству моста, была вручена Золотая медаль.

Романов являлся председателем многих Комитетов, таких как Комитет по сооружению Воскресенского (Новодевичьего) монастыря (Московский пр,100), комитета по рассмотрению «закона, служащего основанием к разрешению постройки в Санкт-Петербурге и окрестностях фабрик, заводов и других подобных заведений», но самым важным детищем с 1848 года генерала- майора Романова, пожалуй было непосредственное заведование пассажирской станцией Санкт-Петербурго-Московской железной дороги в Санкт-Петербурге и «все ее устройства и весь опытный путь до Колпино и Александровского Главного механического завода со всеми возводимыми там и долженствующими быть возведенными зданиями и станциями в Колпино».

Кому же, как не инженеру-путейцу, генералу Романову можно было доверить руководство столь сложным инженерным сооружением, каковым являлась вновь построенная магистраль Санкт-Петербург-Москва? Наверное, выбор императора Николая I и Главноуправляющего путями сообщения П.А. Клейнмихеля был оправдан, но что послужило причиной отставки А.Н.Романова в октябре 1852 года от должности, так и остается загадкой. Возможно, это была опала, возможно, усталость, накопившаяся за долгие годы службы. Так или иначе, но почти год Александр Никитич находился не у дел, только в августе 1853 года возглавил он III, а еще через пять лет -XI округ путей сообщения.

Умер инженер Александр Никитич Романов 2 марта 1865 года, и в одной из последних записей формулярного списка Генерал-лейтенанта отмечалось: «усерден по службе, способности ума весьма хорошие». Таким он и останется в нашей памяти: равным среди равных, среди тех, кого принято называть первыми, ибо их трудами и стараниями множилась слава российских железнодорожников.

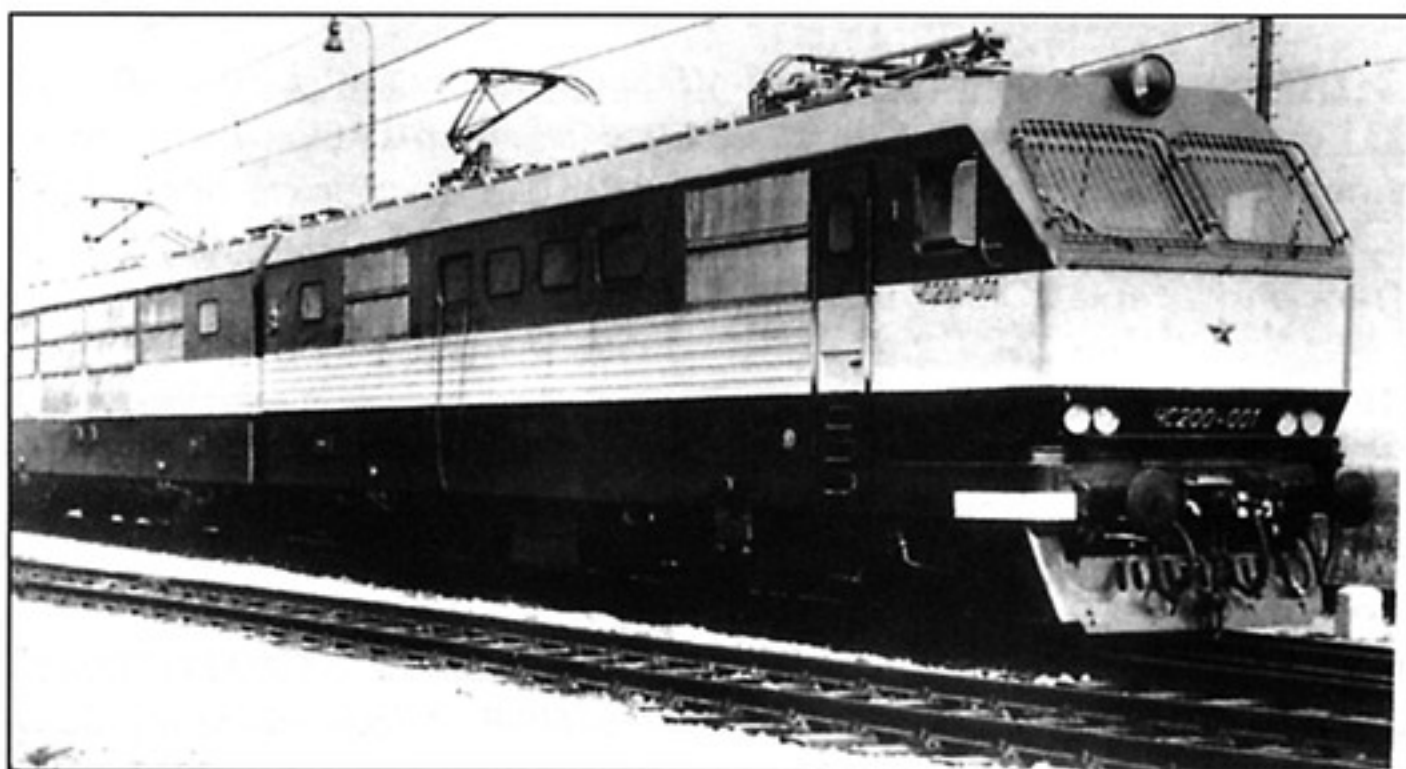
Директор Центрального музея Октябрьской железной дороги
Л.Давыдова

...хотелось бы узнать некоторые подробности из истории создания и эксплуатации **электровозов постоянного тока ЧС200**. Дело в том, что в книге В.А.Ракова 1990 г.и. на стр.56-57 помещен эскиз вида электровоза ЧС200 с особенностями конструкции кабины по типу ЧС2^Т. Да, и в тексте об этом упоминается. Но только применительно к первым двум номерам 001 и 002.

Согласно книги – с №003 общая длина электровоза ЧС200 была уменьшена почти на метр, и изменена форма кабины машиниста.

Но, тем не менее, на фотографии в книге «Скоростной и высокоскоростной жд транспорт» (Т1. на стр.89) хорошо виден электровоз с номером ЧС200-001 с ассиметричными токоприемниками, винтовой стяжкой, буферами и решетками на лобовых окнах – т.е. с иной конструкцией кузова, но с номером 001. Фотография эта из архива ЦМЖТ, 1977г. Поэтому и возник вопрос, чтобы разобраться с историей возникновения этих машин.

Жеребцов А.



КУПЛЮ

Фото станций Рязань 1 и 2, ст. Старожилово, Хрущево, Чегодамовка, Рязань 1 и 2 и др. / 140120 МО, Раменский р-н, п. Ильинский, ул. Садовая 9. Кулакову А.Г. Отвечу всем. Т 8(916)- 491- 57 -09

Фото ВЛ60К, ВЛ80Т, ВЛ80С, ЧС4Т, ВЛ11, ВЛ10У, ЧС2, ЧС2К / 140120 МО, Раменский р-н, п. Ильинский, ул. Садовая 9. Кулакову А.Г. Отвечу всем. Т 8(916)- 491- 57 -09

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

Подписку "Локотранс" полностью за 1993, 1994, 1995, 1996, 1999, 2000 гг. / 109461 Москва, ул. Братиславская, 16-1-64 Васильков Владимир / Т. (095) 347-19-62

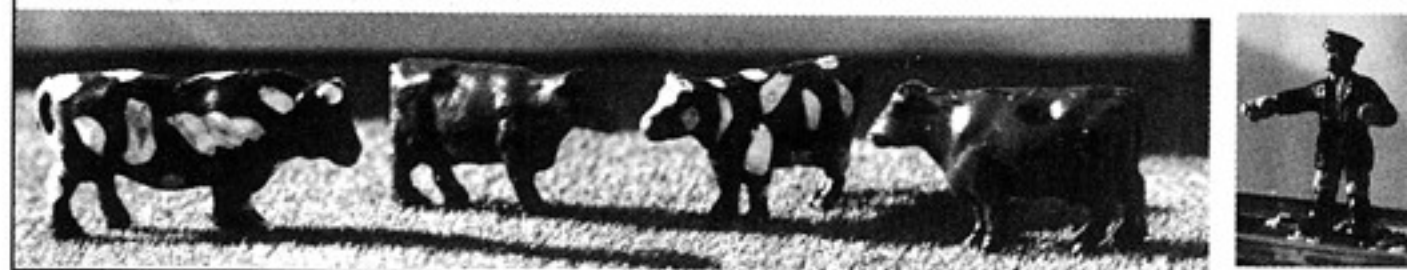
Чертежи, фото локомотива ТГК. Возможен обмен на модели ж.д. дорог, произведенные в Латвии. Aigars Klavins, Vidus prospects 25, LV-2010, Latvia / E-mail: AigarsKlavins@yahoo.com

ПРОДАЮ

Деревья любых масштабов, кусты, трава, балласт и др. материалы / 140008 Москва, 1-я Вольская 15/2-8/ Т. 8-917-540-80-52

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

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

Фото 10х15 ЭР2, ЭР2Т, ЭР2Р, ЭД9Т, ЭД9М, электровозы, тепловозы / 410009, Саратов, ул. Алексеевская 22/26-70, Сереброву А.Л.

ИЩУ

Ищу моделестов из Уфы, Челябинска, Перми, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Краснодара, Казани для технического обслуживания несложных макетов в магазинах "М-видео". Подробности почтой / 344058 Ростов-на-Дону, ул. Плехановская, 87. Ермоленко Сергею Викторовичу, ser_erm@mail.ru; (863)291-55-07

ФОТО старые, новые, цветные, ч/б электровозов ЧС4-001-160, 162-231 постройки "Шкода" 52е. Необходима информация об их истории в период эксплуатации на УЗ, СЖД, РЖД. Присылайте подробный каталог на мой адрес: Psenak Martin, Podhajska 1032/88, 914 01 Trencianska tepla, Okres Trenein, Slovenska Rep./Словакия

Ищу любителей железных дорог по переписке. Интересуют: ЧС7, ЧС8, ЧС4, ЧС4Т, ТЭП10Л, 2ТЭ10 в/и, ТЭП60, ВЛ80Т, М62 / 141068 Московская обл., Королев, пос. Текстильщики, ул. Советская, 11-69, Фролов С.В.

Фото ТЭМ1, ТЭМ2М, ТЭМ3, ТЭМ5, ТЭМ7, ТЭМ12, ТЭМ17, ТЭМ18, ЗМ62У, ТЭЗ, 2ТЭП60, 4ТЭ10С, 3ТЭЗ / 656008, Алтайский край, Бара-

НО 1:87



Miniaturmodelle

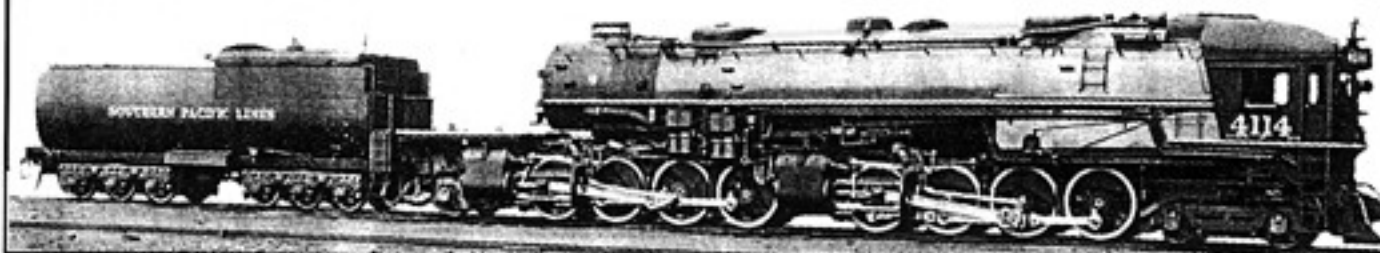
Модели автомобилей ГАЗ-51/52 и полувагоны РЖД-СЖД

www.miniaturmodelle.net

E-mail: sales@miniaturmodelle.net



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



Автомодели в масштабе 1:87

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

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

МОСКВА

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



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

«Военный коллекционер», Загородный пр-т, 42

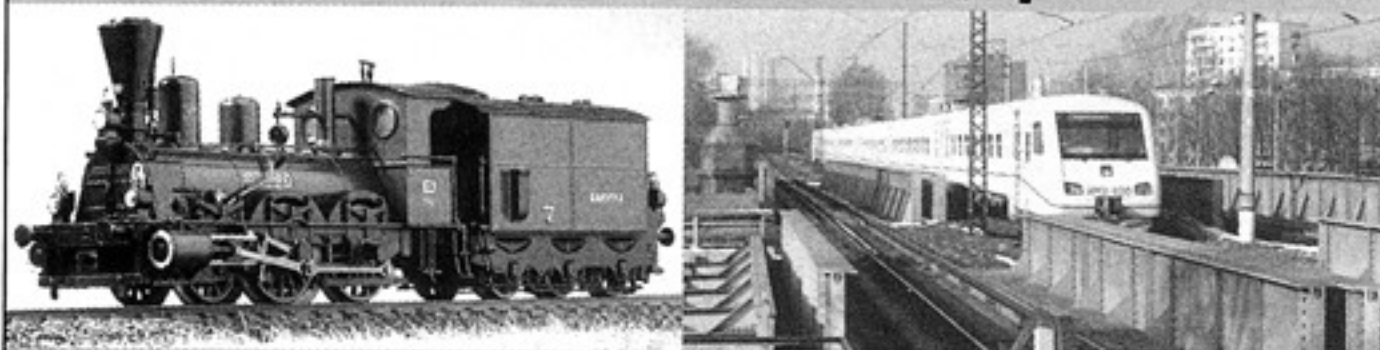
«Модель-экспресс», Транспортный пер., 8

КИЕВ

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

Частная рассылка по России

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

Магазин на "Тульской"
Модели железных дорог

Магазин работает ежедневно с 11 до 19 часов

Москва, метро "Тульская", Варшавское ш. 9

"Детская ярмарка на Тульской", 2 этаж,

Зеленая линия, пав. 26-67

Т. 8-926-234-80-58; 8(095)794-15-68 после 22.00

modelizm@mtu-net.ru

нул, 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.

Партнеров для обмена фото 10х15 городского транспорта России и СНГ - Германия. Отвечу всем на русском языке./ Frank Nindl, Militärscher Weg 31,D-12555 Berlin, Deutschland/Германия

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

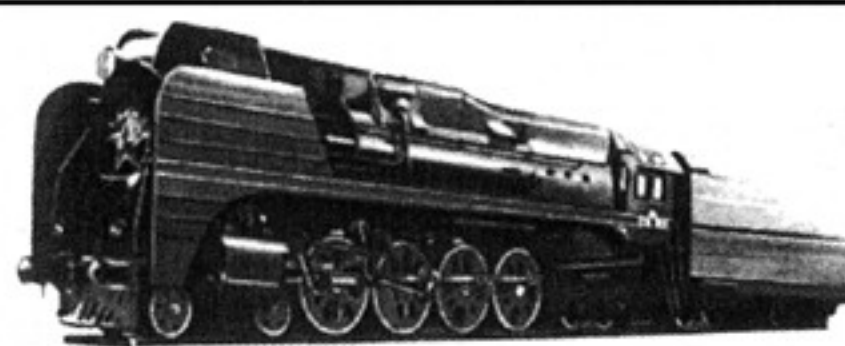
Партнеров для обмена фото 13х18 локомотивы Чешских железных дорог, Прибалтики и др. на фото М62, 2М62, 2М62У, 3М62, ЧМЭ2, ЧМЭ3, ЧМЭ5, 2ТЭ10, 3ТЭ10 и т.п. Высокое качество./ Jan Kudlicka, NOVA 152, CZ-294 28 CHOTETOV, Ceska Republika

МЕНЯЮ

Качественные фото ТЭП70 200-х и 300-х номеров, 2ТЭ10М, ЧМЭ3 и др. на фото паровозов. Вышлю подробный каталог в САК/ 414024 Астрахань, а/я 83, Строкань Дм.

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.



Ремонт подвижного состава моделей
железных дорог всех типо-размеров

КРУГЛИКОВ Виктор Михайлович

Т. (095) 181-92-05

пн-пт 12.00-17.00

"Modelena"



Железнодорожные модели - почтой

Адрес в Интернете: www.modelena.ru

E-mail: staltsev@modelena.ru

ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА "ЛОКОТРАНС"



РАСПИСАНИЕ движения пассажирских поездов 2004-2005 гг.
Официальное издание ОАО РЖД на текущий период обращения с 30 мая 2004 по 28 мая 2005 гг. Книга на 602 стр. (165х235) 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 42х59 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. 15,5х21,5см. 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., 22,2х19,0 см., цв. Текст на русском и английском языках, прекрасные фотографии экспонатов музея.

Подарочное издание 300 руб.

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

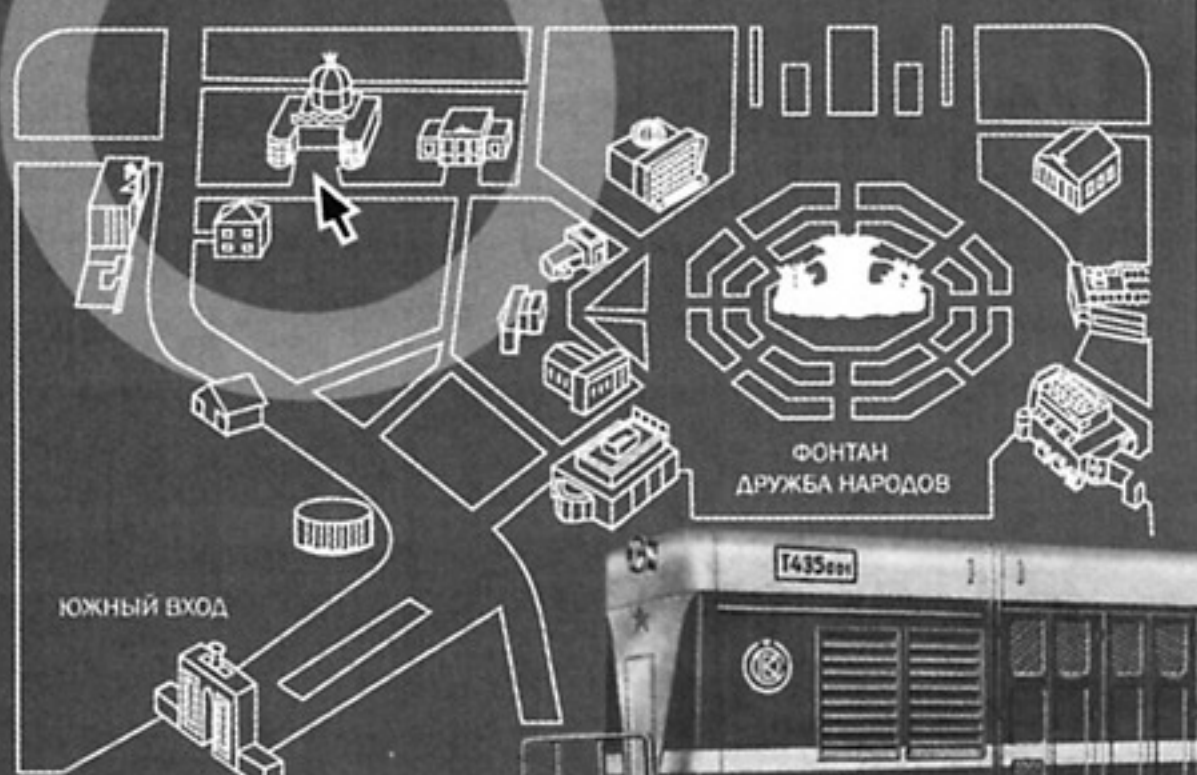
Выпуск 2003 г., 214 с., 14х20 см, втор. изд., дополн., мяг. перепл. 320 руб.



