

100

2/2005 (100)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

WWW.LOKOTRANS.INFO

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



Круговорот локомотивов
в России

Метровагоны для Казани

Три дня в Гайвороне

ЛОКОТРАНС - 100 НОМЕРОВ!

ДОЛГИЙ ПУТЬ К МЕЧТЕ



ТУ2-071 с поездом
Гайварон-Рудница



Депо Гайворон. Совместное "проживание" машин широкой и узкой колеи. 2004 г.



Три дня в Гайвороне или путешествие в узкоколейное царство



Узкоколейные вагоны "Пафавар",
ст.Гайворон. Август 2004 г.

Поезда на ст.Гайворон. Август 2004 г.
Фото В.Буракшаева



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

Шеф-редактор
Олег Сергеев

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.Веревкин (Санкт-Петербург)
С.Волков (Ростов/Дону)
А.Голубенко (Таганрог)
В.Галкин (Москва)
Я. Дорошенко (Москва)
П.Егоров (Москва)
А.Иоффе (Москва)
И.Ивонина (Раменское)
Э.Ершов (Москва)
П.Кондратьев (С.Петербург)
О.Корешонков (С.Петербург)
А.Колесов (Екатеринбург)
М.Каминский (Москва)
М.Кацер (Новочеркасск)
С.Лизунов (Пензен. обл.)
Дм.Мамин (Москва)
В.Мельников (Брянск)
А.Никольский (Москва)
Н.Полиенко (Киев)
А.Расчектаев (Челябинск)
Дм.Строкань (Астрахань)
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 выступает с авторами
ввялотекущую переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666
Заказ № 7147 Тираж 1000 экз.

Печать ЗАО "Фабрика Офсетной Печати"
(Москва), февраль 2005

В розницу цена свободная

© "Локотранс"

www.lokotrans.info

...«Локотранс» сделал 100 шагов от простого
черно-белого издания до журнала на мелованной
бумаге с цветной обложкой и вкладкой. Если
переплести альманах, изданный за эти годы, то
получится фолиант в 5000 страниц. Для издания
любителей — это очень существенно. Предполагаю,
что подобного проекта в истории России еще не
было. Но разве 100 это много! Все еще впереди!"

Так получилось, что мое хобби превратилось
в профессию, которую теперь люблю до
изнеможения. Мучаюсь в поисках красивого
заголовка, не сплю по ночам, создавая
очередной шедевр, стучусь в закрытые двери
и не перестаю удивляться равнодушию
чиновников и восхищаться добрыми
чувствами и поступками энтузиастов.

Сегодня вы держите в руках 100-й номер
журнала "Локотранс". Первый номер
альманаха вышел в эти дни в, уже далеком,
1993 году. Название «Локотранс» оказалось
вполне оригинальным и запоминающимся, а
редакционный коллектив своей активной
деятельностью сразу создал реальный круг
общения любителей железных дорог в стране.

Рождение каждого номера, как рождение
ребенка. В муках, в сомнениях, в спорах.

Какую фотографию поставить на первую
полосу, как назвать статью вместо казенного
штампованного заголовка?

Как сделать журнал более
привлекательным, содержательным, чтобы
каждый нашел для себя интересную
публикацию?

Как сделать наш журнал добрым и теплым,
даже среди холодного железа и стали?

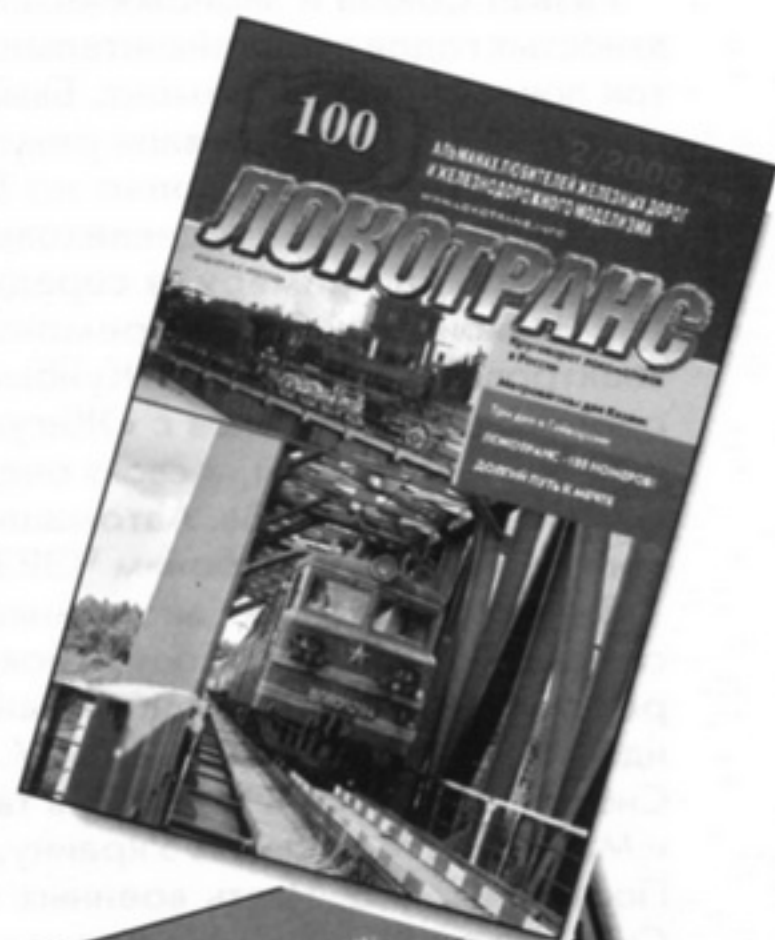
Наши авторы — наша гордость! Прежде
всего, им и адресованы слова
благодарности!

Наш альманах — безгонорарный. То есть
все, кто хочет в него написать, делают это
совершенно бескорыстно, преследуя главную
цель — быть услышанным единомышленниками
и сохранить бесценное наследие
железнодорожной истории, исчезающей на
наших глазах, что в наши дни, увы, стало
нормой. А, значит, наш журнал — не для
равнодушных обывателей. Именно это
оказалось главным условием существования
журнала на протяжении стольких лет.
Читательская признательность — тому
подтверждение.

Помните, когда возникла идея клубного
журнала — тогда нас поддержали настоящие
энтузиасты движения любителей железных
дорог! Очень славно, что этих имен
значительно прибавилось, что даже есть
опасения пропустить кого-либо, в словах
признательности и поздравлений.

И вот, в руках, еще пахнущий краской,
новенький свеженький номер. Поэтому — от
всей души я поздравляю всех энтузиастов и
любителей железных дорог!

С «сотым» номером! Это наш общий успех и
наш общий праздник!



Олег Сергеев

Круговорот локомотивов в России

Станция Челябинск одна из крупнейших на сети РЖД и занимает стратегическое положение, являясь перекрестком железнодорожных направлений на Сибирь, Урал, Среднюю Азию и Казахстан.

В начале 90-х в парках ст. Челябинск можно было найти локомотив или электросекцию практически любой серии, выпущенной при СССР. Они следовали в холодном состоянии на ремонт или с ремонта. Встречались тепловозы Среднеазиатской и Алма-Атинской дорог, знаменитые ТЭЗ, 2ТЭ10Л, ТЭМ2; «переменики» с Украины, идущие на ремонт в Сибирь. Появились и первенцы российского локомотивостроения ВЛ65. Проходило также много паровозов, главным образом на металлолом. Всего не перечислишь.

Развал Союза и экономический кризис девяностых годов очень значительно убавили поток локомотивов на ремонт. Бывшие республики СССР сами осваивали ремонт, а у российских депо традиционно не было денег, либо существовал средневековый натуральный обмен. К примеру, в середине девяностых Челябинский ЭРЗ за ремонт нескольких электровозов получил от Куйбышевской дороги несколько вагонов с «Жигулями», которые были получены, в свою очередь, за обслуживание АвтоВАЗа. Автомшины пошли на долги по зарплате рабочим ЧЭРЗ.

В настоящее время экономика страны несколько улучшилась, и поток локомотивов на ремонтные заводы восстановился. Много идет тепловозов 2М62, 2М62У и 3М62У из Сибири на Мичуринский ЛРЗ, а также 2М62М и М62УМ из Монголии в Украину, на ремонт в Полтавский ТРЗ. Часть военных «Машек» из Сибири «дембельнули» в промышленность, в частности в Альметьевское ППЖТ, одно из крупнейших в Союзе, одних ТЭЗ было около 40 машин.

Улан-Удинский завод производит МЛП ВЛ80Т для Восточно-Сибирской дороги; по указанию правления ОАО «РЖД» со многих дорог ВЛ80Т стали отдавать на В-Сиб.ж.д., а та, в свою очередь, взамен отдает ВЛ80С. ТЭМ2 из Иркутска идут в Северобайкальск, а ЧМЭЗ оттуда — в Иркутск. Также сибирские дороги сменяли часть ЧМЭЗ, на ТЭМ2 с Северо-Кавказской дорогой и некоторыми другими. И это происходит на многих дорогах России. Так что любителям железных дорог есть над чем работать, чтобы проследить жизнь той или иной серии локомотива.

Расчектаев А. В. (г. Челябинск)

Новости с Северо-Кавказской

Тепловоз 2ТЭ10М-3059, проработавший 12 лет в депо Светлоград (ТЧ-18) передан в депо Краснодар. Еще недавно эта машина водила пассажирские поезда из Ставрополя в Кавказскую. Сбоку на обеих секциях были крупные надписи «Пассажирский», однако часто можно было увидеть этот локомотив с небольшими товарными составами. Построен 2ТЭ10М-3059 был в 1988 году.

С 1992 года на постоянной работе в депо Светлоград (обслуживал направление Ставрополь — Палагиада — Кавказская, иногда Светлоград — Элиста). Летом 2004 года — 2ТЭ10М-3059 — отправился на Кубанщину.