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



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



ФОНТАН
ДРУЖБА НАРОДОВ

ЮЖНЫЙ ВХОД

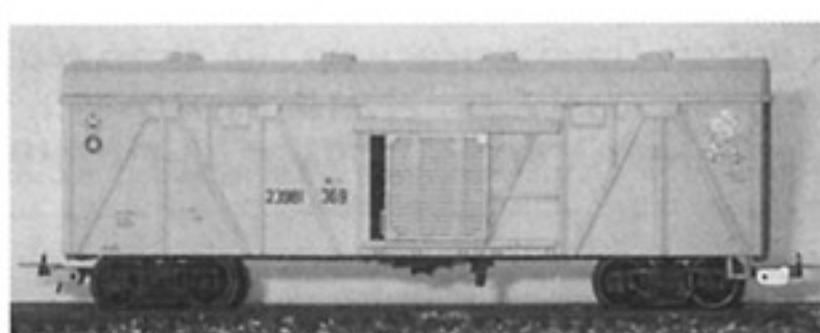
0 10 20
Z N TT HO



НО 1:87

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

Грузовые 4-х осные вагоны, вагоны -
скотники, вагоны-гаражи и
для такелажа
восстановительных поездов



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

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

ЛОКОТРАНС теперь в новом магазине

«Техника-Молодежи»

Москва. Олимпийский пр-т, д.16.,

подъезд 9А, 3 эт.

Метро «Проспект Мира»



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ФОТО- и ВИДЕОМАТЕРИАЛЫ

ФОТОГРАФИИ,
ВИДЕОФИЛЬМЫ
КАЛЕНДАРИ

Информация и заказ по почте:

Россия, 125475, Москва, А/Я 6, Ю.Э.Акимов
www.comail.ru/~bahn

Продажа в магазинах:

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

Купон объявления в "Локотранс"

Альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

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

ЛОКОТРАНС

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** Ивоиной 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



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



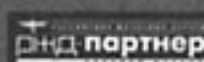
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ/RAILTRANEX

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:

**Основные
Средства**
Журнал

Информационная поддержка:



**Public Transport
International**

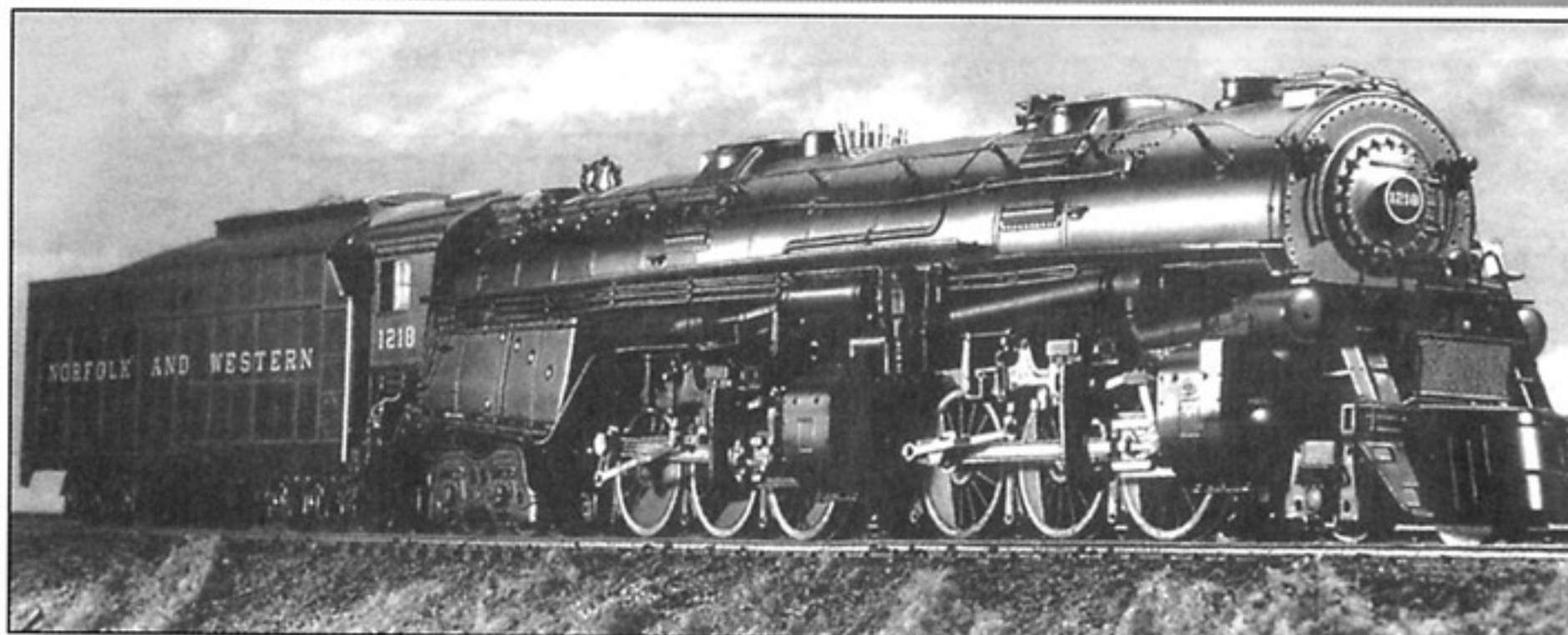
**Грузовик
пресс**

АВТО-ПТ

**Эксперт
ОБОРУДОВАНИЕ**

ЛИЗИНГ

**Деловая
Москва**



По итогам прошлого года в результате голосования и опросов моделистов в модельном мире была определена лидирующая продукция. Периодически общаясь с редакциями железнодорожно-модельных журналов, в частности Modell Railroader, мы получаем разностороннюю информацию о пристрастиях моделистов всего мира. Я глубоко уверен, что, только имея разнообразную информацию, можно развивать свое увлечение, а не так, как пытаются нам навязать мелкокорзинные продавцы моделей в России только то, что представляет интерес для них самих. Непонимание предмета сквозит и в высказываниях о том, что "мы и не знаем, что им (моделистам) нужно", или "они уже ничего не хотят" и т.п. Зачастую только эгоистичными устремлениями можно объяснить навязывание на рынке в России только готовой продукции, а не продвижение технологий, наборов для конструирования и т.п. Реально, эта продукция не так дорога, как пытаются некоторые представить. Просто здесь идет игра в "поддавки" - продавец не желает заниматься от того, что в этом случае надо действительно возиться с клиентом

- ведь нужно все это осваивать, изучать и самому уметь делать руками. А торгуя готовыми изделиями (тут уже и со стороны покупателя-коллекционера идет "пас"), можно путем простой манипуляции с деньгами "купил-продал" сразу заработать и сразу стать обладателем модели, которую можно тут же хранить дома в коробке. Даже макет делать не нужно - сразу стал железнодорожным моделистом по-русски.

Неужели до сих пор не можем понять, что даже такое громадное количество литературы по макетостроению, выпускаемое в мире, издается не для коллекционеров книг по моделизму, а для практиков! И, получается, что эти тиражи находят спрос. Вот и делайте выводы.

А теперь о моделях. Продуктом года признан от **Broadway Limited Import's** паровоз класса А 2-6-6-4 - прекрасный "Маллет" железных дорог "Норфолк энд Вестерн". Эта фирма прочно держит планку качества - мо-



делью предыдущего года стал паровоз класса F типа 2-6-6-4 (железные дороги "Нью Йорк Централ Гудзон").

Очень популярен в США типоразмер N - там объявлена моделью года тепловоз **EMD SD70MAC** от **KATO**.

Этот вагон нам уже попадался в обзорах, но качество его вполне достойное - очень хорошо детализированная модель фирмы **KADEE (хопер тип PS-2)** (НО). Подобный вагон поставлялся в Европу в период 1954-57 гг.

Фото "Auhagen"



Шаг за шагом покупатели продукции **AUHAGEN** получают новинки этого года для своих макетов. В этом году фирма порадовала разнообразием новых городских строений. В частности теперь можно приобрести под артикулом **12350** здание «Исторической ратуши». В силу того, что это хорошо известная пресс-форма к названию прибавилось слово «историческая». Модель выполнена в масштабе, одинаково подходящим для использования в НО и ТТ. Высота здания 150 мм, размеры 125x80.

Использованы материалы ЕК, ТТ-kurier, МРР, ЕМ, МЕ, информация Я.Дорошенко, фото производителей моделей

Автомобиль **УРАЛ-375** снегоочиститель с цистерной для противогололедных реагентов. Шасси - Украина, навеска - от Росо. Кабина и цистерна оранжевого цвета, рама и подвеска снегоочистителя черные, бульдозерный щит темно-серый. На цистерне надписи. Длина автомобиля с навесным оборудованием 114 мм. Изготовлено из деталей производства Украины и Росо. Без коробки.

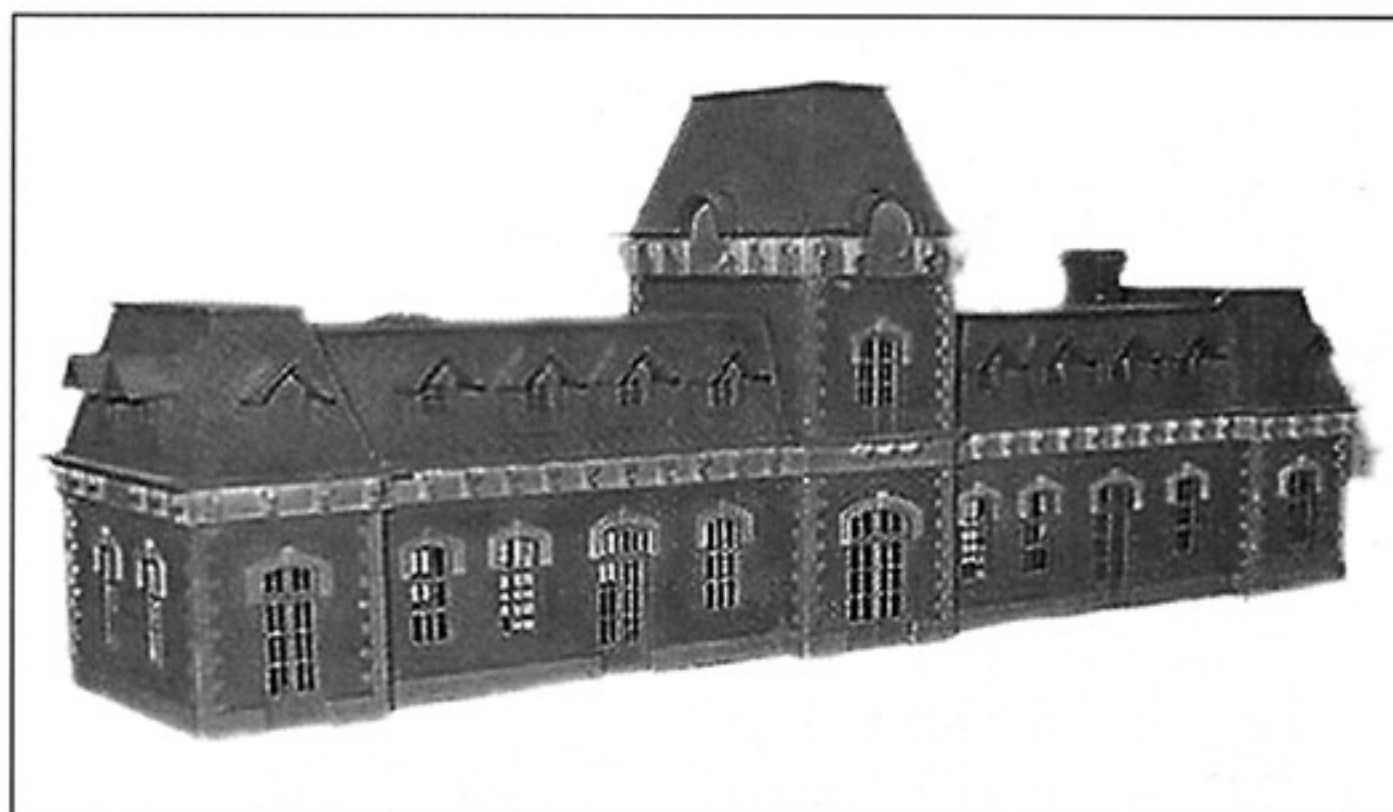


Фото "Моделена"



Модель **двухосного вагона – бункера для перевозки кварцевого песка** известного немецкого предприятия Leuna-Werke. Модель появилась в этом году, заявленная как новинка 2004 года.

Есть еще одна новинка - **четырёхосный спальный вагон с надписью DSG**. Один из способов поддерживать уровень продаж - выпускать всевозможные варианты вагонов с надписями, в различных эпохах под различные версии. Это вполне оправдано, т.к. позволяет наиболее полно удовлетворить самые взыс-



Довольно интересное здание делает фирма **OREGON RAIL SUPPLY** в HO. Этот вокзал называется **MENOMONEE FALLS DEPOT**. Его размеры 406x127 mm, а общие архитектурные очертания наверняка будут интересны моделиста русской тематики. Модель находится в каталоге Walthers по цене 44.95\$. Фирма производит только сигналы, и этот вокзал единственное здание в ассортименте.

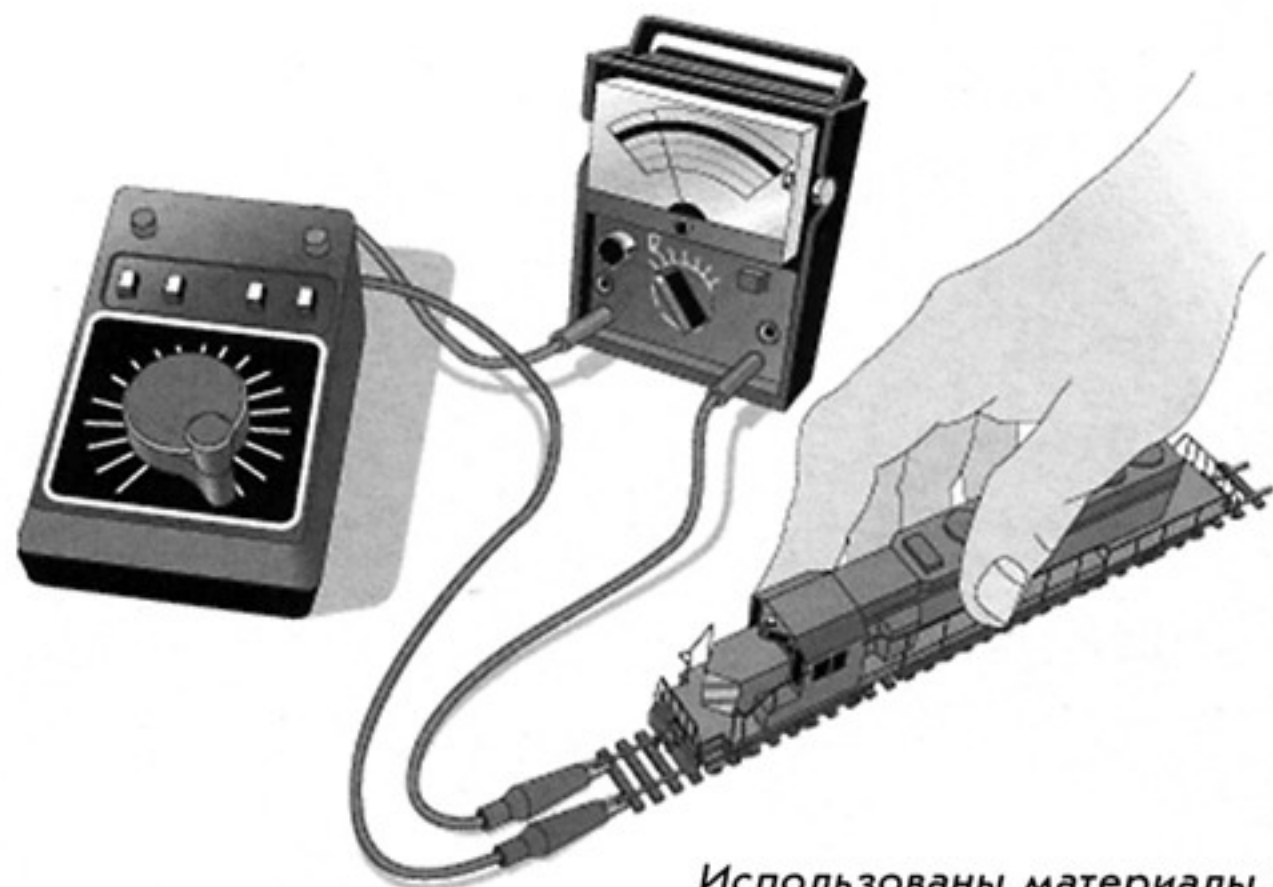
Некоторые правила при оцифровке любимых локомотивов

Все больше моделей оборудуются цифровыми декодерами. Значительная часть локомотивов, даже старого парка, моделистами рассматривается на предмет установки этих устройств, а проще говоря – на предмет «оцифровки».

Если с моделями, которые сразу рассчитаны на вполне определенный тип устройства, все понятно, то в случаях, когда применяются декодеры различных производителей, или устанавливаются более сложные – со звуком, с дополнительными функциями и т.п. необходимо произвести точные измерительные операции. Иначе декодер может выйти из строя. А это – весьма дорогостоящее устройство, хотя и небольших размеров!

Поэтому, приняв решение оцифровать свой любимый локомотив самостоятельно, лучше произвести некоторые обязательные операции.

1. Необходимо проверить локомотив, его мотор, на предмет **максимального потребления тока** – этот параметр является самым критичным для выбора типа декодера. Главный критерий – в локомотиве должен стоять декодер, обеспечивающий ток, больший, чем потребляемый ток двигателя локомотива.



Использованы материалы MRR

Для измерения величины потребляемого тока соберите простую испытательную схему, состоящую из локомотива, блока питания постоянного тока и миллиамперметра. Сейчас в ходу цифровые миллиамперметры, поэтому такой прибор включайте в гнездо режима измерения Амперы. Если вы пользуетесь обычным стрелочным миллиамперметром – то предел измерения ограничьте 0,5-1А.

Подайте питание на локомотив, при этом удерживая его корпус рукой. Это обеспечит нагрузку и увеличение потребляемого тока. Прибор покажет значение максимального потребляемого тока для данного мотора. Именно эта величина станет важнейшим критерием в отборе декодера для оцифровки локомотива.