Еще одно интересное событие произошло летом 2004 г. Во все то же депо Светлоград поступили маневровые локомотивы ЧМЭЗ. До этого данный участок СКЖД обслуживали ТЭМ2. Сначала появился ЧМЭЗ-7216 (прибыл с Красноярской ж.д.), потом ЧМЭЗ-7221. Осенью появились еще два «чеха» ЧМЭЗ-5975 и ЧМЭЗ-7000. Непривычно видеть эти локомотивы там, где традиционно работали только ТЭМ2.

В. Склеров, фото автора, см. обл. стр.3



М62-1862 на «дембель» в промышленность. Декабрь 2004г. Челябинск.



2М62М-032 Улан-Батор Монгольская ж.д. Декабрь 2004г. Челябинск.

Фото А.Расчектаева

2ТЭ10М-3059 — отправился на Кубанщину. Фото В.Склярова



Михаил Кужим, Санкт-Петербург

Первый поезд для Казанского метро

24 февраля сего года в Питере произошло достаточно важное событие: на ЗАО «Вагонмаш» состоялась презентация первого поезда для Казанского метрополитена. Как известно, в августе 2005 года городу Казани исполняется 1000 лет и к этой дате принято решение об открытии метрополитена. Весь подвижной состав будет изготовлен в Санкт-Петербурге и ориентировочно составит 10 поездов и электровоз. Мероприятие было проведено торжественно, с приглашением администрации г.Казани во главе с мэром, представителей администрации группы компаний «Дедал» (кроме ЗАО «Вагонмаш» в эту группу входит Октябрьский вагоноремонтный и Санкт-Петербургский трамвайно-механический заводы), руководства Санкт-Петербургского метрополитена, некоторых руководителей предприятий-поставщиков оборудования для первого метropоезда, представителей местных СМИ, сотрудников практически всех подразделений «Вагонмаша». Очень жаль, что это, на мой взгляд, знаковое для нашего города событие, прошло без участия питерского губернатора...

Поезд для столицы Татарстана представляет собой состав из пяти вагонов: два головных (моторных), два прицепных моторных и один прицепной – безмоторный. Тяговый привод – асинхронный, аналогичный применённому на вагонах Киевского метрополитена с отличием от последнего лишь формой головных вагонов, системой управления тяговым приводом, пневматическим приводом дверей вместо электрического и некоторыми другими различиями в оборудовании салонов. При разработке и постройке поезда за основу были приняты вагоны типа 81-540.8, силовое оборудование, аккумуляторная батарея, компрессор, краны машинистов и контроллеры управления производства «Шкода - Транспортная Техника» (Чехия). Система управления тяговым приводом, автоведения, контроля и торможения – ОАО «НИИ точной механики» (Санкт-Петербург). Система видеонаблюдения – от «Метрогипротранс» (при такой системе на пульт машиниста устанавливается ЖК-монитор, изображение на который поступает по радиоканалу от напольных видеокамер станций). Правда, на первом поезде всё-таки установили большие зеркала. Система оповещения «пассажир-машинист» с бегущей строкой – «Сармат» (г. Ростов-на-Дону). Дизайн головных вагонов



Мэр города Казани с символической бутылкой шампанского перед головным вагоном. В кабине – представители администрации г. Казани, начальник Санкт-Петербургского метрополитена, руководство группы компаний «Дедал». Слева – машинисты-инженеры Санкт-Петербургского метрополитена

разработан на «Вагонмаше» совместно с фирмой «Автокомполит», которая кроме оригинальной пластиковой конструкции кабин головных вагонов поставила полный комплект панелей для отделки салонов.

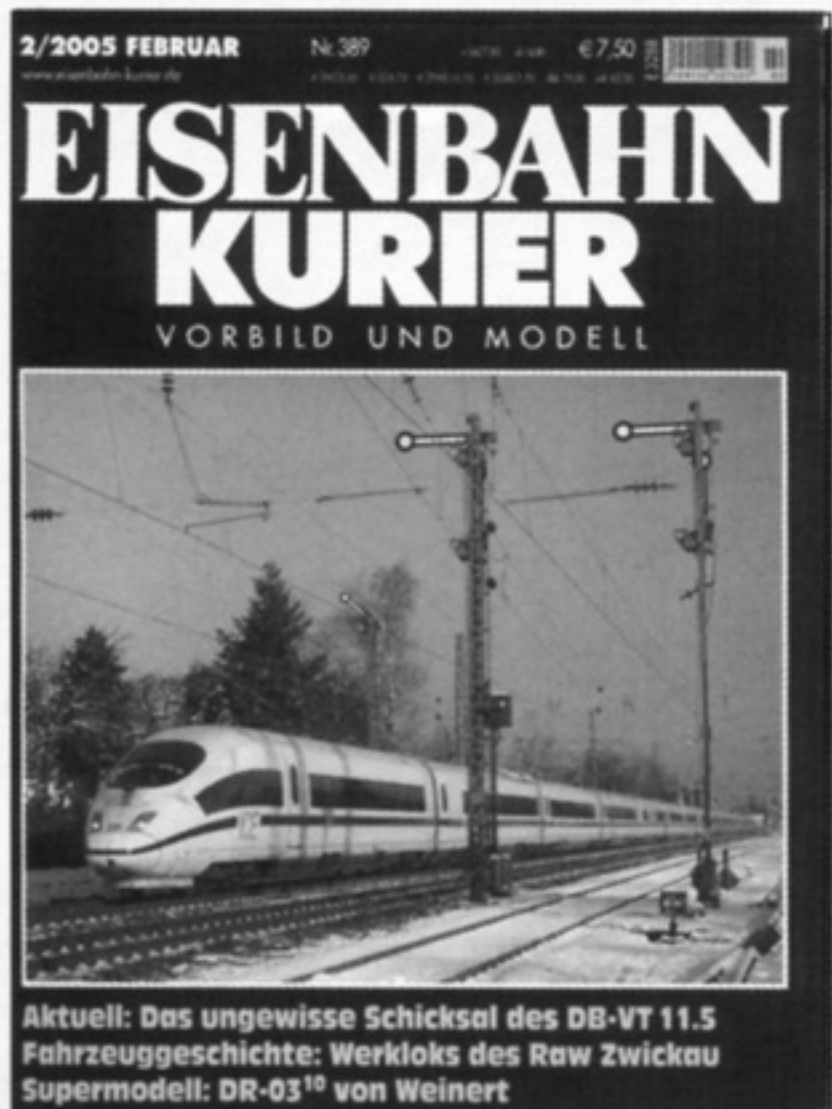
Будущие машинисты казанского метрополитена прошли обучение в Питере, а с особенностями управления составов с АТП ознакомились в метрополитене

Киева. Кстати, многие из них, а также специалисты и руководители пришли в метрополитен с железной дороги. А пока первый состав будет проходить отладку на заводе и испытания на одной из веток метрополитена Санкт-Петербурга. Уже к августу вагоны отправятся к месту своей постоянной «прописки» в Казань.

Состав для казанского метрополитена на путях завода. Из-за отсутствия на территории поворотных устройств, обе «головы» смотрят в одну сторону (Наверное, на Восток...?) На вагоны уже нанесены номера и символика столицы Татарстана.

Фото М.Кужима



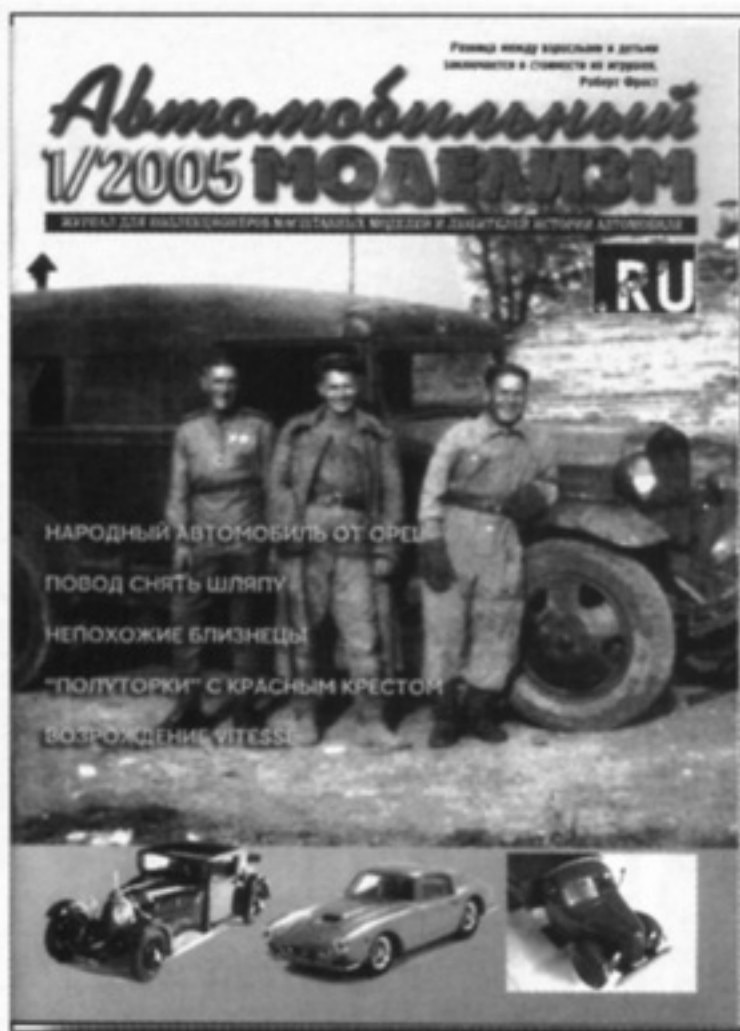


EISENBAHN KURIER №2/2005. Журнал информирует на почти 50 страницах своего очередного номера о новостях ж.-д. жизни в Германии и Европе, и мы не видим ни одной фотографии чиновников из Дойче Бана (DB). Зато читатели знакомятся с информацией о пуске новых линий, испытаниях локомотивов, забавном празднике по прощанию со старотипным подвижным составом линий S-Bahn (серия 420/421 001) в Мюнхене, когда этот устаревший поезд, отработав на линиях с 1972 г., в полностью исправном состоянии убывает в музейное распоряжение. Странно, что ни двигатели, ни весь цветной металл не сняты с этого ветерана. Среди крупных материалов номера - статья Рудолфа Пфау о парвозной эксплуатации на линии Дисбург - Видау (в т.ч. серии 52), о рельсовом "виллисе", музейной эксплуатации раритетных дизель-поездов TEE (VT11) и электровозов E94, о городской музейной железной дороге в Пенсильвании (США), большая макетно-модельная часть.