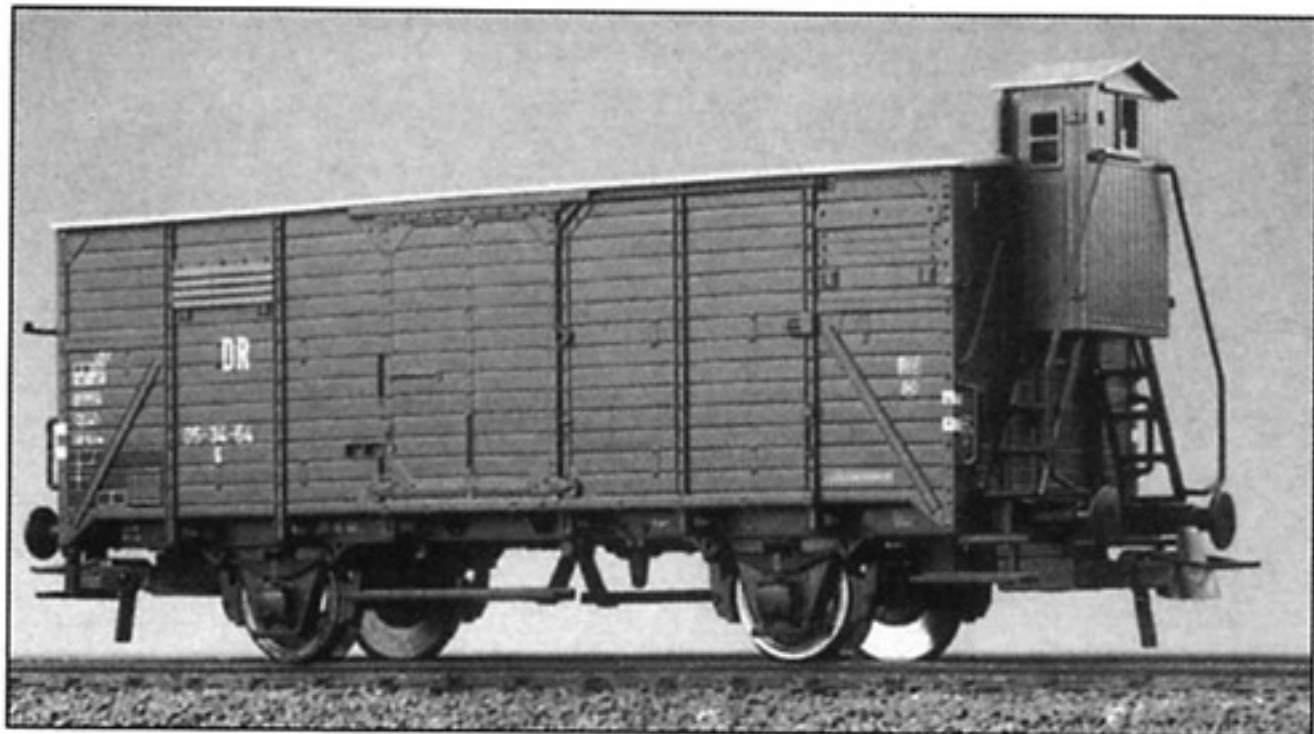
Модели старых выпусков иногда имеют весьма значительные величины потребляемого тока. Поэтому, может быть, даже придется для оцифровки своего любимого локомотива пойти на замену мотора или поискать декодер, с необходимой величиной предельно допустимого тока. Читайте паспорт декодера!

2. Проверить изоляцию двигателя от корпуса локомотива и платы декодера от токопроводящих деталей. Такой нежелательный контакт «смертелен» из-за чувствительной электроники декодера. Если локомотив имеет встроенное гнездо (стандартный разъем для включения декодера), то беспокоиться особенно нечего. Но если вы решаете установить нестандартное оборудование, то следует проявить наибольшее внимание.

Главное требование – щетки двигателя должны быть изолированы от рельсов, от общих шин на корпусе, от металлической рамы и т.п. Помните, что питание на мотор постоянного тока при оцифровке локомотива должно поступать только по отдельным проводам к коллектору. Даже, если металлическая рама локомотива участвует в передаче тока от колесных пар к одной из щеток, то это следует поправить. От коллектора двигателя два провода должны поступать только к контактам декодера. А сам декодер должен быть полностью изолирован от любых электрических посторонних контактов. Главным документом для этой проверки должна стать схема распиновки гнезда локомотивного декодера по NEM 650.

С помощью омметра необходимо проверить также отсутствие короткого замыкания между щетками и корпусом локомотива. Декодер должен быть хорошо изолирован от металлических деталей корпуса.

Все измерения сопротивлений следует проводить только мультиметром, включенным в режим омметра или звукового индикатора короткого замыкания.



“Кассель” под таким именем известна эта серия двухосных вагонов, выпускавшихся в период между двумя мировыми войнами и после - многие годы спустя. Вагоны послужили основой целого семейства подобных вагонов Deutsche Reichsbahn. Тип вагонов по немецкой классификации обозначается как G10.

Модель от **ROCO** соответствует чертежам, с надписями также, все в порядке. Есть надписи и на раме вагона. Небольшая проблема только в использовании стандартных колес, что делает общую высоту вагона больше на 1,5 мм.



Модель **ЧС2Т-1049** (НО) экспонировалась на многих выставках. Автор модели В.Никишин (Москва). Фото О.Сергеева

В Санкт-Петербурге на Варшавском вокзале в музее, который властями Санкт-Петербурга планируется закрыть, экспонируется двухосный грузовой вагон итальянской постройки, известный как **тип F**. Экспонат восстановлен в окраске железных дорог СССР периода 1952 г. Грузоподъемность 18 т. Имеет буфера. Фото на цветной вкладке стр. 41.

Наш читатель и коллекционер из Германии Франк Ниндл обнаружил среди модельного ряда несколько моделей, прототипом которых данный вагон является.

Итальянская фирма **MGM** выпускает готовые коллекционные модели в НО. Артикулы 3001, 3007 и 3002. Длина модели 105 мм, вагон тормозной, сцепка имеет универсальный переходной бокс по NEM. Вагон относится к 3 и 4 эпохам. Надписи выполнены в принадлежности итальянских железных дорог. Цена вагона в Европе - около 20 евро. Фото справа.

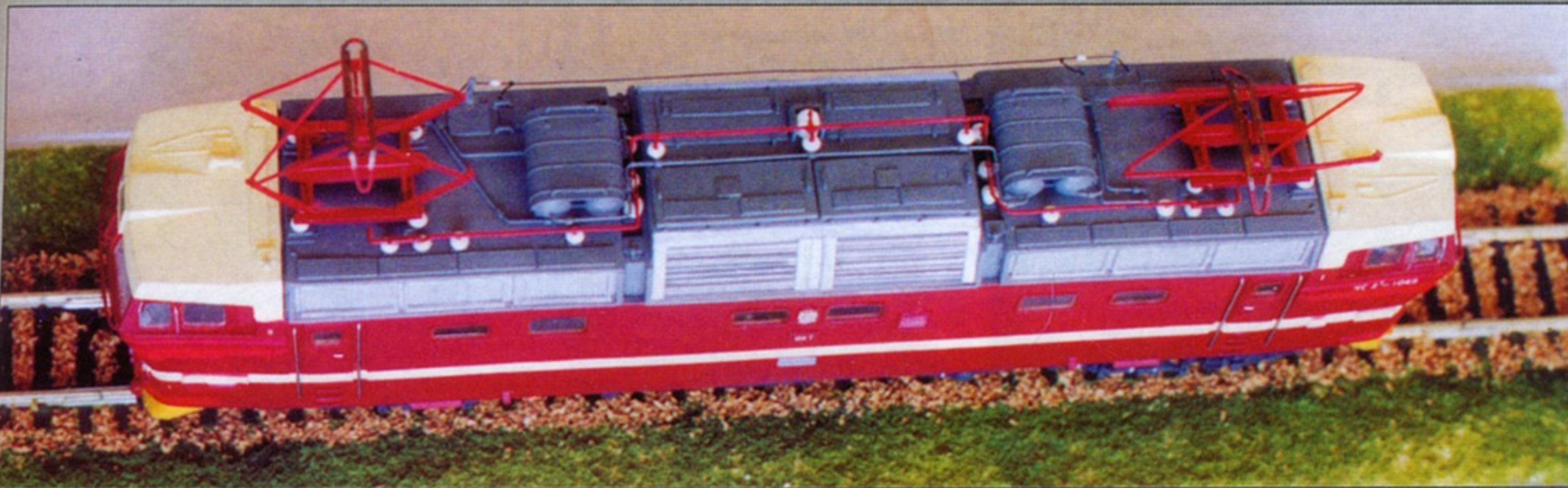
На недавней выставке в Кельне был обнаружен среди экспонатов еще один такой вагон - на этот раз от итальянской модельной фирмы **ТТМ**. Вагон выпускается в качестве сборного “кита” по цене 10,5 евро. Фото слева.

Фото и информация предоставлены Франком Ниндлом



Incluse decalcomanie per diverse numerazioni





Модель ЧС2Т-1049 (НО) Автор В.Никишин (Москва).

Официальные извинения приносим Виктору Никишину по поводу технических ошибок при верстке – настоящему Автору модели электровоза ЧС7 (фото на стр. 41 в 9/2004).

Редакция связалась с В.Филатовым, автором также многих интересных моделей, и обоюдно решено в следующих публикациях подписать одну из его работ именем В.Никишина в качестве моральной компенсации. :))

Модель нормальной цистерны фирмы "Феникс" русских железных дорог (НО). См. статью стр. 52





ТЭП60-1200, экспонат
Московского МЖТ.,
2004 г. Э.Ершов



Эдуард Ершов

Взгляни на “железку” вблизи

Хочется сделать модель локомотива? Или вагона? И даже чертежи нашлись? И фотографии очень кстати есть в журнале? Вся, собранная таким образом “по крупицам” информация, очень часто, к сожалению, не дает ответа на вопросы типа:

- “что же точно там на крыше?”,
 - или “в какую сторону там наклонены жалюзи?”,
 - или “как сделана оконная рама?”,
 - или “какой формы и где размещается заводская табличка?” и т.д.
- Для этого нам необходимы фотоподробности!



ТЭП60-0765
на ст.Вильнюс-пасс.,
приписки тч Рига Латв.
ж.д., 1995 г.,
А.Малиновский



ТЭП60-1187 в депо Саратов, приписки тч Аткарск Приволжской ж.д., 2003 г. Дм.Мамин

Если бы в 30-е годы кто-нибудь догадался (или смог !) Отснять подробно скажем, теплопаровоз, то сегодня - глядишь бы - кто-нибудь из модельстов удивил бы мир моделью этой замечательной машины... А так... Ау!!!... Кто его видел, кроме маленькой картинки в книге Ракова, да рисунка в «технике-молодежи» за 197... год ? А начини фантазировать модель «по мотивам», - будет стойкое ощущение, что делаешь что-то заведомо неправильное и сомнительное...

Итак, дело за малым: сменить акценты при фотографировании, и не бояться делиться результатами с коллегами. Надеюсь, что мое предложение встретит интерес и понимание у читателей.

Сегодня предлагаю фотоподробности тележки тепловоза ТЭП60. Чертежи этого тепловоза были опубликованы в ЛТ4/96.

Предлагаю читателям ЛТ принять участие в работе над новой рубрикой, которую можно было бы назвать "фотоподробности". В отличие от уже существующих, эта рубрика имела бы целью заполнить информационную нишу, полезность которой, думаю, в первую очередь оценили бы модельсты.

Не знакома ли вам, дорогие модельсты, ситуация полной информационной беспомощности, время от времени возникающая из-за невозможности узнать, как в подробностях выглядит (в частности, - сверху) тот или иной подвижной состав, избранный объектом для моделирования?

Что чаще всего есть под рукой у модельста? Фотографии. "Локотранс" регулярно размещает на своих страницах цветные и черно-белые фотографии локомотивов и вагонов, подчас редких или исчезнувших серий и типов. Модельные магазины (по крайней мере - в столице) постоянно имеют в продаже любительские фотографии разнообразного подвижного состава. На клубе - тоже бывает хороший выбор фотографий... Но...

Как мы обычно фотографируем подвижной состав? Все просто: делаем "общий вид" - среднеформатным объективом, с уровня земли (или платформы), и, увы - почти всегда в ракурсе "три четверти". То есть: лобовая часть локомотива видна крупно во всей красе, худо-бедно можно рассмотреть ближнюю к

наблюдателю часть боковой стенки машины. Много неба, почти столько же земли, ходовые части тонут во мгле контрастных теней, а из оборудования на крыше невозможно разобрать ничего. В лучшем случае - поднятые пантографы, да и то только верхнюю часть... Еще более неподходящая ситуация для съемки возникает в некоторых музеях, где экспонаты стоят у высоких платформ - как будто ходовых частей нет вовсе...

Позволю себе выразить сомнение в том, что, фотографируя таким образом, мы эффективно способствуем документальному сохранению истории техники. На мой взгляд, такие фотографии имеют такое же отношение к сохранению истории, как обложка книги соотносится с самой книгой. То есть, конечно, такие "общие виды" нужны: это - красивый кадр для журнала, это - удачный трофей туриста-путешественника, в конце концов, это - беспроблемный товар для магазина или продукт выгодного обмена с иностранцами. Но, по-настоящему, такие фотографии позволяют судить лишь о вариантах окраски машин, но не об их конструкции ...

А вот для модельста важнее ответ, например, на такой простой вопрос: какого типа сделан настил на площадке вокруг котла ПЗ6? Рельефный профнастил? Или сквозная решетка? Диагональная? Или продольно-поперечная? И это не "пустяковый нюанс", как может показаться: на модели эта деталь зрителю

сразу видна (в отличие от наблюдателя натурального ПЗ6, видящего паровоз с уровня земли), потому что сама площадка ПЗ6 сбоку заслонена металлической декоративной панелью). И ни одна самая красивая и замечательная фотография "в три четверти" не даст ответа на этот вопрос. Равно как и иллюстрации в книгах и журналах. Небезызвестная публикация в "Технике-молодежи" 1974 года изображает на рисунке профнастил, а, скажем, чертежи ПЗ6 в одном из "Локотрансов" 1994 года вообще не имеют вида сверху. В библиотеках чертежей ПЗ6 не сыскать... Остается последний вариант: пойти и посмотреть на настоящем локомотиве... Ну, а если в вашей местности ПЗ6 "не водится", даже в виде памятника?

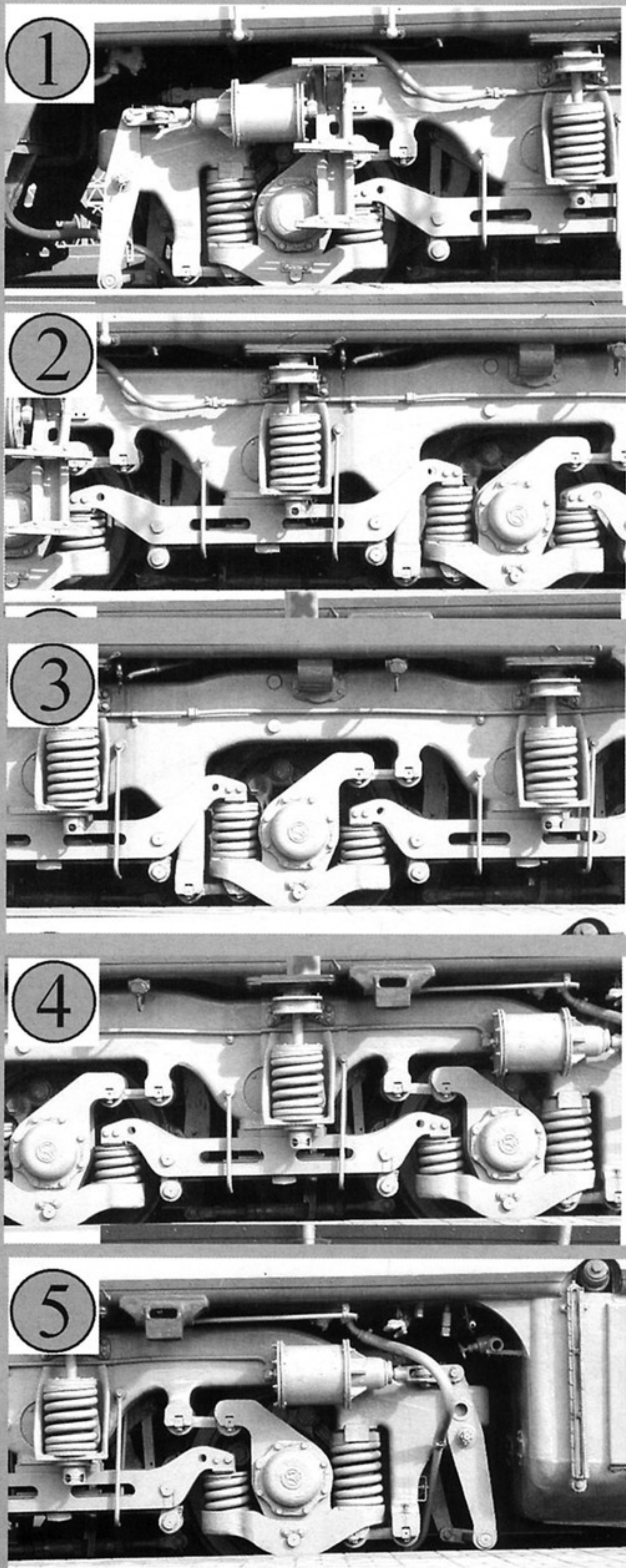
Или вот другой вопрос: что у того же ПЗ6 сверху в районе дымовой трубы внутри обтекателя? Даже из общего чертежа с видом сверху - не очень-то понятно... Тут может быть один выход: найти паровоз и посмотреть самому. Предположим, нашли... Но залезть на памятник и сфотографировать его сверху вам может не позволить охрана (или близость контактного провода), а других точек с достаточным возвышением относительно локомотива вокруг может и не быть. Вот если бы он ехал, и можно было бы сфотографировать его где-нибудь с моста, проходящего над путями... Но не ходят в наши дни локомотивы прошлого...

Помнится, долго приставал ко мне один французский моделист: он делал модель узкоколейного ТУ2, и никак не мог узнать, какое у него оборудование на крыше. В итоге мне пришлось ехать на ДЖД в Кратово, и искать возможность сфотографировать нужный тепловоз сверху. Однако, неожиданна была развязка этой истории: тот француз самостоятельно нашел в интернете фотографию ТУ2, лежащего на боку посреди каких-то зарослей. И там была отчетливо видна детализировка крыши, - то, что надо! Спасибо тому человеку, который выложил на сайт такую редкую информацию!