ПАНТОГРАФ. №2 (март-апрель) вышел на 40 стр. с материалами о Ростовском транспорте в 2004 г., с большим обзором новостей из различных городов страны и зарубежья, статьей В.Манзюры "Маршрут, который закрыли", несколько материалов о троллейбусах в Самаре, в Закавказье и Керчи. Обработала статья П.Кашина об автобусном хозяйстве г.Ишим Тюменской обл. В целом, выпуск достаточно интересный.

Благодарим Издательский дом Eisenbahn Kurier, Михала Малека (Чехия), Йоханнеса Глокнера, Йорна Пахля (Германия), главного редактора "Железоптен транспорт" Т.Кондакова, С.Болашенко, С.Эчмеляна



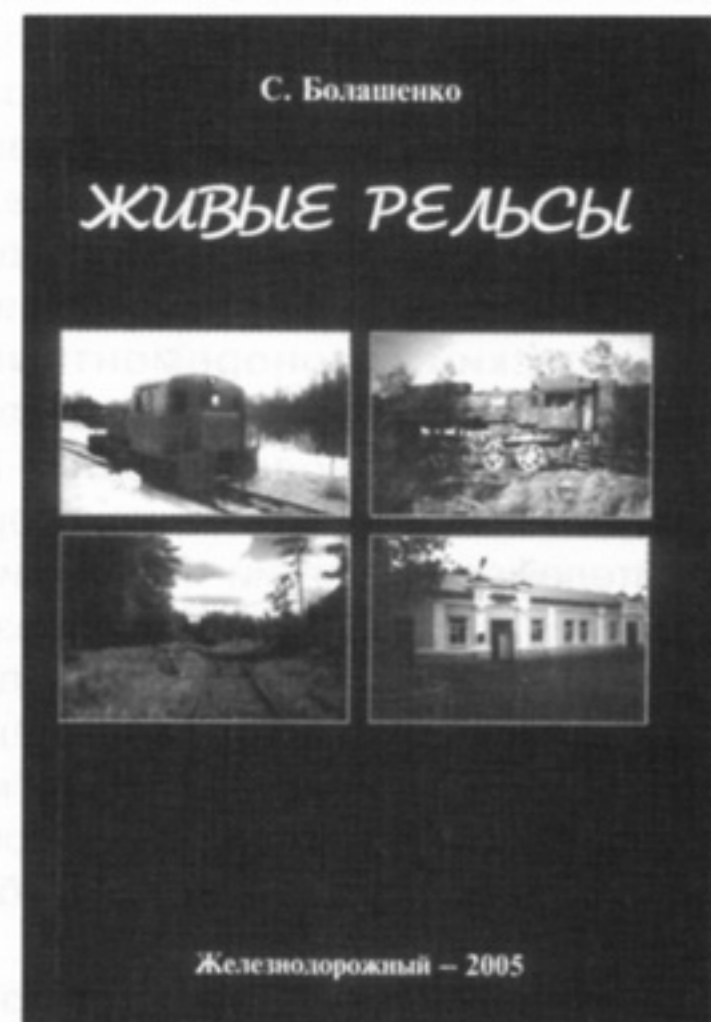
Автомобильный моделизм №1 /2005. Первый номер в этом году обрадовал рассказом Люциуса Суславичюса об "Опеле", появилась вторая часть материалов о колесах плавающих шасси БА3-5921 и 5922, украшением модельного раздела стала статья А.Говорухи о первых серийных пожарных автомобилях - история, прототипы и модели.



История Армавира (Досоветский период. 1839-1918 гг.) Сергей Ктиторов / Книга издана в 2002 г., 384 с., тв. перепл., 155x210 мм. Монография рассказывает о становлении и развитии г. Армавира, неразрывно связанного с жизнью крупных культурных и промышленных центров Кавказа - Екатеринодара, Новороссийска, Ставрополя. Особенно интересным для нас является изложение документальных материалов о прокладке через Армавир линий Владикавказской ж.д., а также строительстве знаменитой Армавиру-Туапсинской ж.д. Книга хорошо иллюстрирована, в качестве приложения имеет цветную карту селения Армавир на период 1913 г. На мелованных страницах воспроизведены фотографии железнодорожных сооружений - Вокзал ВЛД. ж.д., каменный железнодорожный мост через Уруп, каменно-бетонный железнодорожный мост Армавиру-Туапсинской ж.д. и др.



Переславский железнодорожный музей (буклет), 48 с, ч/б, мелов., 140x146 мм. Удачное издание, сочетающее в себе историческую и популярную информацию по УЖД России, основанную на описании экспонатов уникального музея, созданного усилиями энтузиастов в 1990 г. Узкоколейная железная дорога - это целый мир, созданный человеком и природой с богатейшей 130-летней историей. В настоящее время этот музей превратился в заповедное место, предмет гордости и объекта увлечения тысяч людей.



Живые рельсы. С.Болашенко. 2005 г. 288с., м. обл., 137x205 мм. Книга рассказывает об истории и нынешнем состоянии некоторых ведомственных и малодеятельных железных дорог нормальной колеи на территории России и республик бывшего СССР. В создании книги автору оказали помощь известные энтузиасты - любители железных дорог и путешествий А.Арсеньев, А.Дмитриевский, С.Костыгов, Дм.Крюков, Е.Стерлин, С.Тархов. В книге приводится описание 27 ж.-д. линий и сетей. При том, что наблюдается стремительный процесс ликвидации и закрытия наших "второстепенных" дорог. Новое строительство ничтожно. По мнению автора, и это подтверждается его личными наблюдениями в путешествиях по ж.дорогам, о которых идет речь в книге, принимаемые решения в современной России о "консервации" и разрушении (что в большинстве случаев однозначно) подобных малодеятельных линий ничем не оправданы, и глубоко ошибочны. Вместе с рельсовыми путями уничтожается весомая часть нашего исторического наследия, разрушается жизненный уклад тысяч людей, который невольно попадают в разряд малозначимого для страны населения



СУ-252-22 — ТЧ-Сулин, 50-е гг. Середина века XX-го и закат века "паровозного".



СО17-2727 — ТЧ-Грозный, 1962 г., в окне — машинист Агасиев А.А., на подножке — пом. машиниста Сулейманов А.



З' 5417 — ТЧ-Ростов, 1955 г., маневровая смена станции Нахичевань-Донская

З' 701-48 — ТЧ-Ростов, 1957 г., в окне — машинист Скиба В.С., в дверях — пом. машиниста Коротких Г.

Фотографии из коллекции В.Буракова



«Роль частного предпринимательства в развитии железных дорог России» - с таким названием прошла 31 января - 2 февраля 2005 г. в Москве в Доме ученых конференция, заказчиком которой выступило ОАО «РЖД», а организатором ВОЛЖД. Руководители рабочей группы - председатель ВОЛЖД А.Б.Вульфов и член совета ВОЛЖД, редактор журнала «Локотранс» О.А.Сергеев. В состав рабочей группы конференции вошли, помимо музейных и научных работников с десяти железных дорог России, являющихся авторами докладов (опубликованы в сборнике материалов конференции), от Совета ветеранов ОАО «РЖД» И.В.Харланович и директор Центрального музея железнодорожного транспорта Г.П.Закревская.

В освещение хода работы конференции приняли участие 10 журналистов от различных отраслевых и массовых изданий (любительское движение представлял журнал «Локотранс»), три телеканала, включая телевидение ОАО «РЖД». Присутствовали представители департаментов ЦОС, ЦТ, ЦФ ОАО «РЖД», ЦНТБ, Политехнического музея. С признательностью участники конференции встретили присутствие выдающегося русского писателя Валентина Григорьевича Распутина. Он участвовал в прениях и выступил с предложениями по сохранению памятника мирового значения - Кругобайкальской железной дороги.

В один из дней приехала на конференцию приехала творческая группа телевизионных журналистов НТВ, среди которых был известный телеоператор железнодорожной тематики Георгий Угаров, знакомый многим любителям железных дорог по фильмам «Бологое-Полоцкая», «Железка» и др.

В работе конференции и ее подготовке принял участие Департамент по связям с общественностью ОАО РЖД - его представляла Т.Л.Пашкова.

Всего в работе конференции участвовало 78 человек.

Замечательно, что подавляющее большинство докладчиков старались объективно анализировать встретившиеся им свидетельства былого, не очерняя, как то практиковалось в советскую эпоху, но и не идеализируя частное предпринимательство. Развернувшаяся дискуссия и живое обсуждение темы дало уверенность в правильности проведенного проекта. По результатам работы конференции выпущен сборник докладов под названием «Роль частного предпринимательства в развитии железных дорог России», подлежащий распространению на сети и содержащий важные исторические и статистические сведения по самому широкому спектру вопросов, связанных с темой конференции.

Решения конференции, направленные в адрес Президента ОАО РЖД

Фадеева Г.М. были определены в документе, предусматривающем вполне конкретные меры. Предполагается создание отраслевой программы по сохранению, изучению и пропаганде исторического наследия железнодорожного транспорта, которая включает в себя:

- создание сборника материалов и включение его в программу средних и высших транспортных учебных заведений по развернутому курсу истории отечественных железных дорог с акцентом на истории предпринимательства и новаторских инженерных и экономических решений;

- повсеместную популяризацию, посредством полиграфии, продукции с тематикой истории железнодорожного транспорта;

- формирование туристического продукта в структуре подразделений железных дорог, в первую очередь на основе исторического тематического материала;

- способствование комплексному развитию туристического железнодорожного продукта и внедрение программы по освоению маршрутов для ретро-поездов;

Создание и внедрение комплекса целенаправленных мер по сохранению и музеефикации ретротехники (подвижного состава). В музейно-просветительских целях содействовать сохранению и реставрации уникальных архитектурных сооружений жел.-дор. транспорта, в т.ч. заповедных зон как то - Бологое - Осташков - Кувшиново, Кругобайкальская ж. д. и тому подобных. Разработка нормативного документа по музеефикации архитектурных объектов ж.-д. транспорта, средств сигнализации и связи и подвижного состава, в соответствии с современными нормативными документами, действующими в данной области и многое другое.