В связи с этим хочу призвать коллег, кому повезло оказаться в нужное время в нужном месте для съемки ценного объекта (в общем случае даже неважно: локомотива, вагона, путевой машины, трамвая, или даже станционного сооружения): не ограничивайтесь одним кадром и ракурсом "три четверти". По возможности снимайте широкий набор видов: под разными углами и в разных масштабах. В идеале - объективами с разными фокусными расстояниями или "зумом" при разных увеличениях. Хороший вариант - цифровым фотоаппаратом, чтобы сразу видеть результат, и снизить стоимость ошибок. Результатом должен становиться комплект из минимум 20-40 фотографий, из которых (в зависимости от сложности машины и конкретных возможностей съемки на месте) от 2 до 4 дают общий вид машины в привычные "три четверти", столько же - общий вид строго "в фас и в профиль" (такие фото облегчают определение размеров и пропорций машины, если у моделиста недостаточно чертежей, но снимать их следует как можно более длиннофокусным объективом - для уменьшения оптических искажений), столько же - общий вид сверху, а остальные - разные узлы и части, снятые с различной степенью увеличения.

"Ха-ха-ха", - скажут некоторые, - и будут правы. Каждый понимает, что все вышесказанное возможно, снять лишь в абсолютно идеальной ситуации, когда нужный объект стоит, - в хорошую погоду, - неподвижно на открытом месте, а вокруг народ не страдает шпиономанией, и никто не косится враждебно на человека с фотоаппаратом.... И снимать желательно не на станции, ибо ходить по соседним путям, выбирая ракурс для съемки, - занятие небезобидное. Где же взять все эти условия в одно время и в одном месте?!

Но ведь для того и клубный характер нашего журнала, чтобы давать друг другу информационную помощь и поддержку. Кто-то из нас, допустим, сделал несколько хороших фотографий нужной ему машины, скажем - ЧС4, но никогда не имел возможности снять ее сверху (не было с собой фотоаппарата в нужный момент, или точки для съемки сверху не подвернулось, когда поезд проходил, или уроды-шпиономаны все вокруг ...). А у другого читателя, в другом городе, - вот совпадение! - по соседству путепровод, откуда снять сверху стоящие внизу те же ЧС4 - пара пустяков, и никакой охраны. Поэтому участие журнала в этом информационном обмене играет ключевую роль. Только представьте: в "ЛТ" появятся объявления такого типа: "ищу фото вид сверху ЧС4" или "Меняю полный комплект детальной съемки ВЛ22^м (40 фотографий) на такой же для ВЛ23", или "ищу крупную съемку тележки ТЭП60".



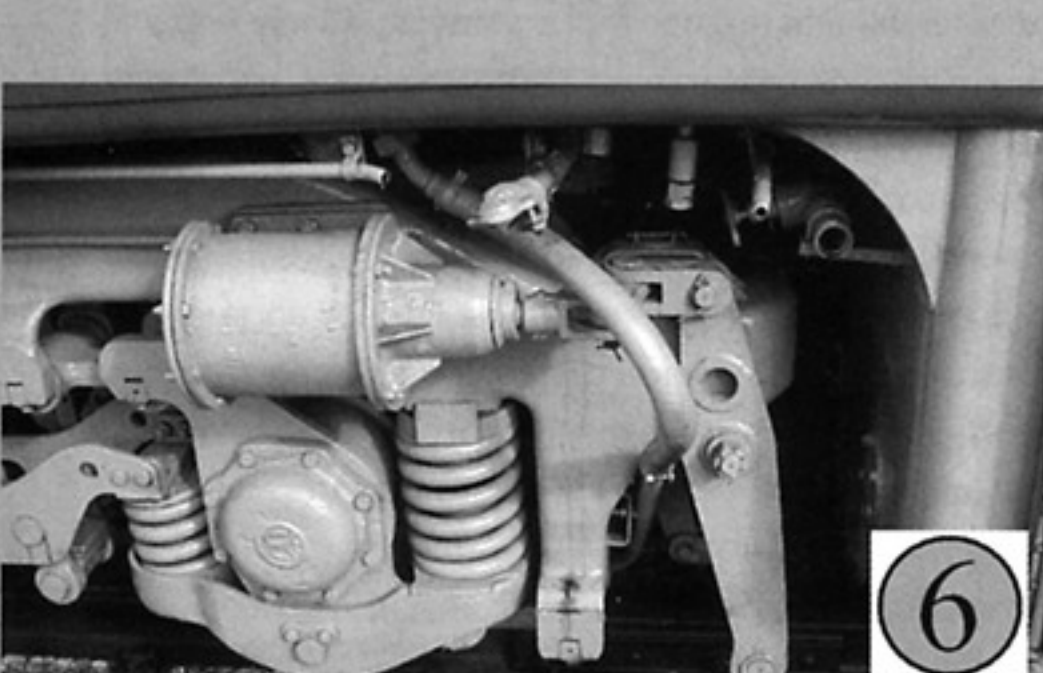
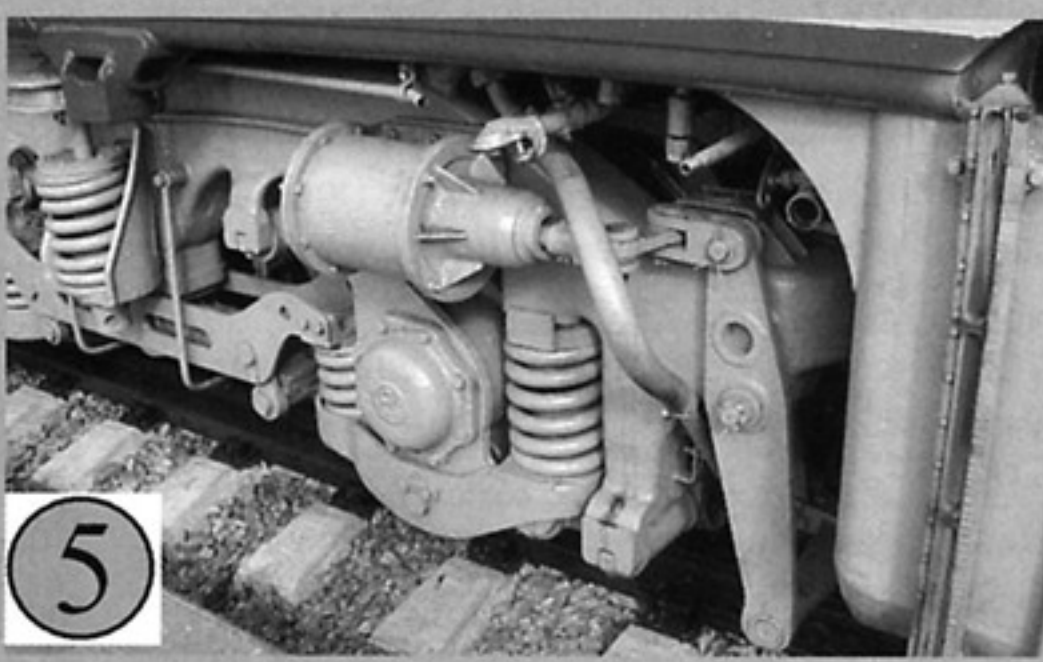
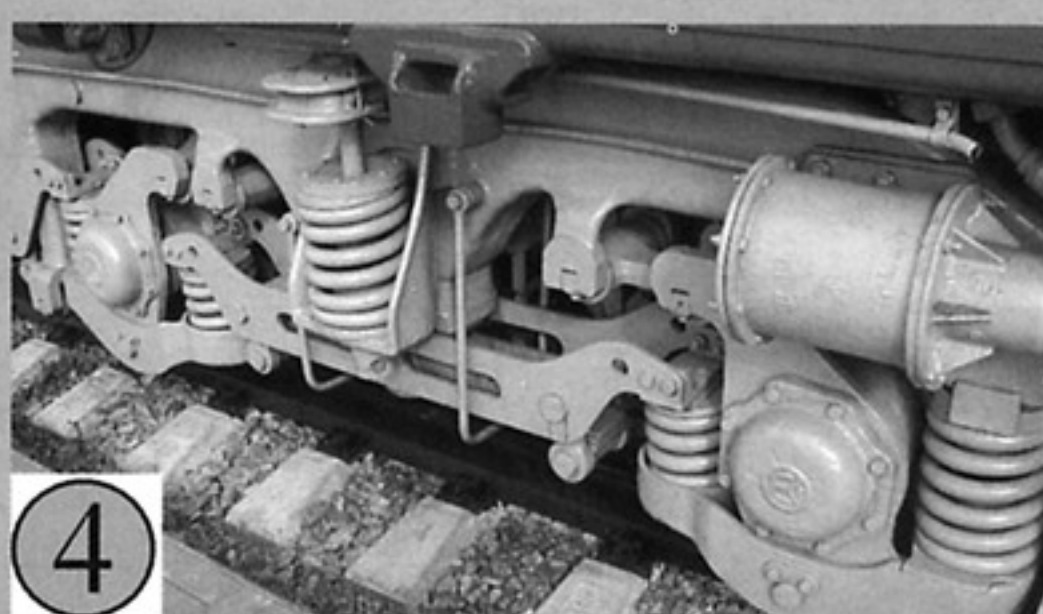
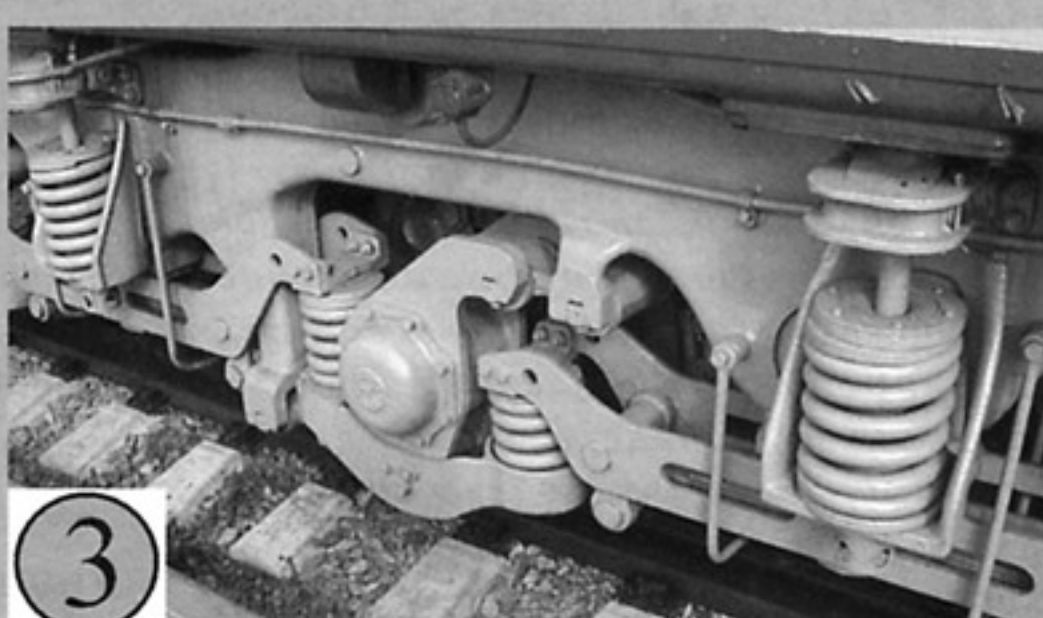
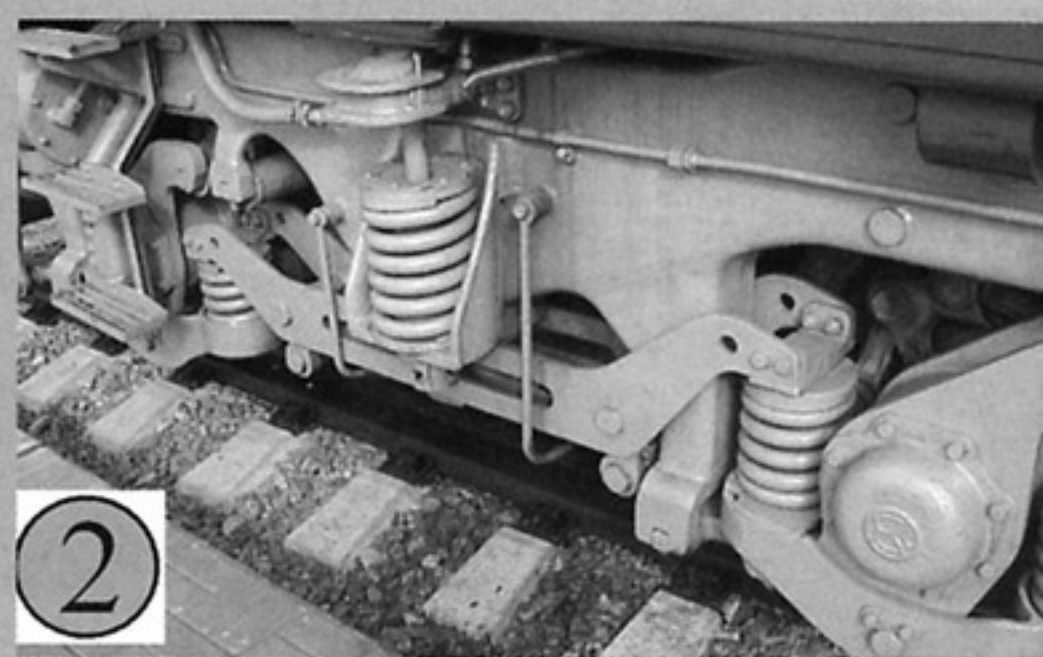
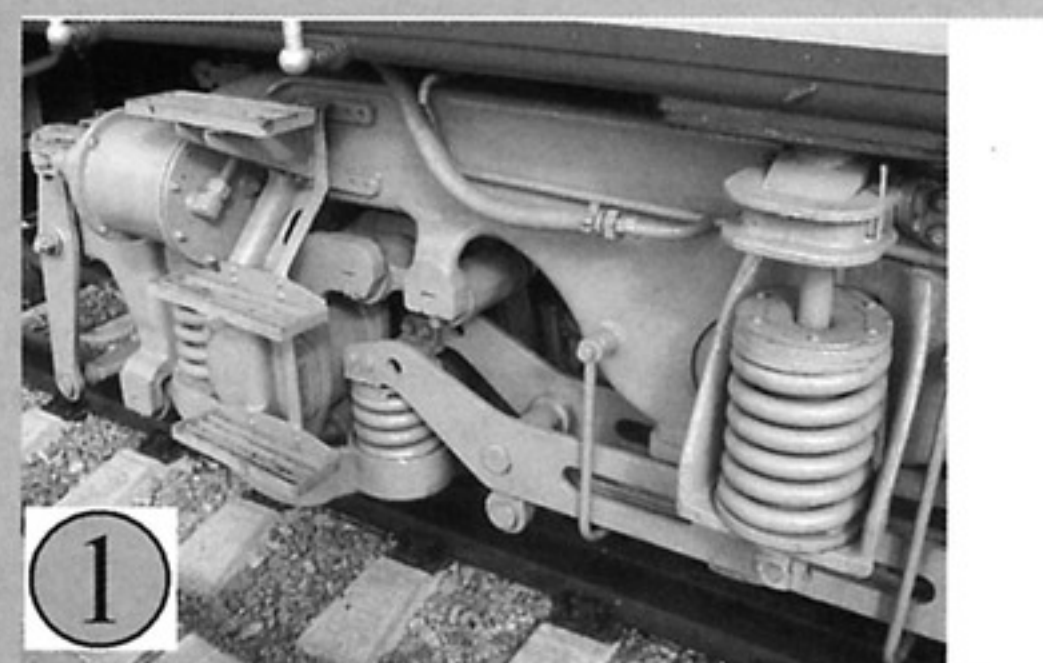
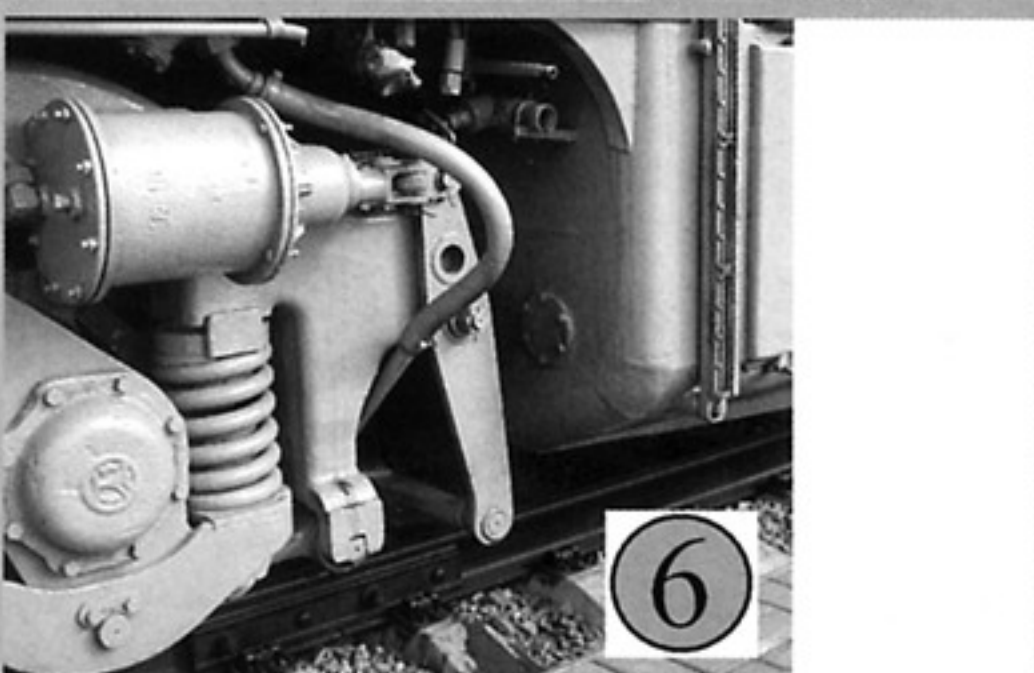
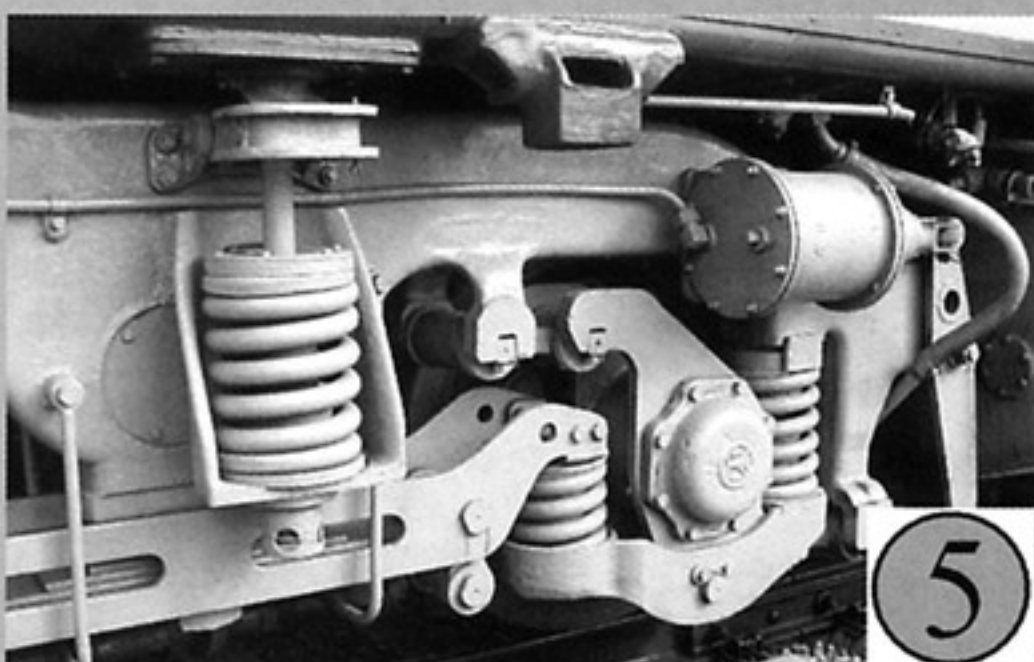
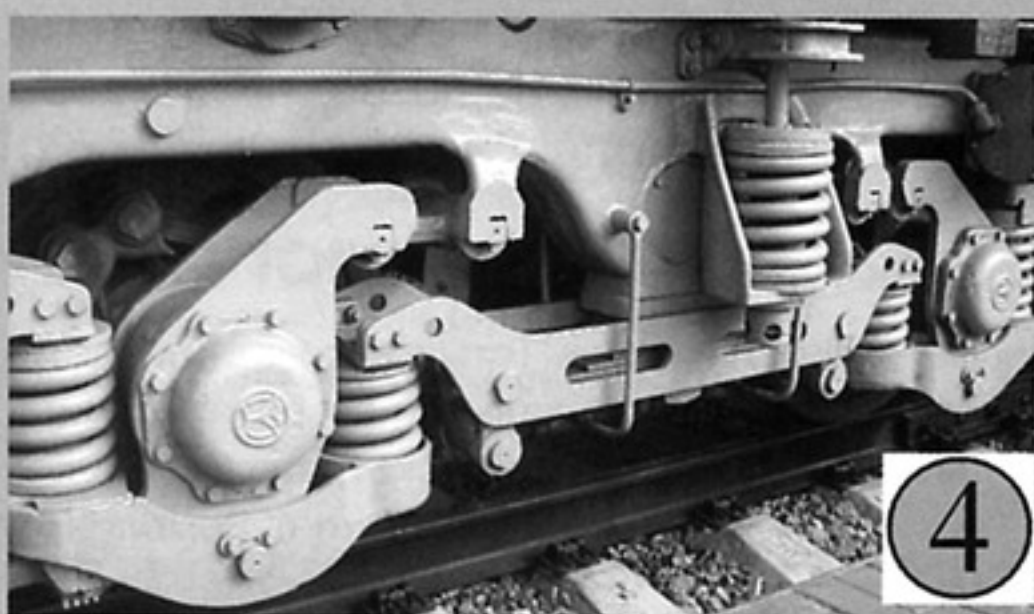
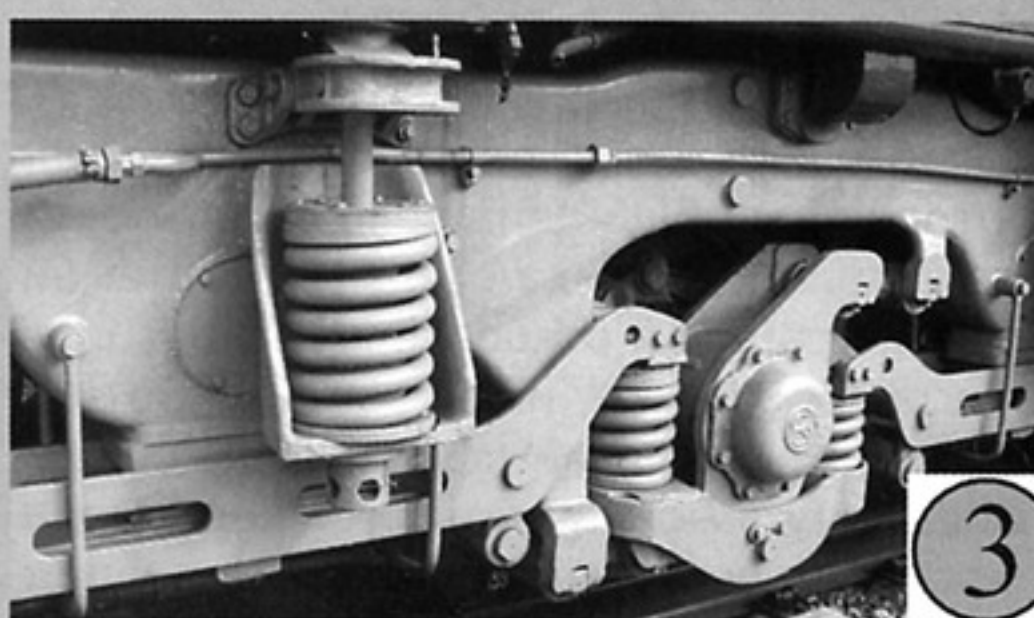
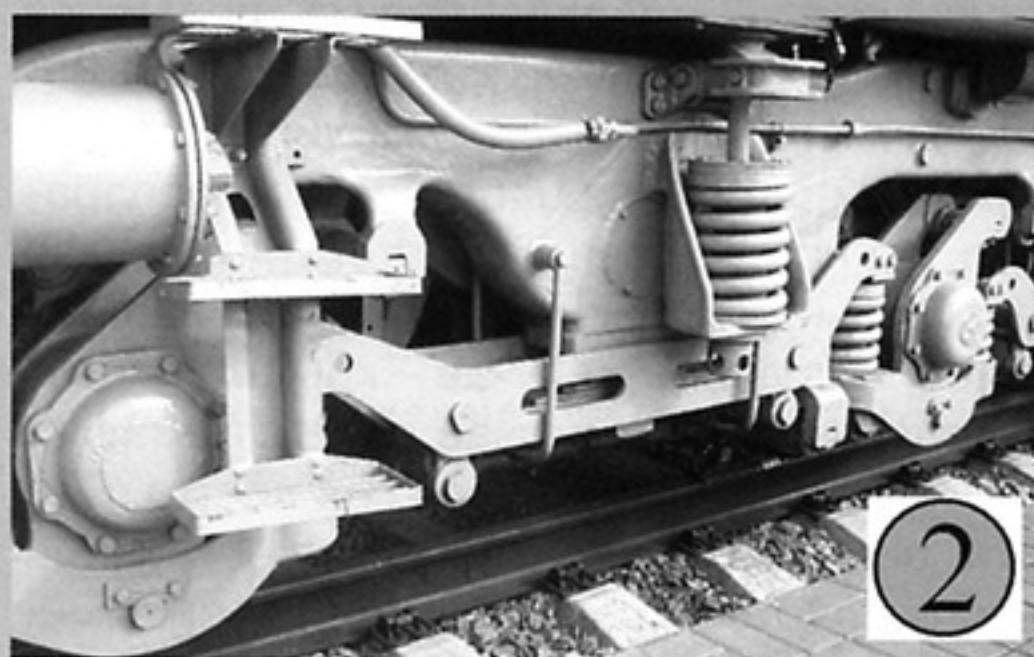
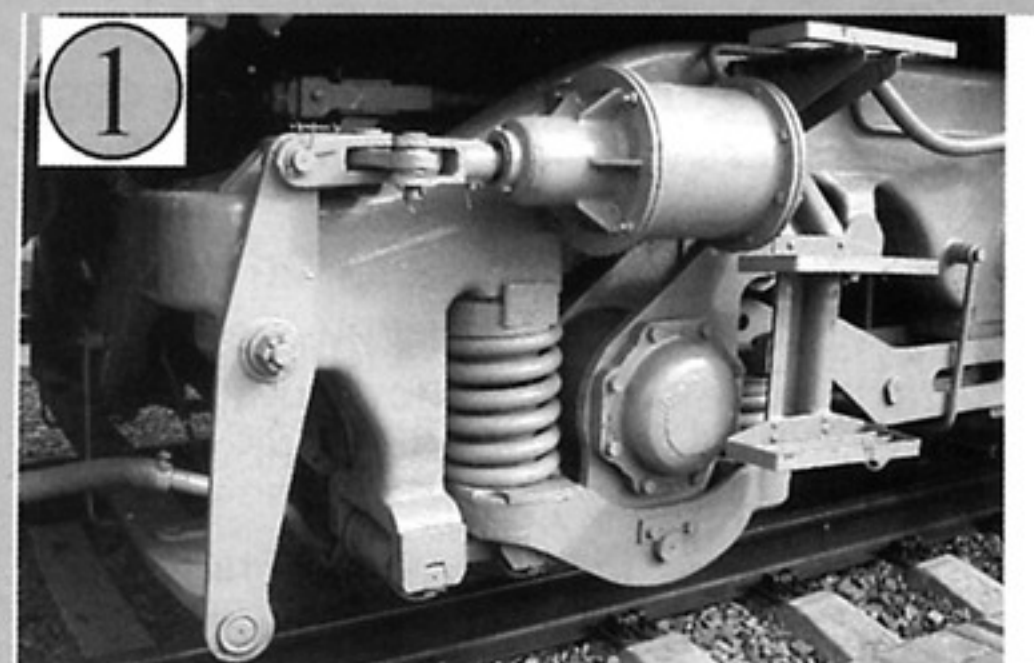
Фотоподробности 1. Тележка ТЭП-60.
Съемка по частям "в фас".