Конференция признала необходимым создание Экспертного совета при Президенте ОАО «РЖД» по разработке и внедрению в жизнь данной программы для обеспечения финансово-административной базы данной программы и работы Экспертного совета.

Вот только прислушаются ли к итогам работы и предложениям те, к кому обращена резолюция конференции? Чего стоит только «благодарность» Валентины Матвиенко, выраженная компании РЖД за «готовность освободить для функциональной застройки» территории нанешних питерских «станции Москва-товарная и... за Варшавским вокзалом». (см. «Гудок» 2005, 8.02.2005).

Материалы и фотографии предоставили А.Б.Вульфов, Н.Семенов, А.С.Никольский, Р.Мишин

Выводы конференции:

1. Отечественное частное предпринимательство в целом, несмотря на издержки ранней стадии капитализма, сыграло большую прогрессивную роль и способствовало бурному развитию железнодорожного транспорта и превращению России в мощную промышленную и цивилизованную державу. Вместе с тем представляется, что в перспективе предпочтение должно всегда отдаваться отечественному, а не зарубежному предпринимательству, хотя без привлечения зарубежных инвестиций обойтись порой и невозможно.

2. Развитие железных дорог в России оказало огромное положительное влияние не только на развитие экономики, но и социальной сферы, культуры (во многом благодаря меценатству ряда железнодорожных предпринимателей, в первую очередь С.И.Мамонтова и К.Ф.фон Мекк), образования, изменило сам образ жизни людей. История отечественных железных дорог неотделима от всего исторического пути России и выходит далеко за рамки сугубо отраслевой области сведений. Должен образом на уровне широкого общественного мнения это до сих пор не осознано и не оценено.

3. При знакомстве с видами частного предпринимательства на ж.д. транспорте до революции поражает многообразие форм предпринимательской деятельности, способов привлечения средств на сооружение и эксплуатацию железных дорог, что во многом определялось многоукладным характером тогдашней экономики. В 1890-х годах при активном участии С.Ю.Витте была достигнута большая гибкость в сочетании частного и государственного способов хозяйствования, найдены формы разумной централизации управления железными дорогами и тарифной политики в условиях разных форм собственности. В этой связи изучение опыта предпринимательства прошлых лет современными предпринимателями в области ж.д. транспорта и руководителями соответствующих транспортных подразделений представляется крайне необходимым.

4. Опыт частного предпринимательства прошлых лет, как и весь опыт истории отечественных железных дорог, нуждается в постоянном изучении и обобщении. Вместе с тем, в настоящее время данная работа ведется в недостаточных объемах и бессистемно. Отсутствует единая отраслевая программа деятельности в данной области. Это приводит к недостаточной осведомленности железнодорожников, в том числе и высшего руководства, как в вопросах общей истории транспорта, так и в вопросах истории транспортного бизнеса. Кроме того, далеко не исчерпаны все возможности пропаганды и популяризации истории железнодорожного транспорта среди самых широких слоев российского общества.





Через альманах хочу задать вопрос любителям – что известно о последних годах жизни В.И. Лопушинского, талантливейшего конструктора русских паровозов. Ведь с 1920 по 1929 гг. он был в Польше, в создании каких польских паровозов он участвовал, и, вообще, работал ли он в те годы? Где похоронен, сохранилась ли его могила?

Олег Гирилял

...Уважаемая редакция. Прошу Вас оказать мне посильную помощь в одном вопросе. Мой швейцарский друг Маркус обратился ко мне с просьбой выяснить о якобы имевшем место в депо Воркута существовании у них предприятия с немецкими репарационными электровозами. При этом ссылается на имеющиеся в европейской литературе информации - Elektrischen Betriebes mit deutschen Reparationselloks Koshwa v Workuta.

Возможно, что на этот вопрос смогут ответить любители железных дорог из Воркуты или Северной железной дороги. Такой факт вполне мог иметь место, когда сразу после войны попало несколько немецких электровозов, и которые так и не были переделаны для работы на постоянном токе...

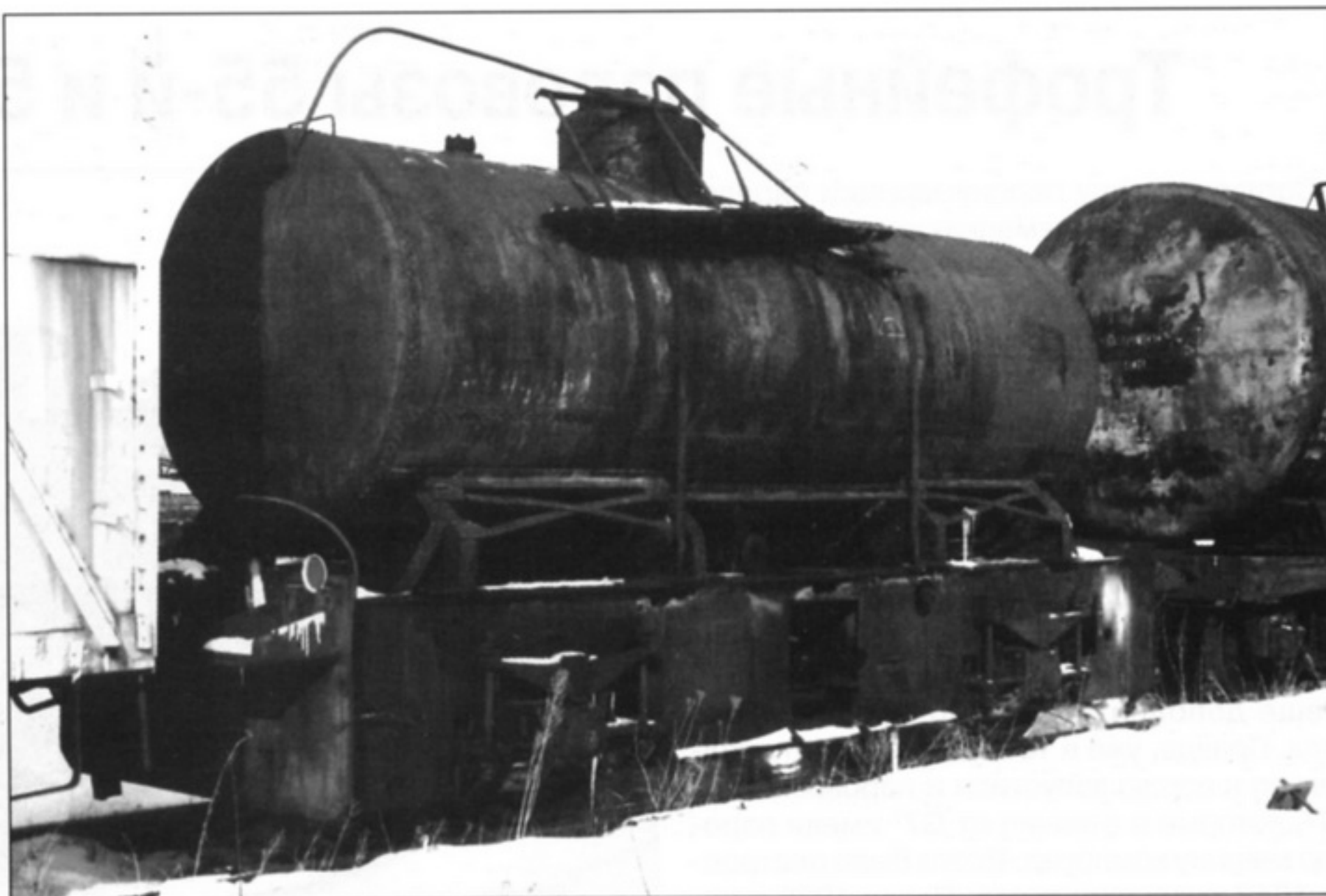
...Не совсем понравилась статья «История с фотографией». Зачем привносить политику в историю жд? Тогда надо писать, что все паровозы XX века в России и СССР перевозили заключенных, и больше половины железных дорог построены заключенными. Это все знают и держат в уме. У нас в 30-е годы и военную технику конструировали заключенные, в том числе такие величины как А.Н. Туполев и С.П. Королев. И что из того? Заключенные и Москву зимой 1941 года защищали. Наверное, не стоит, без необходимости, касаться этой темы.

Санев С.А.

...О фотографиях на стр.7.(ЛТ10/2004) Они меня поразили. Никогда не думал, что такие открытки существуют. Бронепоезд «Вильна Украина» имеет бронировку паровоза оригинальной формы. Обычно, в целях снижения трудозатрат – бронировку делали из плоских листов, как на нижней фотографии «Хортицы». Здесь – листы гнутые на вальцах.

Впрочем, это могут быть не бронированные листы, а листы котельной стали, более мягкие чем броня, поэтому легко гнущиеся. А сами броневагоны «Вильной Украины» очень напоминают броневагоны, которые делали в Киеве на заводе Греттер и Кривенок в начале 1919 года под руководством Ф.Ф. Алексанкина. Очень характерно наличие четырех круглых башен с пулеметами на крыше цитадели. Это делал только он, и было построено всего пять бронепоездов. Неужели это один из них? Это очень интересный вопрос! Может быть кто-то располагает подробной информацией....

Санев С.А.



Рама от локомотива МГ2 постройки завода Jenbacher Werke (согласно информации «Локомотивы отечественных железных дорог (56-75 годы)» В.А. Ракова, стр. 378! На раму установлена емкость. Станция Рязань-2, 2005 год. Фото Дмитрия Березкина. Информацию предоставил Денис Денисов.