Нумерация 1-6 (цифры в кружочках) соответствует расположению "секторов съемки". Таким образом, один и тот же узел можно рассмотреть под различными углами, и получить трехмерное представление об объекте.



Фотоподробности 2.
Тележка ТЭП-60.
Съемка по частям
«слева в три четверти».

При сохранении принципа поэлементной съемки этот набор фотографий позволяет лучше разглядеть детализировку, и дать зрителю представление о пространственной структуре боковины тележки. Только здесь, например, можно рассмотреть, что все детали подвески (балансиры, буксовые корпуса, серьги) имеют сложную двухслойную структуру. На общих чертежах и на фотографиях «в фас» это не видно. (Здесь мы не будем говорить о профессиональных железнодорожниках, для которых это наверняка само собой разумеется...). Серый цвет окраски объекта дает лучшую разборчивость на фотографии. Тем не менее, использование вспышки во всех этих кадрах чрезвычайно полезно для «проявления» структуры «в глубину». Особенно при съемке черных, «замазанных» и грязных ходовых частей.



Фотоподробности 3.
Тележка ТЭП-60.
Съемка по частям
«справа в три четверти».

При данном ракурсе можно рассмотреть то, что не видно на предыдущих группах фотографий. Например то, как сделаны ступеньки в кабину машиниста.

Фото Э.Ершова

Помимо простого размещения объявлений, делиться такой информацией можно и на страницах самого журнала. Если даже какого-то нужного ракурса не окажется в съемках одного фотографа, то этот пробел может быть компенсирован в последующих выпусках журнала другими читателями. Само собой разумеется, что такая схема сможет работать лишь при условии безвозмездной передачи фотоматериалов в журнал. И естественно, среди читателей найдутся такие, которые без труда взвесят материальную сторону вопроса: большой комплект фотографий по одному объекту мог бы стоить ощутимых денег (хотя бы по фотоматериалам, не считая самого труда фотографа, - а зачастую еще и риска), хотя и далеко не всякий из интересующихся готов на такие расходы. И тут каждый будет решать вопрос для себя: как и чем вести съемку, на каких носителях хранить, продавать или публиковать... главное - не ограничиваться разноцветьем общих видов, не подменять машину красочной этикеткой, по возможности не жадничать, и отдавать себе отчет, что таким образом мы совместно пишем историю.

Нет сомнений: за годы такие выпуски станут ценнейшими информационными источниками, библиографической редкостью, предметом коллекционирования и гордости их обладателей. Но для этого надо трудиться уже сейчас, пока не исчезли хотя бы те объекты железной дороги, которые еще работают сегодня. Ведь когда-нибудь и "повсеместные" ВЛ10 или 2ТЭ10м исчезнут с линий, и далеко не все из нас (и наших потомков) будут жить около ж.д. музеев, где эти машины, может быть, уцелеют.

В преддверии июньской 2005 г. выставки "Локотранс Юг 2005" необходимо обсудить некоторые проблемы эксплуатации ЛТ-модуля (НО):

1. Опыт эксплуатации ЛТ модульных макетов требует внести изменения в стыковочные узлы модуля ЛТ. **Соединение рельсовых стыков** необходимо производить **Стык-в-стык**, а не через специальный соединительный рельс. Даже в случае использования разных типов рельсов (тавр или П-обр.) стыковка обеспечивается наиболее просто.

2. **Относительно габарита междупутья 46 мм.** За всю историю эксплуатации модельных макетов ЛТ не было проблем с этим размером. Междупутье в 46 мм закладывается на стыковочном прямом участке (в основном для совмещения станционных и т.п. модулей), а габарит междупутья в кривой жестко не обозначен для поворотного модуля. 46 мм - это минимальное расстояние. По воле автора - можно увеличивать, лишь бы входное междупутье поворотного модуля было 46 мм. Далее эта величина может меняться. Фактически - она влияет только на размеры самого модуля. Второй аргумент - из практики ЛТ макетов с ЛТ модулями двухпутное движение по всему макету не организовывалось. Т.е. двухпутный участок в кривой заложен как максимально возможный вариант, а строят поворотный модуль, как правило, только в технологических выставочных целях.

Вариант № 1 - теоретически наилучший: самым простым было бы снять эту тележку «одним щелчком» фотоаппарата. Но сделать это хорошо «в фас» можно только с использованием длиннофокусного объектива типа 300-600мм.

Почему снимать лучше в предельно длиннофокусном режиме? Этот режим обеспечивает максимальную параллельность оптических линий при проектировании изображения на фотопленку, и таким образом минимизируются геометрические искажения. Однако с таким объективом дистанция съемки должна быть очень большой (десятки метров), и, как обычно, что-нибудь лишнее обязательно начнет «лезть» между фотографом и объектом...

Вариант № 2 - практически неизбежный: из-за занятости соседних путей данные фотографии были сделаны в музее, с близкого расстояния (5-6 метров). Поэтому, сохраняя длиннофокусный режим фотоаппарата, пришлось снимать тележку поэлементно: фотографировать «в фас» каждый буксовый и рессорный узел. Фотограф перед каждым кадром делает нужное количество шагов в сторону, - параллельно объекту, - и, не меняя настроек фотоаппарата, «держит границу кадра», например, по низу кузова. При этом оптическая ось фотоаппарата должна идти максимально горизонтально, а главная деталь для привязки остальных при черчении (в данном случае - крышка осевого подшипника) - в центре видоискателя. (в данном случае все фотографии скадрированы (обрезаны) сверху и снизу для экономии места на листе). При этом размер фотографий может быть очень небольшим: при качественной печати даже маленькие изображения остаются достаточно разборчивыми. Современные цифровые фотоаппараты имеют функцию «панорама», и отдельные кусочки изображения потом легко «сшиваются» в единую, длинную фотографию.

Такой способ съемки позволяет более-менее точно восстановить из фрагментов (с помощью ножниц или «фотошопа») общий вид тележки в «почти прямоугольной» проекции, а при отсутствии хороших детальных чертежей нарисовать свои чертежи, снимая конфигурацию и относительные масштабы деталей непосредственно с фотографий. Также, имея навык работы с векторными графическими программами, такую фотографию можно сканировать, «оконтурить» детали и кратчайшим путем превратить их, например, в набор шаблонов для фототравления... Всего вышесказанного нельзя будет качественно сделать, если тележку сфотографировать «в фас» стандартным или широкоугольным объективом: по краям фотографии неизбежно возникнут сильные отклонения от «прямоугольной проекции», не позволяющие корректно измерять пропорции или «оконтуривать» детали непосредственно с фото.

Навстречу выставке ЛОКОТРАНС ЮГ 2005

Модульный макет со стыковочным узлом ЛТ-модуль (стык-в-стык). (на фото справа). Макет подготовлен С.Ермоленко для экспериментальной эксплуатации на выставочном макете "Локотранс Юг 2005".
Фото С.Ермоленко



Я.Дорошенко

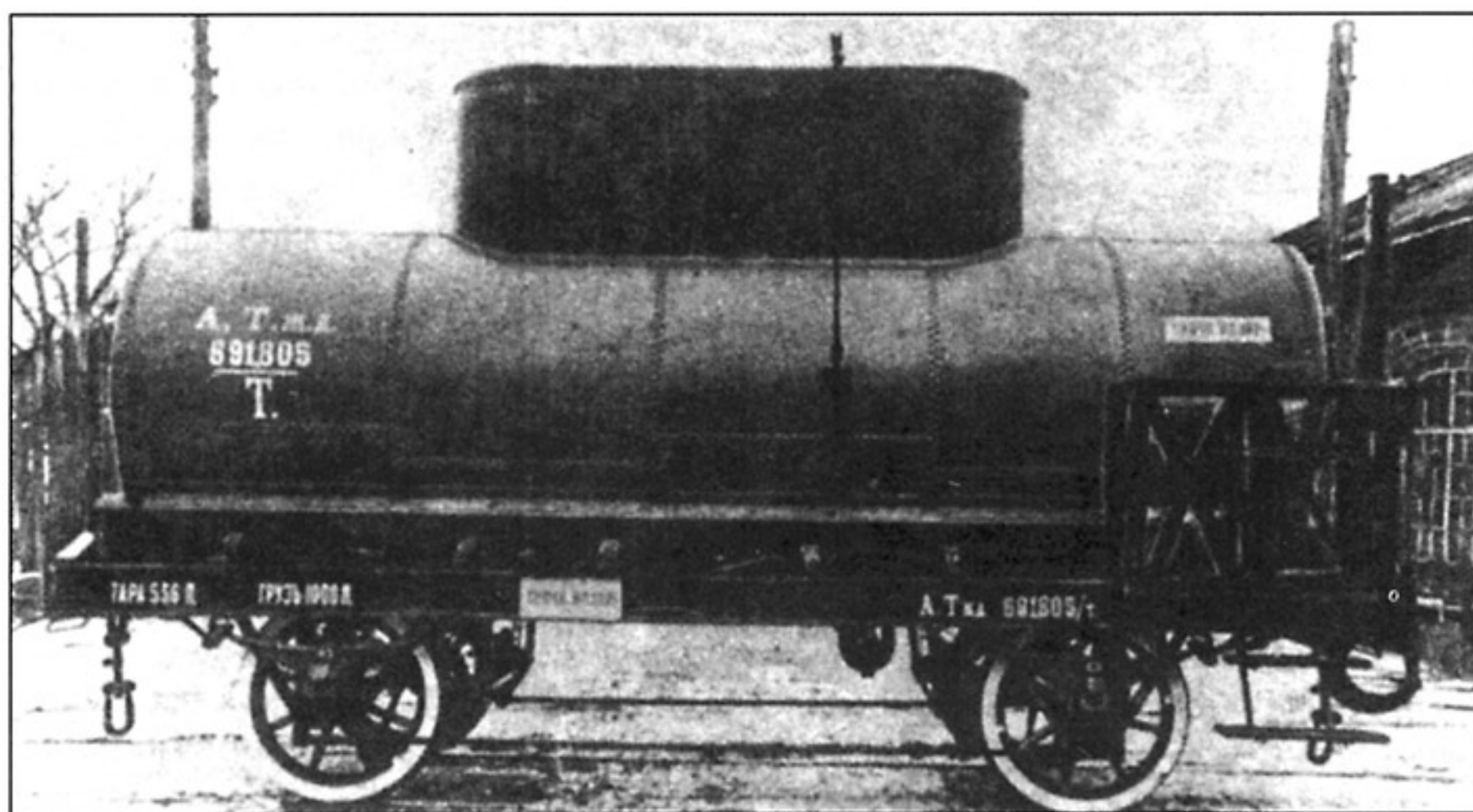
Русская нормальная цистерна

Появление первых цистерн

Первоначально на русских железных дорогах (до 1862 года) цистерн совсем не было, и жидкости перевозили в небольших деревянных бочках, - в крытых вагонах и на платформах. Объем перевозок жидких веществ тогда был очень незначителен.

По сохранившимся данным, первые вагоны-цистерны с клéпаным металлическим котлом появились в России на Грязе - Царицынской ж. д. в 1863 году. Появление таких цистерн было связано с необходимостью перевозки нефти и керосина с мест добычи в другие регионы страны. С развитием русской промышленности добыча нефти возрастала. И только цистерны могли позволить осуществлять перевозки в большом количестве.

Для того чтобы обеспечить русскую промышленность подвижным составом, правительство ввело низкие пошлины на ввоз иностранной продукции. Этим и можно объяснить появление огромного количества иност-



Цистерна объемом 1000 литров, Армави́ро-Туапсинской ж.д.

РАЗНООБРАЗИЕ ТИПОВ ЦИСТЕРН

РУССКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Рис. Я. Дорошенко

1. Нетормозная цистерна для перевозки хлористого цинка заводов Пфлюг и Лауэнштейн (Германия). Рязано-Уральская ж. д., 1866 г.

2. Нетормозная цистерна для нефти. Ростовские мастерские. Владикавказская ж.д., 1873 г.

3. Нетормозная цистерна для нефти общества Нобеля. Варшаво-Венская ж. д., начало 1880-х годов.

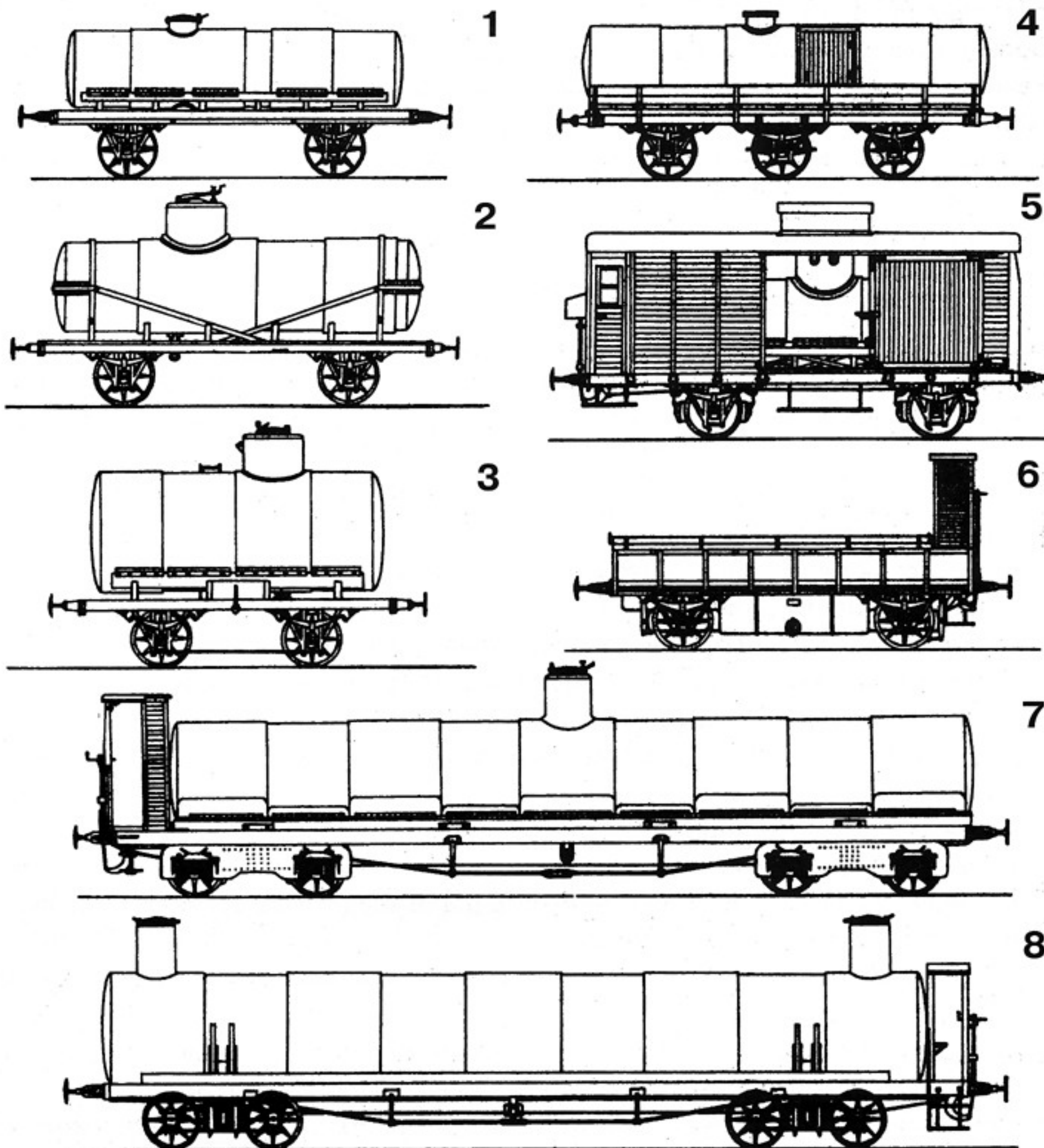
4. Первая в России нетормозная 3-осная цистерна для перевозки газа. Козловские мастерские. Рязано-Уральская ж.д., 1883г.

5. Тормозная цистерна для спирта внутри крытого вагона системы Брейдшпрехера. Варшаво-Венская ж. д., 1890-е годы.

6. Тормозная цистерна-платформа (микст) для нефти или воды системы Кубасова. Коломенский завод. Средне-Азиатская и Ташкентская ж. д., 1910 г.

7. Первая в России тормозная большегрузная 4-осная цистерна для керосина системы Факс-Арбель. Путиловский и Брянский заводы. Владикавказская ж. д., 1895 г.

8. Тормозная большегрузная 4-осная цистерна для керосина и нефти с двумя колпаками. Мытищинский завод. Юго-Восточная ж. д., 1898 г.



ранных вагонов на русских железных дорогах на рубеже 1860-1880-х годов.

В основном, начали поступать самые дешевые, неудачные и устаревшие паровозы и вагоны. Ввезённые же цистерны были немецкого, английского, австро-венгерского и французского производства, и все они были построены разными заводами, по разным проектам. Даже один завод мог поставлять сильно отличающиеся конструкции.

В связи с этим эксплуатация цистерн вызвала необычайные сложности. Вагон каждой фирмы имел свою собственную конструкцию крепления котла к раме и совершенно различные сливные приборы, не говоря уже о ходовых частях.

Практически все иностранные цистерны, не будучи приспособлены для эксплуатации в России, модернизировались и перестраивались на заводах и в мастерских дорог.

С тормозными же цистернами дело обстояло ещё хуже. Имелось несколько типов тормозных систем, удачных среди них было немного. В основном они состояли из множества сложных тяжёлых тяг и даже при небольшой поломке выходили из строя. Ремонтировать разные системы тормозов было проблематично.

С большими трудностями при эксплуатации цистерн пришлось столкнуться, например, на Закавказской ж. д., имевшей сложный профиль пути. Поэтому именно там они быстрее всего подверглись значительной переделки. В иностранных конструкциях плохо учитывались устойчивость цистерн при

неполной и полной загрузке. Цистерны в основном имели очень маленькую длину котла и западноевропейские габариты.

В 1872-1874 годах освоили производство цистерн и русские заводы: Путиловский, Русско-Балтийский, а также Ростовские мастерские. Первоначально пришлось копировать иностранные образцы, так как многие комплектующие узлы и детали поступили из-за границы. Сдерживающим фактором появления цистерн являлись технологические трудности при их изготовлении, большая металлоёмкость и высокая стоимость. Из-за своей «узкой специализации» они могли ехать с грузом только в одну сторону, следуя обратно порожняком. Впоследствии для постройки цистерн русскими заводами были выбраны наиболее удачные конструкции, в основном немецкого производства. Котлы начали строить с приспособлениями для постановки на русские вагонные рамы. Часто дороги заказывали на заводах только котлы, а в своих мастерских их ставили на рамы от разбитых и сгоревших вагонов, а также на вновь построенные. Цистерны старых типов стали использовать на вспомогательных службах при станциях, в составах пожарных поездов и для подвоза воды.

К началу 1880-х годов почти все цистерны стали иметь похожую конструкцию. Котёл состоял из «барабанов», склёпанных внахлест из стальных листов по окружности с одним швом. От числа барабанов зависела длина котла. С торцов по концам котёл заклёпывался выпуклыми круглы-

ми крышками. Сверху для налива жидкости имелся колпак, также вмещавший некоторый объём жидкости при её нагревании и расширении; в днище котла устанавливались сливные приборы. Однако некоторые бензиновые и керосиновые цистерны их не имели (из соображений пожароопасности), слив жидкости производился выкачиванием через верхний колпак. Котёл жёстко соединялся с двумя продольными брусками, которые крепились к раме вагона. Рама цистерны была аналогична раме крытого вагона.

Как и все вагоны в то время, цистерны были тормозными и нетормозными. У первых тормозная площадка в виде будки помещалась сбоку от котла. Это было очень характерно для цистерн русской постройки. Вместе с тем закрытые тормозные будки имели плохое крепление и устойчивость.

В конце 1880-х годов на русских железных дорогах произошло несколько страшных трагических происшествий, вследствие которых крытые тормозные будки перекашивались и даже отсоединялись от вагона при движении. Поэтому вскоре многие были заменены на открытые тормозные площадки.

Цистерны нормального типа, специальные и большегрузные цистерны

Нормализация вагонного парка России затронула и цистерны. В 1892 году был выработан единый её тип для всех русских железных дорог. Нормаль-

ОКРАСКА ЦИСТЕРН

Котел с колпаком:

- а) серого цвета, любого оттенка, от светло-серого до темно-серого (нефтяные, бензиновые, керосиновые);
- б) черного цвета (нефтяные);
- в) светло-желтого цвета (некоторые бензиновые и керосиновые);
- г) белого цвета (специальные, кислотные, газовые и некоторые химические);
- д) красного цвета (пожарные).

Рама, ходовая часть, буфера, колеса (кроме бандажей) - черного цвета.

Бандажи колес - белого цвета.

Стойки сигнальных крюков - белого, черного или коричневого цвета (в зависимости от окраски котла).

Тормозные будки - коричневого цвета.

Обрешетка открытой тормозной площадки аналогична стойкам сигнальных крюков.

Надписи на раме - белого цвета.

Надписи на котле - белого или черного цвета в зависимости от окраски котла.

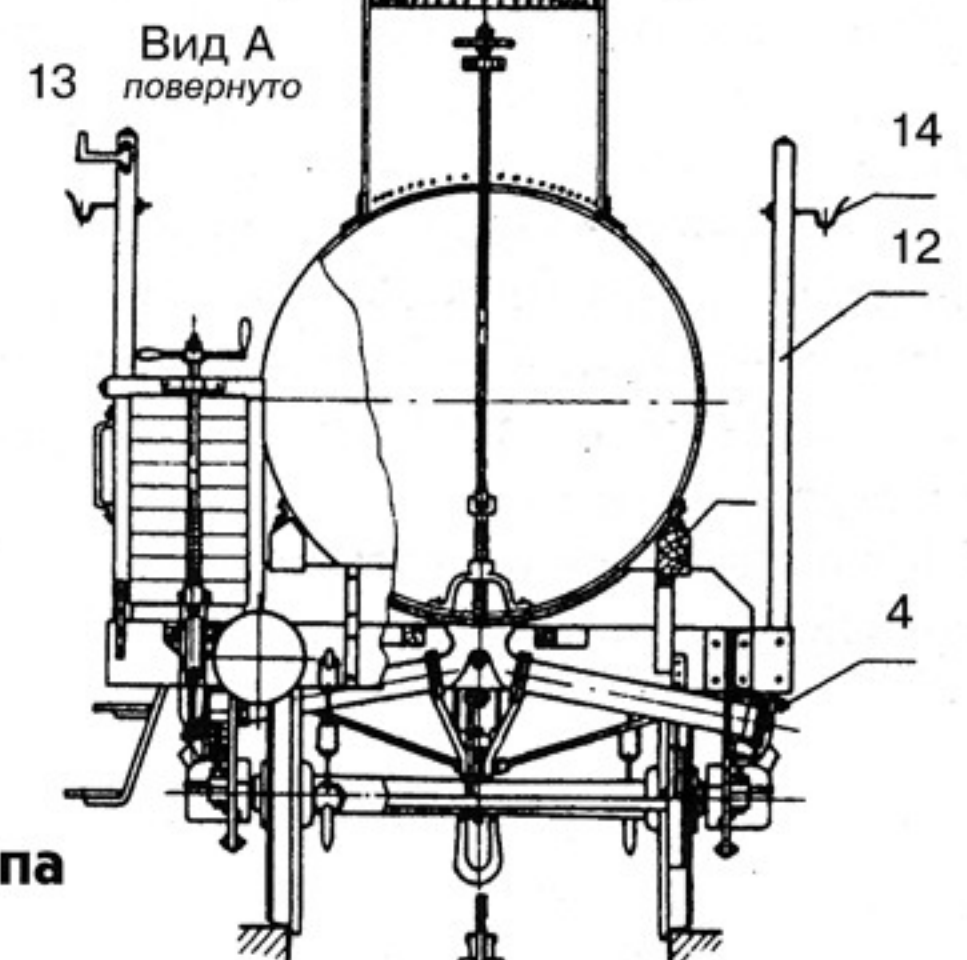
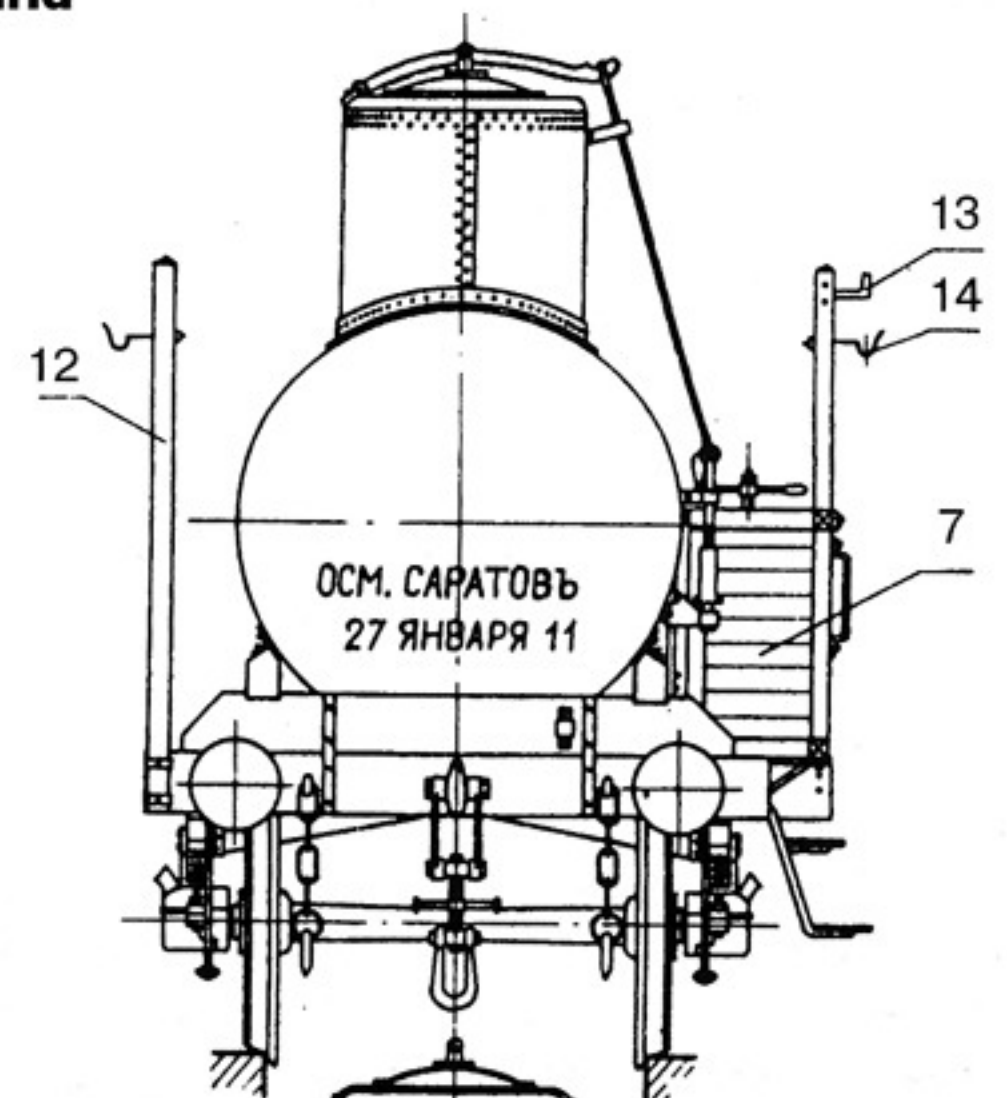
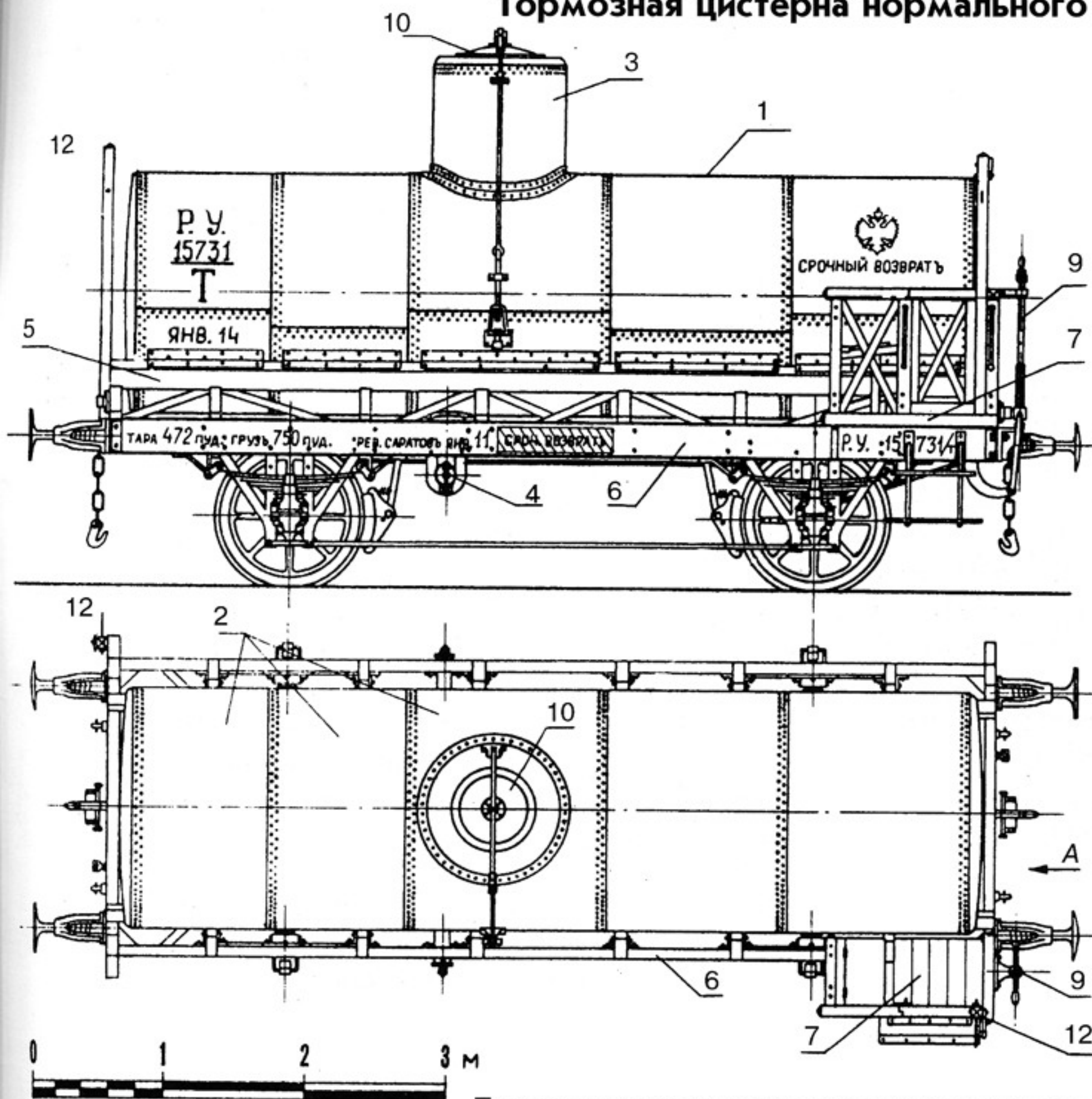
Надпись «СРОЧНЫЙ ВОЗВРАТ»;

- а) черная в белом прямоугольнике при темной окраске котла;
- б) белая в черном прямоугольнике при светлой окраске котла.