...Вагон для музея в Астрахани-II. Вагон 1910 года постройки находится в данный момент на реставрации в музее локомотивного депо Астрахань-II. До этого времени он использовался как склад у путейцев несколько десятков лет. Поместить в музей удалось при посредничестве начальника Астраханского отделения Приволжской ж. д. Сюськина А.Е. Вагон находился за «дежуркой», на горке. Забрали его в июне 2004 года железнодорожным краном с соседних путей. Погрузили на платформу и, вместе с краном и маневровым ЧМЭЗ, отправили в Астрахань-II. Примерно через месяц его сняли с платформы и поставили на свободное место в депо, где он охраняется (ВОХР).

Фото Дм.Строканя, 27.12.04 г. в «новом» депо Астрахани-II

...Весной прошлого года на территории депо Вологда находились два списанных крана ДК-6 и ДК-15. В настоящий момент кран ДК-6 переставлен из тупика в металоломку, грейфер и тросы сняты, разломаны остатки деревянной обшивки будки, но железо пока на месте. В ближайшее время кран будет порезан в лом. Кран ДК-15 стоит на прежнем месте, выбиты стекла, а в остальном состоянии прежние. С учебного полигона вологодского железнодорожного техникума изъяты все локомотивы (паровоз ЛВ-197 у него тросами крана смяли будку, секция ВЛ80С-663, секция 2ТЭ10В, ЧМЭЗ-713, дрезина, крытый вагон, пассаж.ЦМВ) и находятся на базе топлива депо на хранении. Дальнейшая судьба техники неясна. Возможно эта информация еще заинтересует наши музеи МЖТ.

Кран ДК-6 на настоящий момент, январь 2005 г. фото Михаила Кузнецова



Трофейные паровозы 55-й и 56-й серии

Согласно плану перенумерации паровозов объединенных немецких железных дорог 1925 года, серию «55» получили все государственные паровозы с тендерами, имеющие осевую формулу 0-4-0, а серию «56» – все те, которые имели формулу 1-4-0. Основную массу этих паровозов естественно составляли прусские машины. Те, в свою очередь, тоже делились в несколько групп. Самое старшее поколение составляли паровозы первоначальной серии G 7¹, прототип которой покинул Щецинский завод Вулкан аж в 1893 году. Всего до 1910 года был построен 1001 такой паровоз, а с 1916 по 1918 – еще дополнительно 200 машин такого типа. Правда, уже в 1895 году немцы параллельно в серию запустили и паровозы типа G 7², которые в отличие от G 7¹ имели паровую машину компаунд. Всего было построено 1642 таких паровозов. После 1925 г. немецким государственным паровозам G 7¹ присвоили 55-ю серию и номера в диапазоне 001-660, а паровозам G 7² – от 701 до 1392. Но основную массу «пятьдесят пятых» все-таки составляли паровозы семейства G 8 (G 8 и G 8¹). Свыше 5000 таких машин (не только для государственных дорог) было построено на разных немецких заводах. После 1925 года на немецких государственных дорогах они получили номера в диапазоне 1601-5226. Все G 8-ые были оборудованы пароперегревателями и, естественно, имели простые паровые машины.



55-2065 (прусская серия G 8) приписки депо Вентспилс во время Великой Отечественной войны

Паровозы 56-ой серии тоже представляли, в основном, совокупность паровозов нескольких прусских серий. G 7³ являлись самыми старыми (первый такой паровоз был изготовлен в том же 1893 году), но к 1925 их на государственных дорогах насчитывалось всего 5. Небольшую группу 56-х представляли прусские G 8³ (номера в диапазоне 101-185), в свою очередь 200- 800-е номера с 1934-го по 1941-й год получали те паровозы 55-ой серии (бывшие G 8¹), которые были подвергнуты модернизации, в т.ч. оснащены бегунковой колёсной парой! Все же основную массу – 846 паровоза – 56-х составляли прусские G 8², выпуск которых начался в 1919 году и продолжался в плоть до 1928 года. На немецких дорогах они получили номера в диапазоне от 2001 до 2916.



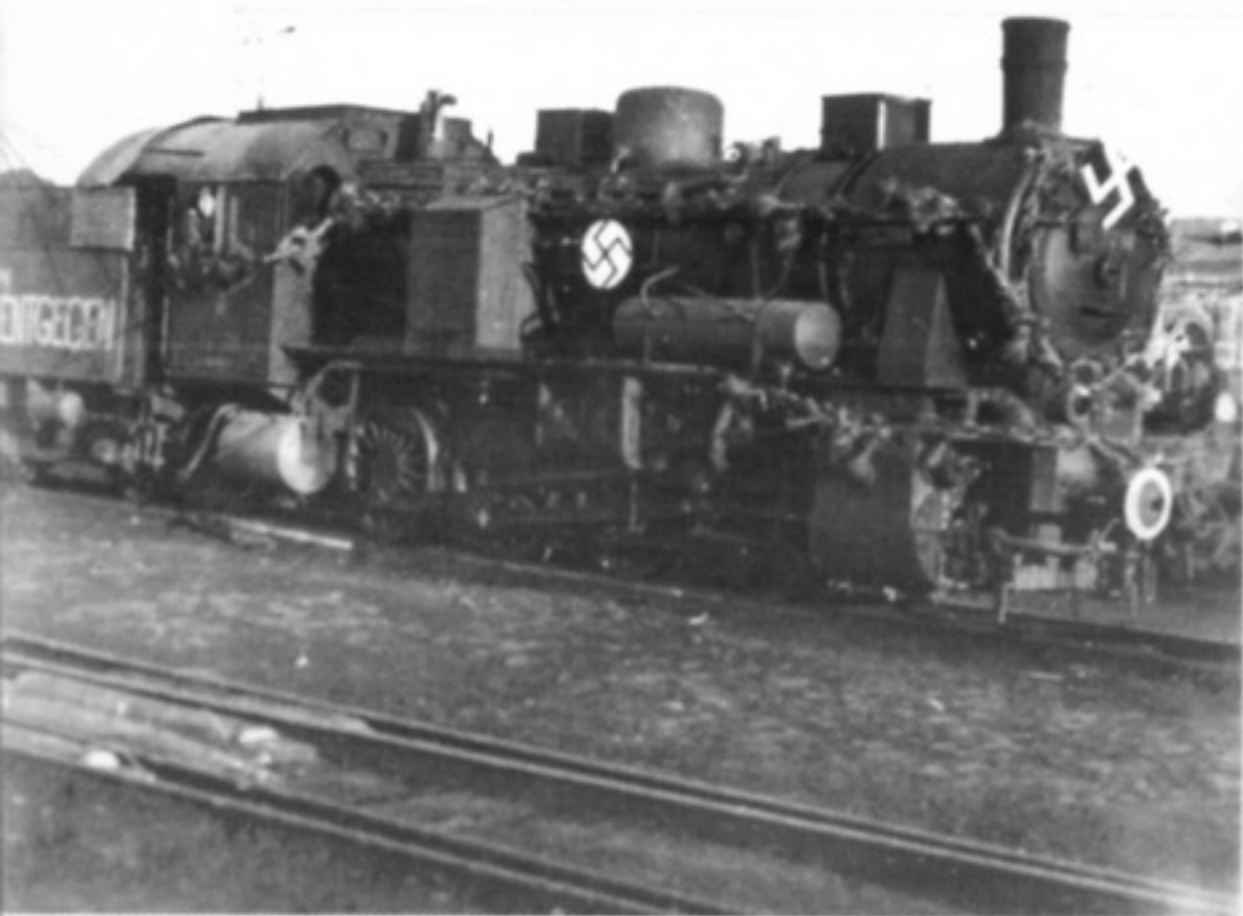
• **56-2102** (прусская серия G 8²) на немцами оккупированных восточных территориях, о чем свидетельствует надпись на будке машиниста – DR-Ost.

• Паровоз **55-ой** серии (прусская серия G 8¹), открывающий регулярное движение по только что перешитому западноевропейскую колею участку. Симферополь, 4-го февраля 1942 года.

• **Sn-551** - паровоз Латвийских железных дорог (прусская серия G 7³) с паровозом серии P0 Литовских железных дорог (русская серия O) на станции участка западноевропейской колеи Лиепая-Мажейкяй. Снимок 1920-30-ых годов.



• Немецкий солдат у паровоза **56-793** приписки депо Елгава. Паровоз попал в «Курляндский котел» и в 1945 году был найден на путях ст. Лиепая, потом передислоцирован на базу трофейных паровозов ст. Шкиротава. Списан в 1951 году.





Sn-554 – паровоз Латвийских железных дорог (прусская серия G 7²) в первой половине 1920-х годов.

Уже во время первой мировой G7-ые трудились в оккупированных районах Российской империи. Работали они на участках, которые немцы перешли на Западноевропейскую колею. После провозглашения независимости и заключения мирных договоров, некоторое количество этих паровозов поступили на Латвийские (серия Sn) и Литовские (серия P7) железные дороги. Литовцы потом приобрели также порядка тридцати G8 (серия P8), часть из которых была заново построена на заводе Шкода (Чехословакия). Но первыми паровозами-аналогами немецких 55-х и 56-х, зачисленными в инвентарь НКПС (1939 г.) являлись польские Tr1 (G 7¹), Tr2 (G 7²), Tr3 (G 8), Tr4 (G 8¹), Tr1 (G 7³).

Год-полтора спустя 55-е и 56-е уже «царствовали» на снова оккупированных территориях Прибалтики, Белоруссии, Украины, России... К 1943 году на оккупированных территориях 55-е прочно освоились практически во всех действующих депо, также активно трудились на перешитых прифронтовых участках. 56-е, в принципе представляющие переходную модель от 55-х к 57-м (см. статью ЛТ 1/2003) и выпущенные в меньшем количестве, указаны в качестве основных лишь в депо Калинковичи, Осиповичи, Смоленск, Бобринская, Пятихатки, Дебальцево-пасс. Практически же они тоже были разбросаны повсюду.