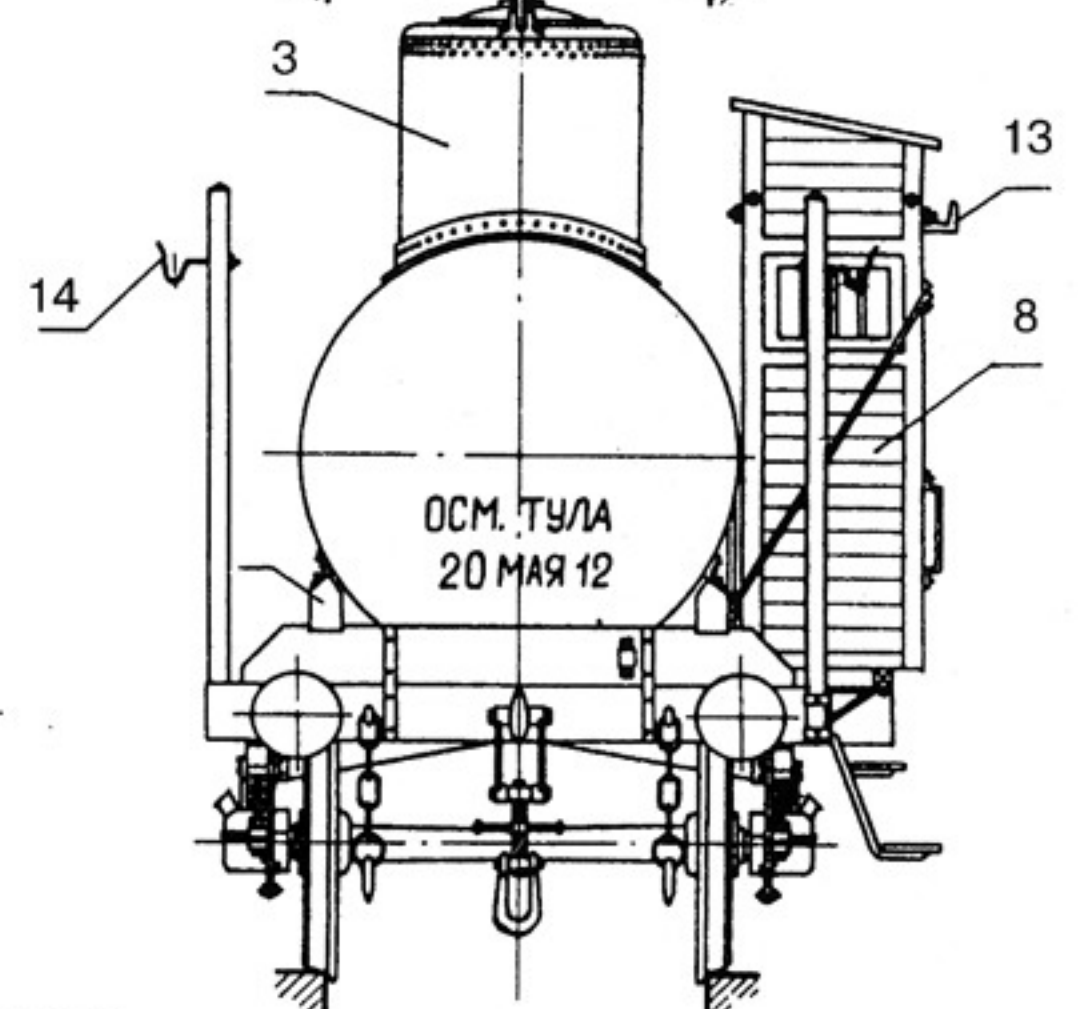
Некоторые цистерны частных нефтяных и химических компаний имели свои индивидуальные надписи.

Рис. Р. Молочникова

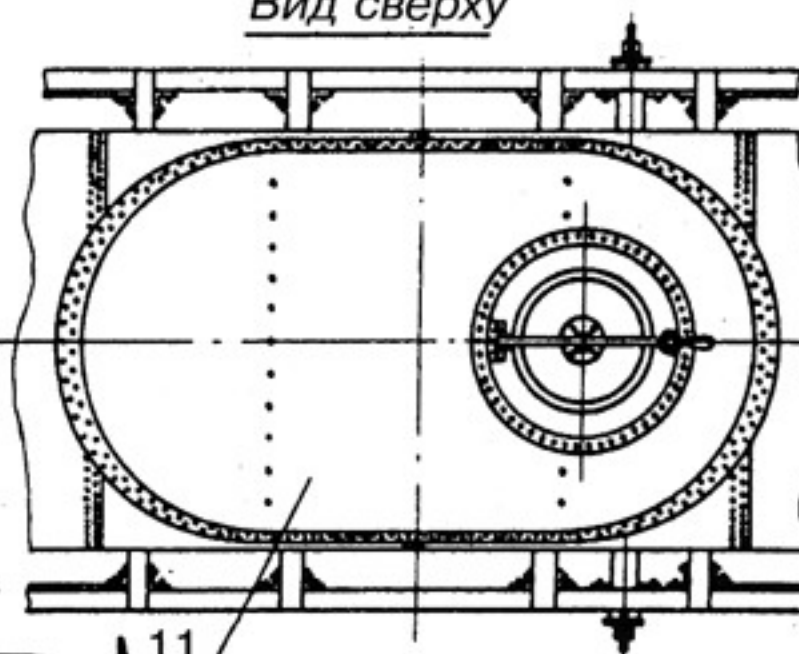
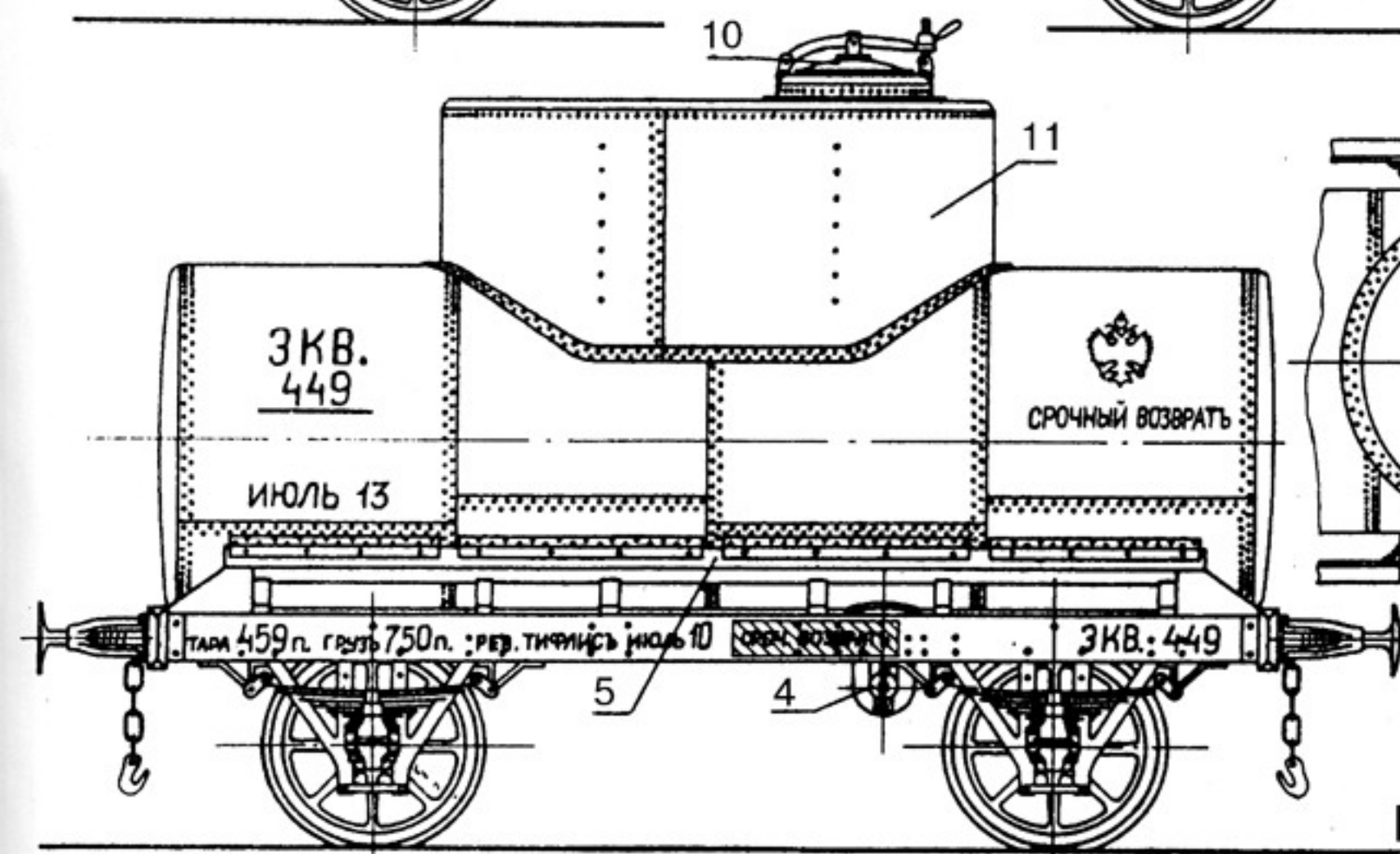
Тормозная цистерна нормального типа



Тормозная цистерна нормального типа с тормозной будкой



Вид сверху

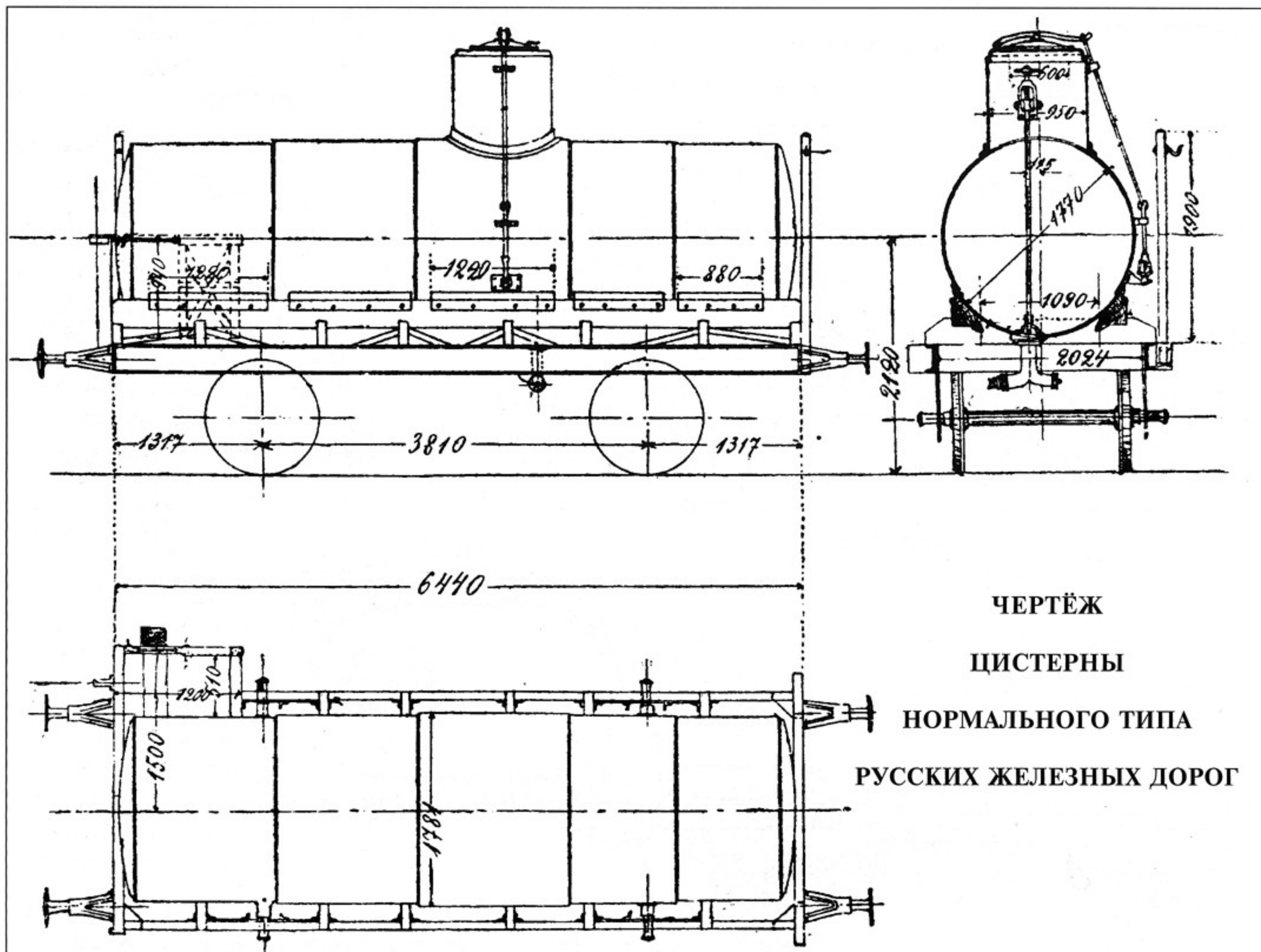


- 1- котел цистерны;
- 2 - барабаны;
- 3 - колпак;
- 4- сливной прибор;
- 5 - крепежные брусья;
- 6 - швелер рамы;
- 7 - открытая тормозная площадка;
- 8- тормозная будка;
- 9- тормозная колонка;
- 10- крышка колпак;
- 11- надстройка;
- 12 - габаритная стойка;
- 13 - кронштейн габаритного фонаря;
- 14 - крюк сигнальной веревки

Нетормозная цистерна с надстройкой



Цистерна Сормовского завода. Фото из коллекции Я. Дорошенко





ная цистерна вмещала: керосина 12,5 т. (750 пудов), нефти 14 т., воды 15 т. Ёмкость котла с колпаком должна была составлять 15,5 м³. Все новые вагоны строились по этому типу, а старые перестраивались. Однако переделка цистерн до нормального типа представляла большую сложность, поскольку грузоподъёмность и объём нельзя было увеличить, не переделывая котёл. Поэтому появились цистерны с надстройкой над ним; котёл в результате стал вмещать 750 пудов. Надстройка в плане могла иметь форму овала или прямоугольника. Часто над ней находился ещё и колпак.

Большую инициативу в производстве цистерн в России проявил известнейший нефтепромышленник Нобель, основавший своё общество в 1879 году. В 1890 году им был создан наиболее совершенный тип бензиновой цистерны.

Разнородность жидких грузов потребовала создания новых типов цистерн. Среди них наиболее интересны спиртовые цистерны. Котёл у них был помещён внутри крытого нормального вагона и таким образом предохранялся от нагревания. Такие крытые вагоны имели специальные отличительные знаки и обозначения.

По специальным заказам строились

более дорогостоящие цистерны для перевозки сильных кислот, сжатого газа, хлористого цинка и прочих химических веществ. Но таких вагонов было очень мало. Также в малом количестве строились цистерны для воды и цистерны для шпалопрпиточной жидкости.

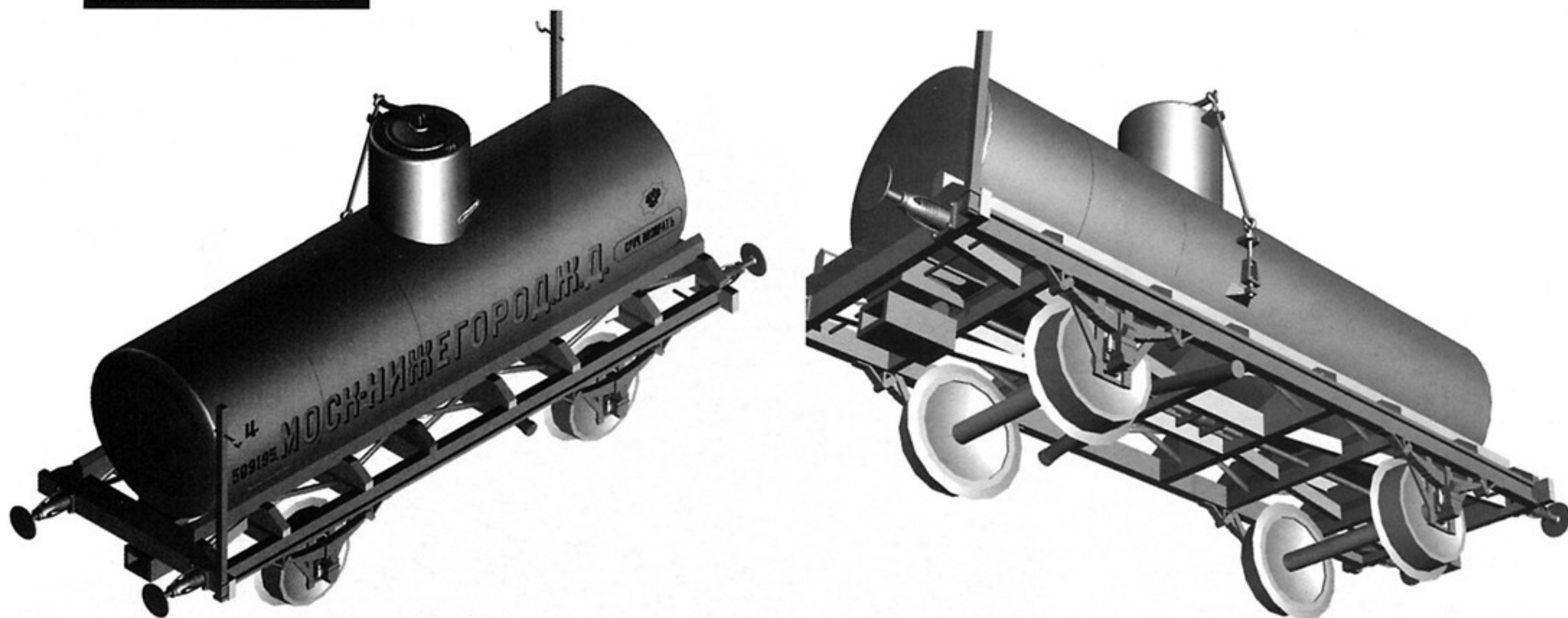
В 1901 году инженер Брант построил цистерну-платформу (микст). Она имела квадратный котёл, сверху которого находилась платформа для обратного попутного груза. Эта конструкция была создана для более экономичной эксплуатации цистерн. Более совершенную конструкцию в 1910 году предложил Кубасов.

В 1905-1911 годах начался процесс увеличения грузоподъёмности цистерн с 12,5 до 16,5 т. (1000 пудов), что делалось также за счёт дополнительной надстройки теперь уже у нормальных цистерн. Таким образом некоторые из них проходили даже две «нормализации». Но всё возрастающий объём перевозок поставил вопрос о создании большегрузных вагонов. В 1895 году Русско-Балтийский завод строил трёхосные цистерны системы Гротена - на тележке и оси. Эксплуатировались такие цистерны на Финляндской и Рязано-Уральской ж.д. В том же году на русских железных дорогах появилась первая четырёхосная цистерна системы Фокс-Арбель. Таких цистерн было построено значительное количество и они имели большое число разновидностей. В последующие годы появилось ещё несколько типов четырёхосных цистерн грузоподъёмностью 25-33 т. Они имели ряд преимуществ перед двухосными, и, несмотря на то, что их постройка обходилась чрезвычайно дорого, таких цистерн было выпущено около тысячи штук.

Во время Первой мировой войны русские заводы строили 2-3-осные цистерны и для других стран европейской колеи (1435 мм), в основном для нефтеперегонных заводов Галиции. В это же время на русских железных дорогах появилось значительное количество трофейных 3-осных цистерн несколько отличного от русских типа. Эти цистерны в основном были Австро-Венгерской постройки завода Рингоффер. Они были 2-х типов, но самые распространённые 7-ми барабанные с базой 7500 мм.

В основном же парк цистерн до революции в России состоял из нормальных 750 и 1000-пудовых вагонов. Нормальные цистерны находились в эксплуатации и в советское время до конца 50-х годов.

Даже сегодня их ещё можно увидеть в заброшенных тупиках на стан-



циях, дачных товариществах и, что самое главное, в некоторых музеях.

Модель нормальной цистерны фирмы «ФЕНИКСЪ»

Фирму ФЕНИКСЪ из Латвии представлять не надо. Модели произведённые этой фирмой высочайшего качества и долго не залеживаются на прилавках магазинов.

Перед тем как поставить на поток какуюнибудь новую модель проводится огромная работа по подробному изучению прототипа его фотосъёмка и образмеривание. Даже не каждая немецкая фирма утруждает себя этими подробностями!

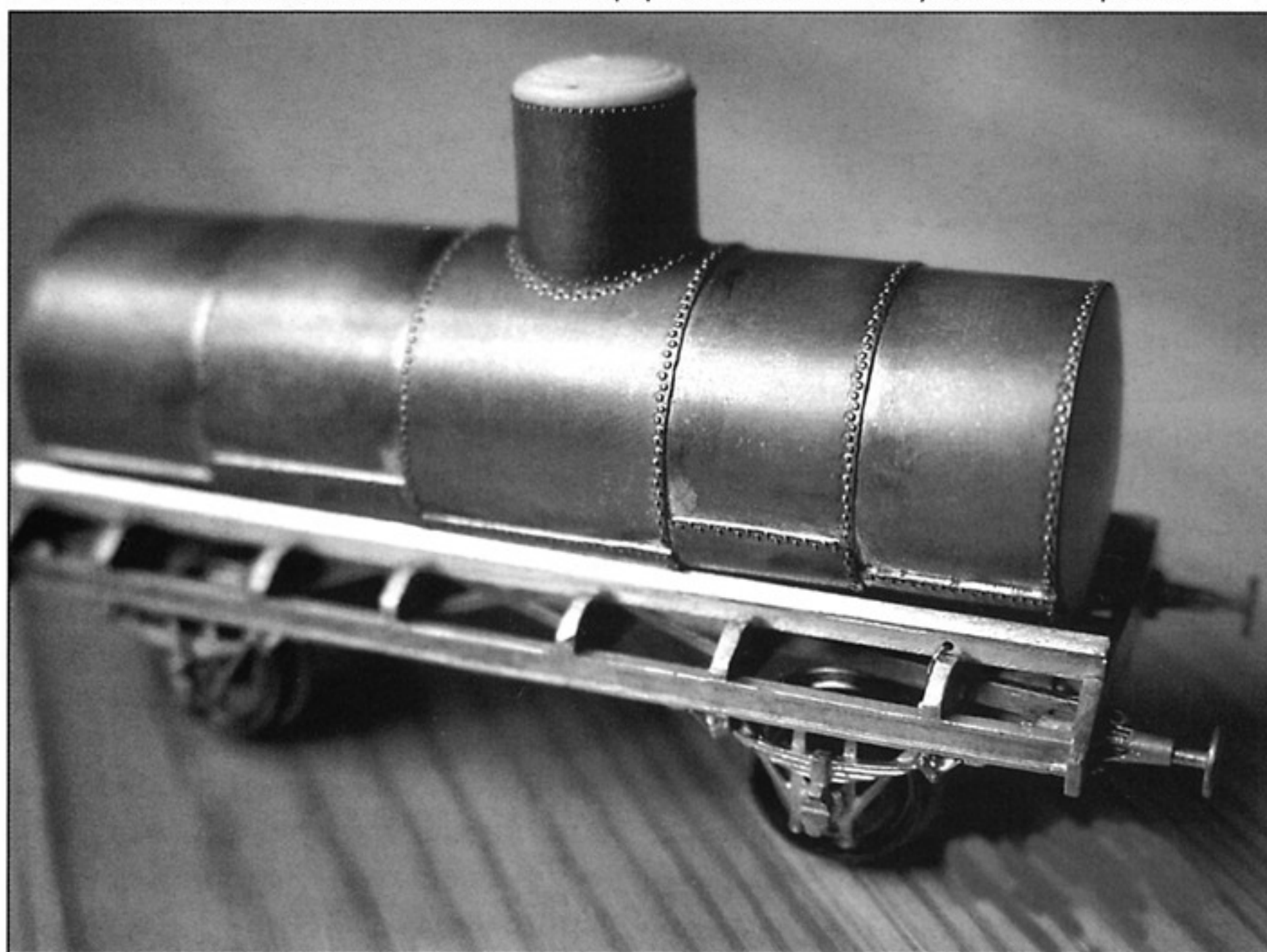
До самого последнего времени мы имели радость приобрести современные вагоны от ФЕНИКСЪ (большая часть из которых цистерны). И, наконец, постепенно мы смогли увидеть сначала вагоны 1950-х годов и вот теперь вагон 1890-х годов.

Для создания этой модели была проведена беспрецедентная по объёму работа. Наверно впервые для проектирования одной отечественной модели было использовано около 100 заводских старинных чертежей и более 30 фотографий! Причём создание каждой детали рождалось путём долгих консультаций и согласований.

По ходу изготовления модели были опробованы новые технологии. Несмотря на это, за очень короткий срок, которому может позавидовать любая модельная фирма, появилась принципиально новая модель.

Рама вагона полностью выполнена из латунных частей спаянных воедино. Сделана имитация сквозной упря-

Фото поэтапного появления модели фирмы "Феникс" с августа по октябрь 2004 г.



жи с литой пружиной. А также вся конструкция крепления котла к раме. Буфера разрезные с действующими пружинами. В буферном бруске имеются отверстия для размещения действующей упряжи. Рама спаяна с осевыми лапами, что делает всю конструкцию жёсткой и крепкой. Сцепка имеет стандартную шахту, но не имеет механизма близкого сцепления. Это пожалуй единственный недостаток. Но если на Вашем макете нет трамвайных поворотов с радиусом 350 мм и Вы установите универсальные сцепки для близкого соединения от РОКО или Мерклин, проблем с эксплуатацией у Вас не возникнет.

При виде модели уверен ёкнет сердце каждого отечественного моделиста (думаю и не только отечественного)! Во первых модель по настоящему красива - сразу видно люди вложили свою душу! Во вторых качество... Это не надо описывать, это надо взять в руки, а лучше поставить на макет сцепить с паровозом и покатавать, затаив дыхание. Ведь самое главное модель не полочная она - макетная...и может прекрасно кататься в сцепе с другими вагонами и имеет приличный вес. В третьих выбран прекрасный прототип - видовой, так называемая визитная карточка русского вагона. Это часто бывает немаловажно при выборе производства очередной модели.

Модель вагона будет иметь около десятка разновидностей по надписям и окраске в основном в 1 эпохе. Но не будут забыты и последующие - 2-я и 3-я эпохи.

Сейчас уже заканчиваются работы над созданием цистерны с тормозной открытой площадкой. Каждая пятая цистерна в составе была тормозной. А на Закавказской ж.д. каждая третья и даже каждая вторая. По этому эта новая модель будет логическим продолжением, и позволит собрать нам достоверный ж. д. состав из русских цистерн.

У тормозной модели будут воссозданы все детали тормозного механизма до мельчайших подробностей.

А немного позже мы увидим уже другие новинки - крытый вагон НТВ (о котором журнал уже писал в номере 7 за 2004 год) и спиртовую цистерну. В перспективе - пассажирские вагоны на базе НТВ и теплушки.



Консультации по созданию модели цистерны оказал Я. Дорошенко. Помощь при подготовке материалов осуществили: И. Индра и Р. Молочников



Последний шанс

Эксплуатация туристических ретро-поездов на паровой тяге, с использованием исторического подвижного состава - это высшая форма музеефикации и пропаганды истории железнодорожного транспорта. Это один из красивых и солидных способов создания имиджа Российских железных дорог, как серьезной организации, заботящейся о сохранении своего исторического наследия на уровне мировых именитых фирм, реставрирующих свои раритеты до полного рабочего состояния, на высшем техническом и эстетически достоверном уровне.

Сегодня остается последний шанс собрать коллекции подвижного состава, качественно и количественно достойные, способные представлять ретро-поезда России на международных маршрутах туризма. Важно не повторить ошибки предшественников перед железнодорожной историей, не сохранивших для потомков основной ее пласт от уничтожения. Проявив на данном этапе руководящую мудрость к защите государственных интересов - возможно сохранить для ретро-поездов локомотивы и вагоны до и послевоенного периода XX века. Реально сосредоточив в одних централизованных руках всю полноту власти, серьезных намерений или изменений, как, например, появление единой системы музеефикации исторического под-

вижного состава и архитектуры, единой сетевой программы по восстановлению неходовой техники из музейных запасников до рабочего состояния для ретро-поездов, поддержание подвижного состава и необходимой ремонтной базы для ретро-поездов в постоянной готовности для эксплуатации, программы пополнения коллекций музеев ротации дублированных единиц подвижного состава с железными дорогами СНГ - ничего этого не видно.

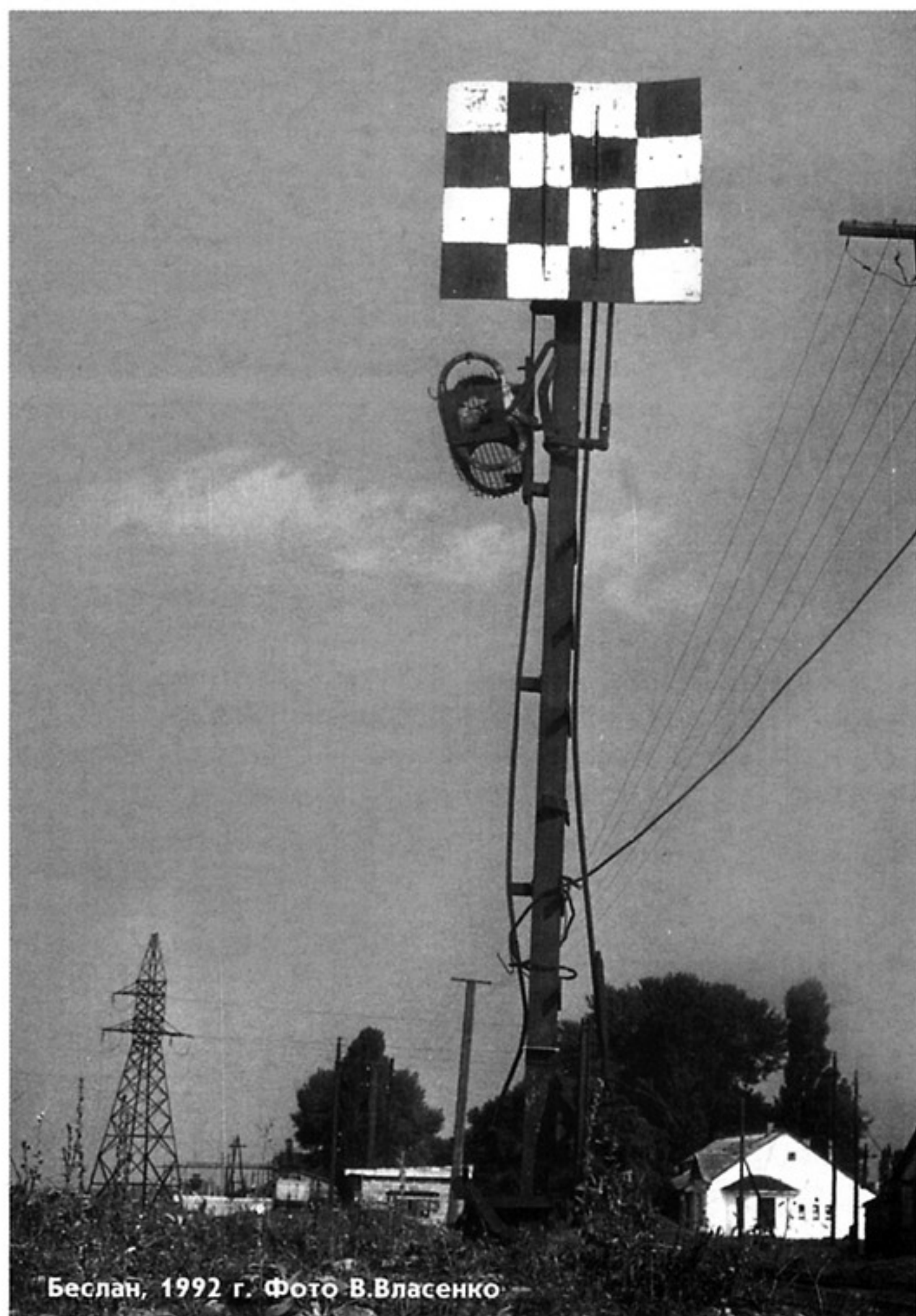
На общесетевом уровне даже не было попытки централизовать спонтанный опыт отдельных дорог, организующих у себя ретро-пробеги.

Игнорируются разумные предложения энтузиастов любительского движения, проделавших большую работу по музеефикации и спасению подвижного состава. ЛТ неоднократно публиковал исследовательские работы по этой теме, базирующиеся на отечественном и мировом опыте.

Хотя именно такие направления работы позволят систематизировать положительный опыт и предупредить возможные ошибки; способствовать организационной, финансовой и технической поддержке при подготовке и оперативном управлении при проведении ретротуров в масштабе всей сети железных дорог, координируя график движения и сотрудничая со многими сервисными структурами на местах (водный, воздушный, автотранспорт, гостиницы, экскурсии и т.п.).

Реально мы получили какой-то разгул содействию кинокомпаниям в съемках железнодорожных сюжетов, где один и тот же паровоз и набор вагонов вне зависимости от исторического экранного периода, переходят из ленты в ленту. Но была ли хоть какая-то польза музею или депо, за предоставленный музейный подвижной состав... Вопрос? Странно думать, что при существующем мздоимстве в стране во всех вертикалях власти, в отдельно взятой ее государствообразующей структуре, будут преобладать воистинно государственные подходы или декларируемая социальная ответственность. В добавок появляется в марте 2004 года вообще странный документ о Положении о проведении теле-, видео- кино-, и фотосъемок на объектах инфраструктуры общего пользования, принадлежащих ОАО РЖД. Этот документ уже привел к тому, что в ЛТ приходят сообщения, что в Астрахани школьникам запрещают фотографироваться на фоне паровоза-памятника без разрешения высшего руководства ОАО "РЖД". Т.е. фотоаппарат в руках является отягчающим обстоятельством. Только в нашей стране фотоаппарат стал поводом для задержания и преследования любителей истории своих железных дорог. Виток шпиономании и массового психоза набирает силу. Тут даже мизерный рынок для иностранного туризма в России становится малопривлекателен для зарубежных любителей железных дорог, - в результате их взор обращается в сторону наших соседей по СНГ (Украины и Белоруссии), имеющих конкурентный подвижной состав и европейский подход к организации подобных мероприятий.

Что касается русских любителей железных дорог и истории техники, так это общественное движение тоже выпадает из общего единого ряда. При коммунистах эту работу можно было вести только при наличии знатных покойников в поезде, а в период декларируемой свободы понятия отечество, честь и история равным счетом ничего не стоят, а уж тем более, если на них надо тратить...



Беслан, 1992 г. Фото В.Власенко



ТЭП60-1184 в депо Саратов. Тепловоз приписки тч Ершов Приволжской ж.д. Фото Дм.Мамина, 2001 г.

ТЭП60-1234 на ст.Ефремов (Тульская обл.), приписки тч Елец Юго-Восточной ж.д. Фото А.Венцова, 2002 г.





Паровоз Л-5289. Ретро-поездка Хвойная - Кабожа - Чагода. 1995 г.