Начиная с 1943 года, паровозы как 55-й, так и 56-й серии стали регистрироваться в списках НКПС. Это были в основном поврежденные, немцами при отступлении брошенные, единицы. Всего (не считая латвийских, литовских, польских и румынских аналогов) НКПС-ом было учтено 790 паровозов 55-й серии и 385 «пятьдесят шестых», 61 из которых поступил в качестве репараций. Куда же подевались они все, ибо на МПС-овской службе их после войны так и не отметили! Часть, к дальнейшей эксплуатации не пригодных единиц сразу же списали и сдали в лом. Остальные тоже

не стали восстанавливать. Даже, несмотря на приказ начальника Латвийской дороги № 244/Н от 4-го июля 1945г. «О восстановлении паровозов 55-й, 56-й и 57-й серий в «бывших Либавских мастерских Латвийской железной дороги». А стали их либо просто разукруплять, а котлы стационарно устанавливать на местных кочегарках, либо передавать различным промышленным предприятиям. Там, правда, их нередко также использовали лишь в качестве генератора пара и тепла. Имеются сведения, что партия 55-х в 1950 году была отправлена на Северную Корею...

Что известно о тех машин, которые продолжали трудиться в качестве тяговых единиц на территории СССР? Очень мало... Привожу некоторые ко мне попавшие сведения:

- 55-806 пос. Балаклава, разработки флюса (см. фото 1954-55 г. в ЛТ 3/1996).
- 55-1910 пос. Магнитка, Златоустовское рудоуправление.
- 55-2691 г. Миасс, Тургорское рудоуправление.
- 55-3146 г. Бакал, Бакальское рудоуправление.
- 55-3175 Окуловский бумажный комбинат; в 1962 г. передан на Октябрьскую ж.д. для списания.
- 55-4399 Ижорский завод (г. Колпино); в 1960 г. передан на Октябрьскую ж.д. для списания.
- 55-4452 с 1956 г. на предприятии Кемеровшахтер.
- 55-5112 Днепропетровский металлургический завод.
- 56-597 г. Полевской, криолитовый завод.
- 56-2614 г. Сатка, завод «Магнезит».

Что касается обозначений, то уже в 1944 году была принята попытка «переименовать» трофейные паровозы. В депо Елгава (Латвийская ж.д.) 55-м перед немецкой серии через дефис написали Тч, на Юго-Западной дороге паровозы эти числились под серией ТЧ55, а в отчетах Западной и Московско-Киевской ж.д. они числились под серией ТЫ-55. 56-х «осчастливили» буквами ТШ либо ТЩ. Попытка эта так и осталась попыткой, а вот согласно приказу МПС от 23 августа 1952 г. 56-е, должны были получить серию ТО. Но оригинальных 56-х (как и 55-х) к этой дате в инвентарном парке МПС уже не числилось. Серию эту получили румынские паровозы 140-ой серии (на румынских дорогах серии присваивались согласно осевой формулы), которые, как отмечает В.А. Раков в книге «Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955», по многим основным размерам и конструкции деталей были близки паровозам серии 56²⁰⁻²⁹ немецких железных дорог. В эксплуатации находились они на юго-западных районах СССР до 1968 г.

Снимки из архива автора



55-4399 на подъездных путях Ижорского завода. Июль 1959 г. Фото Х.Фрелиха из книги «Lokomotiv-Schicksale 1938-1955».

Подробнее с конструкцией и основными характеристиками этих паровозов можно ознакомиться в популярных энциклопедиях издательства Verlag Transpress «Dampflok-Archiv 2».



НЕМНОГО О ТАДЖИКСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

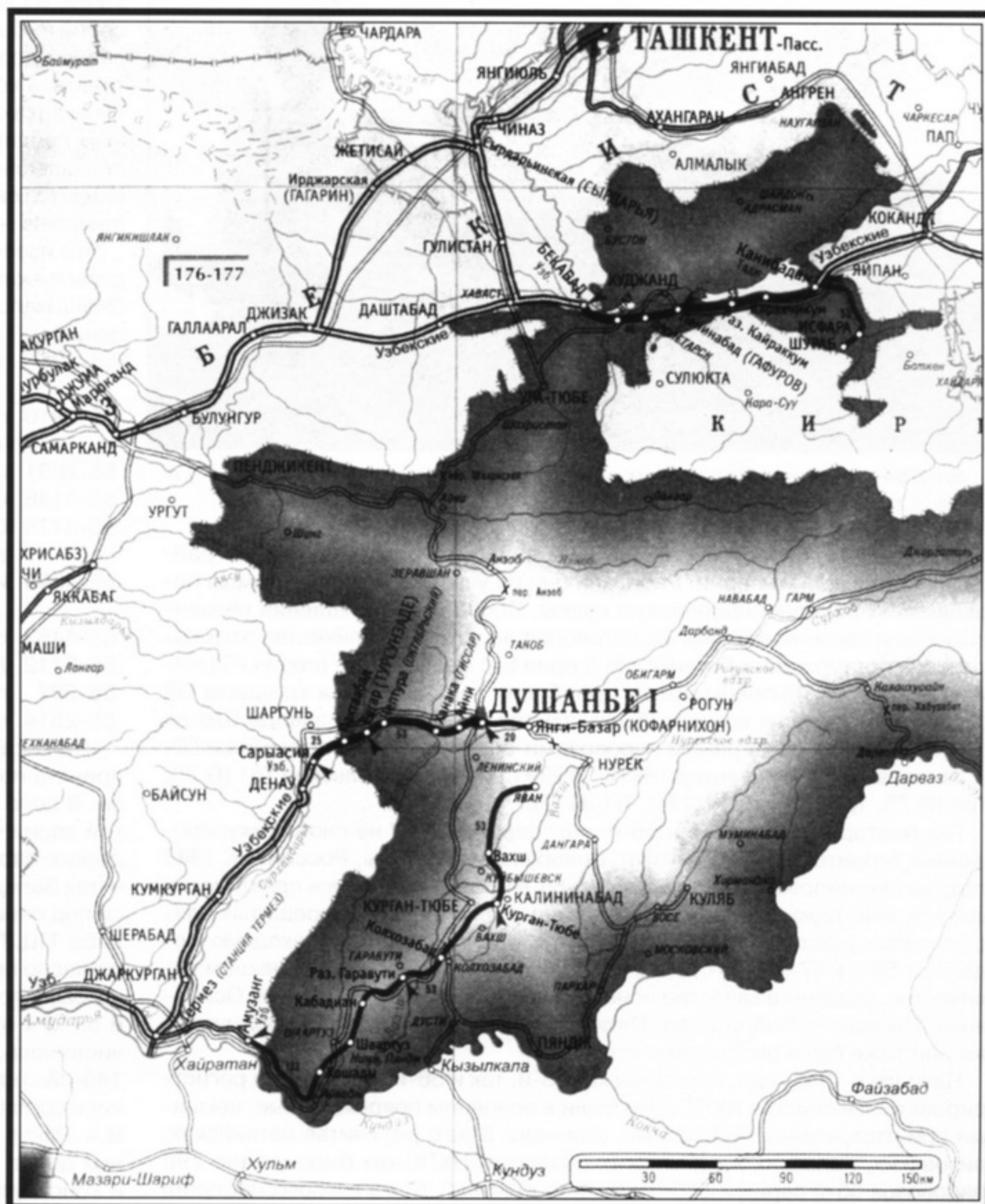
Интерес к Таджикской железной дороге у меня появился давно. В 2002 году в отраслевой газете «Гудок» несколько раз опубликовывалось объявление о том, что Таджикской дороге требуются специалисты-железнодорожники, и на работу приглашались россияне. И вот, во время обучения на 5-ом курсе СамГАПСа, в нашей группе появились три студента из Таджикистана. Было интересно из первых уст узнать о работе Таджикской железной дороги в настоящее время. Возможно, что и читателям ЛТ будет небезынтересен этот материал.

Таджикская железная дорога была образована после распада СССР и соответствующего разделения Среднеазиатской железной дороги на самостоятельные Туркменскую, Узбекскую и Таджикскую железные дороги. При разделении Среднеазиатской дороги произошло и соответствующее разделение локомотивного парка между тремя вновь образованными дорогами.

На Таджикской дороге в настоящее время сосредоточены три локомотивных депо: ТЧ-1 Душанбе, ТЧ-2 Ленинабад и ТЧ-3 Курган-Тюбе. Локомотивный парк дороги полностью состоит из тепловозов, электрифицированных участков на дороге нет.

Условно дорога подразделяется на Душанбинский, Ленинабадский и Курган-Тюбинский участки. Душанбинский участок состоит из тупиковой линии Янги-Базар – Душанбе-1 – Сарыасия, на нем работают тепловозы приписки ТЧ-1 Душанбе. Ленинабадский участок включает в себя транзитное направление Бекабад – Ленинабад – Канибадам. На нем работают тепловозы приписки ТЧ-2 Ленинабад. Курган-Тюбинский участок включает в себя тупиковую линию Амузанг – Курган-Тюбе – Яван и, вновь построенную, тупиковую линию Курган-Тюбе – Куляб. Курган-Тюбинский участок обслуживают тепловозы приписки ТЧ-3 Курган-Тюбе.

На дороге преобладают однопутные уча-



стки с двухпутными вставками. Рельсовый путь находится в плачевном состоянии. Последние капитальные ремонты пути производились еще во время существования СССР. Частично двухпутные вставки Ленинабадского участка были демонтированы и их использовали для строительства нового участка Курган-Тюбе – Куляб.

Все три участка дороги между собой не имеют прямого сообщения, проехать с одного участка на другой можно только через территорию Узбекистана. Соединить участки между собой пока не представляется возможным из-за сложного горного рельефа на территории республики.

Душанбинский и Курган-Тюбинский участки являются тупиковыми и по ним, в основном, ходят пассажирские и грузовые поезда местного значения. Ленинабадский участок является транзитным и занимает специфическое географическое положение. По нему проходит большое количество грузовые и пассажирских поездов из одной части Узбекистана в другую.

Зачастую ТЧ-2 Ленинабад не справляется с возросшим объемом перевозок и здесь, на помощь приходит ТЧ-1 Душанбе, которое командирует в Ленинабад локомотивные бригады вместе с закрепленными тепловозами. Как говорилось выше, путевое дорожное хозяйство сильно расстроено и, если до 2002 года на Ленинабадском участке были установлены скорости движения пассажирским поездам – 100 км, а грузовым – 90 км/час, то с 2003 года установленные скорости снизили до 80 км/час всем поездам.

На дороге до сих пор действуют ПТЭ и инструкции, разработанные еще при СССР, своих местных инструкций дорога пока не разработала. Разработка своих нормативных документов на дороге планируется, и за основу там хотят взять ПТЭ и инструкции, разработанные в МПС РФ.

Пассажирские поезда водят грузовыми двухсекционными тепловозами. Для вождения пассажирских поездов тепловозы никакими дополнительными устройствами не оборудованы, на них нет даже устройств ЭПТ (электропневматического тормоза), которыми оборудованы только пассажирские вагоны поездов, следующих на территорию России.



ЧМЭЗ-5029 приписки Узбекской железной дороги на станции Кинтулик

По Таджикистану эти поезда идут без использования ЭПТ. Грузовые поезда водятся теми же тепловозами, в зависимости от веса, одиночной или двойной тягой. Тепловозы зачастую работают в губительных условиях – тяжёлые подъемы и жара + 50 градусов С°. Техническое состояние машин оставляет желать лучшего, и поэтому машинисты набирают максимум 10 позиций контроллера машиниста – больше не рискуют. Если вдруг тепловоз «сдох» на подъеме, то с места уже не возьмешь, и сразу же заказывается вспомогательный локомотив. В рабочем состоянии тепловозы поддерживаются, благодаря закреплению за локомотивными бригадами. Бывают случаи, что в пункте оборота локомотивные бригады ведрами переливают масло из картера дизеля одной секции в картер дизеля другой секции. Противопожарные установки на тепловозах заправляют водой, чтобы при необходимости можно было пополнить водяную систему дизеля в случае выброса воды из системы.

Маневровые тепловозы обслуживаются в два лица, то есть машинистом с помощником. Раньше на маневрах, машинисты работали в одно лицо, что запретили в 1998 году, после того, как 5 мая 1998 года, на станции Каракчикум Ленинабадского участка произошло лобовое столкновение пассажирского поезда Андижан – Ургенч с маневровым составом, с очень тяжелыми последствиями: 2 тепловоза и 4 вагона сошли с рельс, возник пожар, имелись большие человеческие жертвы. Причина столкновения – проезд запрещающего сигнала машинистом маневрового тепловоза ЧМЭЗ-5054, работающего в одно лицо.

По этому случаю поступали телеграммы на инструктажи даже в локомотивные депо РЖД. В результате трагедии тепловозы 2ТЭ10В-3845 и ЧМЭЗ-5054 разбиты до степени исключения из инвентарного парка. Фотографии последствий этой трагедии можно увидеть в СамГАПСе на кафедре «Локомотивы», на стенде «Крушения и аварии». После этой трагедии на все маневровые тепловозы были назначены помощники машинистов.

Маневровые тепловозы закреплены за локомотивными бригадами. За каждым магистральным тепловозом закреплены по 3 – 4 локомотивные бригады, из числа закрепленных машинистов назначается старший машинист. При постановке тепловозов на ремонт подменные тепловозы не выдаются и локомотивные бригады, совместно с ремонтным персоналом, занимаются ремонтом тепловоза. За такую работу им оплачивают 8 часов ежедневно, но зачастую, приходится работать и более 8 часов. Сами бригады заинтересованы быстрее выполнить ремонт, так как чем больше тепловоз стоит, тем меньше заработка. Подменные тепловозы выдаются лишь в случае ухода тепловоза на завод в капитальный ремонт.

Раньше на КР тепловозы ЧМЭЗ отправляли на Мичуринский ЛРЗ, а 2ТЭ10 и ТЭМ2 на Ташкентский ТРЗ, но качество ремонта оставляло желать лучшего. Из-за отвратительного качества ремонта Ташкентский ТРЗ называют лакокрасочным заводом, и на 2004 год Таджикская железная дорога заключила договор на КР тепловозов всех серий с Днепропетровским ТРЗ.

По депо приписки тепловозы можно отнести так: в депо Курган-Тюбе работают тепловозы 2ТЭ10В и ТЭМ2. В депо Душанбе в приписном парке работают следующие тепловозы:

2ТЭ10Л-1968;
2ТЭ10В-3848, 3946, 4142, 4143, 5020;
2ТЭ10У-0545;
ТЭМ2-843, 1012, 1717, 1792, 2390, 6823;
ТЭМ2УМ-1083, поступивший с БМЗ в конце 1996 года.

В депо Ленинабад работают следующие тепловозы:
2ТЭ10Л – 1971, 2124, 2142, 3284;
2ТЭ10В – 3840, 3936, 4499, 4509, 4719, 4724, 4726, 4738, 4761, 4822, 5061;
2ТЭ10У-0544;
ЧМЭЗ – 5053, 5064, 5652;
ЧМЭЗЭ-6803, 6814;
ТЭМ2-3177.



2ТЭ10М-3323, приписка депо Коканд, на станции Канибадам



ТЭМ2-3177 на маневрах в депо Ленинабад
2ТЭ10Л-1971 в депо Ленинабад, 2004 год.





2ТЭ10Л-2124 (приписки депо Ленинабад) двойной тягой с 2ТЭ10В с грузовым поездом на станции Ленинабад



Машинист Александр Мулин в кабине 2ТЭ10В-3840. Ему довелось вести поезд Худжанд-Саратов в первый рейс. Май 2004 г.

Ранее, при существовании СССР, в Ленинабаде работали тепловозы 3ТЭ10М, но при разделении Среднеазиатской дороги они попали на Узбекскую железную дорогу, большей частью в депо Коканд.

Тепловозы 2ТЭ10У-0544 и -0545 на дорогу поступили после производства капитального ремонта на Луганском тепловозостроительном заводе. Сразу после выпуска с ЛТЗ они работали на Украине. Где именно, - на дорогах УЗ или в промышленности, узнать, точно не удалось. Потом они прошли КР в Луганске, и затем их продали в Таджикистан.

На тепловоз 2ТЭ10В-3936 на Ташкентском ТРЗ бы установлены выпускные устройства дизелей от 2ТЭ10У, низко распо-

ложенные буферные фонари (как на ТЭ10М) и с кузова убраны световые номера.

В последнее время таджикские железнодорожники проявляют интерес к укреплению связей с Россией. Так, в мае 2004 года был пущен новый пассажирский поезд Худжанд-Саратов. Далее планируется пустить поезда Худжанд-Челябинск.

Остается пожелать таджикским железнодорожникам успехов в работе, и выразить благодарность за помощь в подготовке статьи Александру Мулину – машинисту тепловоза депо Ленинабад и Рустаму Садулоеву – помощнику машиниста тепловоза депо Душанбе.

С. Лизунов,
фото А. Мулина.



Вид на станцию Ленинабад с пешеходного моста, 2004 год





На фото Дм.Ковалева электровоз
ВЛ80тк-1338, (о.п. НЭВЗ, 4.02.05).

Это бывший электровоз ВЛ80т-1338, приписки Восточно-Сибирской ж.д., который прошел КВР на НЭВЗе с присвоением ему индекса ВЛ80тк. Данная машина отличается от аналогичных машин, также прошедших КВР на Новочеркасском электровозостроительном заводе или на Улан-Уд. ЛВРЗ, тем что она оборудована КРМ (компенсатором реактивной мощности). В настоящее время электровоз приписан к ТЧ Батайск СКЖД.

Электровозы старого парка ЧС4 на Украинских дорогах проходят модернизацию с продлением срока службы с заменой кузова и тележек за Запорожском ЭВРЗ. **ЧС4-156** после модернизации, депо Сухиничи. Фото Ю.Акимова

Одной из последних машин ТЭЗ в тч Курган стал **ТЭЗ-4923**. январь 2005г. Фото А.Расчектаева



В связи с поступлением на Восточно-Сибирскую железную дорогу новых электровозов ЭП1, тч Иркутск отдает ВЛ65 на другие участки РЖД.

ВЛ65-010 поступил в тч Карталы Южно-Уральской ж.д. декабрь 2004.

Фото А.Расчектаева



Головной вагон для Казанского метрополитена, получивший номер «11287», в цехе «Вагонмаша» (Санкт-Петербург).

Фото Мих.Кужима



ТЭП80-0002 и ЭП200-002 на
испытательном кольце ВНИ-
ИЖТа ст.Щербинка.
Фото М.Ластовки, май 2001 г.

Тепловоз 2ТЭ10М-К-2600.
Фото А.Иоффе, 2004 г.

Тепловоз 2ТЭ10УТ-0007,
Сольвычегодск, Сев. ж.д.
Фото В.Кмитюка, 2004 г.

Тепловоз ЧМЭЗ-3037. Фото
А.Иоффе, декабрь 2004.

Тепловозная тяга

В области тепловозной тяги, как и прежде, лидером научно-технического прогресса выступает Коломенский завод. Всего лишь год назад здесь был выпущен перспективный пассажирский тепловоз ТЭП70БС, о котором альманах ЛТ уже рассказывал. В конце ноября 2004 года этот локомотив получил номер 001 и поступил в локомотивное депо Санкт-Петербург – Варшавский. А тем временем на заводе идет отладка нового двухсекционного грузового тепловоза 2ТЭ70. В чем причина появления грузового локомотива в Коломне? Ведь здесь уже более 40 лет строили только пассажирские.

Ситуация проста и давно была предсказуема (если, конечно, хотеть). В течение десятилетий МПС заказывало пассажирские локомотивы с конструкционной скоростью 160 км/ч, причем не столько из практических соображений (таких скоростей все равно нигде нет), сколько из принципа, чтобы был виден технический прогресс. Легендарный ТЭП60 родился, прожил хоть и не рекордную, но все же долгую жизнь, и умер, так и не используя свои скоростные возможности. Лишь на немногих направлениях (например, главный ход Белорусской, Рижское направление Октябрьской и Прибалтийской дорог) достигалась скорость 140 км/ч. Однако, уже при этой скорости стала недостаточной мощность дизеля, из-за чего пришлось вводить двухсекционные 2ТЭП60. Масса такого локомотива достигла 1/5 массы пассажирского поезда!

Большие надежды возлагались на более мощные ТЭП70. Тепловозы первой партии оказались весьма кстати на главном ходу западного направления (депо Орша). Но пока шло освоение производства тепловоза, этот важнейший участок был электрифицирован, и туда пришли электропоезда ЧС4^Т. В результате электрификации важнейших направлений скоростные тепловозы ТЭП60 и ТЭП70 переводились на малодеятельные участки, где часто работали с местными и пригородными поездами.

Чем дальше, тем отчетливее формировалась патовая ситуация. Казалось бы, совсем недавно была острая проблема с нехваткой пассажирских локомотивов, и часто в пассажирском движении работали грузовые тепловозы. Поэтому, даже в последние годы, в отличие от грузовых локомотивов закупка пассажирских тепловозов не прекращалась. Но и электрификация не останавливается. Причем в первую очередь на электротягу переводят наиболее оживленные направления, смещая тепловозный полигон в зону малодеятельных участков, где и скорости невелики, и размеры движения такие, что держать парк скоростных локомотивов неразумно.

Так, казалось бы, незаметно стала реальной ситуация, при которой тепловозы ТЭП70 вот-вот могут оказаться невостребованными. Предвосхищая события, колумчане решили не уступать лидерство и создать свой грузовый тепловоз. Новый локомотив во многом сохранил сходство со своими пассажирскими собратьями. По конструкции кузова он аналогичен ТЭП70БС, но у каждой секции только одна



Тепловоз 2ТЭ116^{КМ}-1135

А.Иоффе

НОВОСТИ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ (2)

кабина. Мощность дизеля 3000 кВт (4080 л.с.). Как и на тепловозе ТЭП70БС, дизель оснащен усовершенствованными узлами, самоочищающимся масляным фильтром и терморегулятором. Тип дизель-генератора 2А-9ДГ-02. Основным конструктивным отличием грузового тепловоза от пассажирского ТЭП70БС стало увеличение передаточного числа тягового редуктора. В результате конструкционная скорость уменьшилась со 160 до 110 км/ч, а сила тяги длительного режима повысилась с 17 до 31 тс (для одной секции).

Диаметр колес сохранен прежним

1250 мм, а масса секции увеличена со 135 до 141 т.

Несмотря на повышенную осевую нагрузку (23,5 тс), воздействие на путь окажется умеренным благодаря традиционному коломенскому опорно-рамному подвешиванию тяговых электродвигателей и тяговых редукторов. Для предотвращения боксования при столь высокой силе тяги тепловоз оснащен догрузителями тележек и имеет поосное регулирование касательной силы тяги, которое осуществляется микропроцессорной системой управления, регулирования и диагностики

Тепловоз 2ТЭ116^{КМ}-1135. Пульт управления





2ТЭ116-045 отремонтирован на Воронежском ТРЗ, авг. 2004. Фото В.Кмитюка

МСУТ. Длина секции по осям автосцепок такая же, как у тепловозов ТЭП70 и ТЭП70БС – 21700 мм.

В конструкцию тепловоза заложены самые передовые решения. Насколько они себя оправдают, как поведут себя узлы и детали экипажной части и тягового привода в условиях повышенных нагрузок в грузовом движении, годной ли окажется конструкция для серийного производства и деповского ремонта – все это покажет время.

По поводу появления тепловоза 2ТЭ70 не могу удержаться от некоторых исторических аналогий. По-моему, здесь явно усматривается пример развития истории по спирали. Вторая половина 50-х годов минувшего века была периодом наиболее бурного развития электрической и тепловозной тяги. По понятным причинам основное внимание уделялось тогда грузовым локомотивам – ведь грузовые перевозки являются важнейшими на железнодорожном транспорте. В качестве временной меры рассматривалось тогда создание пассажирских локомотивов на базе грузовых с минимальными переделками (электровозы ВЛ22^м, ВЛ60ПК, тепловозы ТЭ7, ТЭП10, ТЭП10Л). И это понятно. Как говорится, за отсутствием гербовой пишем на простой.

Позже на Коломенском заводе было освоено производство пассажирского тепловоза ТЭП60. Он обладал завидной скоростью, плавностью хода, благоприятными характеристиками воздействия на путь, эффектным внешним видом. Но даром это не далось. По сравнению с грузовыми «собратьями» ТЭ3 и 2ТЭ10Л красавец ТЭП60 был дорожее, имел более сложную и трудоемкую экипажную часть (тележки и кузов), относительно более легкий, но зато капризный дизель 11Д45, гидропривод вентиляторов холодильника, сложный и доставлявший массу хлопот и т.д.

С тепловозом 2ТЭ70 ситуация обратная.

Скоростные локомотивы ТЭП70 и ТЭП70БС, на базе которых он создан, являются собой образцы высшего инженерного искусства, как теперь говорят, эксклюзив. Принятые при их создании технические решения, особенно касающиеся конструкции и технологии изготовления экипажной части, подходят скорее для индивидуальной постройки небольшого количества пассажирских «лайнеров», но не для серийного, конвейерного производства грузовых «рабочих лошадей». Данное обстоятельство не может не отразиться на стоимости локомотива и его технологичности при изготовлении и ремонте. В то же время при небольших скоростях грузовых поездов почти все плюсы более сложной машины останутся не использованными.

Если иллюстрировать эти ситуации примерами из обыденной жизни, то создание пассажирских локомотивов (ТЭ7, ТЭП10 и др.) на базе грузовых может быть уподоблено случаю, когда нет средств на приобретение удобной мягкой мебели, и приходится ограничиваться кухонными табуретками. В случае крайней необходимости можно даже несколько усовершенствовать табуретку, прибив к ней самодельные подлокотники и спинку. Реконструкция скоростного пассажирского локомотива ТЭП70 в грузовой – скорее напоминает использование мягкого изящного кресла ручной работы в качестве кухонного табурета с удалением «архитектурных излишеств» при помощи топора.

Показателен опыт развития автотранспорта. Как известно, при отсутствии автобусов для перевозки людей раньше часто переоборудовали грузовики. Однако пока никто еще не додумался переделывать комфортабельный «Мерседес» или «Неоплан» в бортовой грузовик для перевозки сельхозпродукции.

С традиционными грузовыми тепловозами до конкретного воплощения дошла пока только модернизация ранее постро-

енных локомотивов. Многолетняя история внесения различных усовершенствований на наиболее распространенных на сети «десятках» воплотилась в эталонном образце тепловоза 2ТЭ10М-К-2600, прошедшем в 2003 году модернизацию с продлением срока службы на Уссурийском локомотиворемонтном заводе по заказу Северной железной дороги. На этом тепловозе проведен наиболее полный комплекс усовершенствований.

Как и на некоторых, ранее модернизированных тепловозах, вместо штатного двухтактного дизеля 10Д100, конструкция которого восходит к довоенному американскому аналогу, установлен более современный четырехтактный V-образный 5Д49. Дизель-генератор 1А-9ДГ исп. 3 представляет собой сочетание дизеля 5Д49 (тепловозы ТЭ109, 2ТЭ116, 2ТЭ121, ТЭП70) и тягового генератора ГП-311Б тепловозов типа ТЭ10. Номинальная мощность дизеля и частота вращения коленчатого вала – такие же, как на обычных «десятках», 850 об/мин, то есть дизель более форсирован, чем на 2ТЭ116, у которого та же мощность достигается при частоте вращения коленчатого вала 1000 об/мин. В результате этого тепловоз оказывается особенно экономичным. Удельный расход топлива составляет всего 202 г/кВт.ч (148 г/л.с.ч.). Дополнительно дизели, установленные на данном тепловозе, оснащены самоочищающимися масляными фильтрами и терморегуляторами масляной системы.

В узлах вспомогательного привода механизмов применены новые валы и муфты. Многие основные узлы заменены не на капитально отремонтированные, как принято на ремонтных заводах, а на новые.

Особо серьезной переделке подверглась кабина машиниста. Ее задняя стенка перенесена в сторону дизельного помещения на 270 мм. Это увеличило полезный объем кабины и позволило установить новый пульт управления. Внутренняя обшивка и звукоизоляция стенок кабины заменены на новые, более современные. Пульт управления имеет большую площадь панелей и рассчитан на установку новых встроенных устройств, таких как электронный контроллер машиниста, дисплей управления и диагностики тепловоза с сенсорным управлением, дисплей комплексного локомотивного устройства безопасности КЛУБ-У, пришедшей на смену традиционной системе АЛСН, пульт управления радиостанции «Транспорт» РВ-1М. К сожалению, новый пульт управления сделан не очень практичным с точки зрения доступности установленных на нем аппаратов при ремонте. Кресла машиниста и помощника КЛ-7500 – унифицированные для всех новых локомотивов. Лобовые стекла оснащены электрообогревом.

Для управления тепловозом и диагностики его узлов служит микропроцессорная система, источником информации для которой является устройство тепловозной автоматики УСТА.

Еще более, как теперь говорят, «наворочен» 2ТЭ116^{км}-1135, модернизированный на Воронежском тепловозоремонтном заводе для депо Ртищево Юго-Восточной железной дороги. Помимо обычного при модернизации обновления узлов локомотива здесь значительно увеличена его

Разгрузка тепловоза 0884GE
в Санкт-Петербургском порту.
Октябрь 2003 года. Фото Руткас В.В.



мощность. Мощность дизеля повышена с 3060 л.с. до 3600 л.с. Для реализации такой мощности без ограничений по сцеплению на тепловозе применена система поосного регулирования силы тяги. Система оперативно следит за каждой колесной парой, реагируя уже на самые первые признаки начинающегося боксования. Выявленные сигналы поступают в систему управления возбуждением каждого из тяговых электродвигателей.

По замыслу создателей этот тепловоз по тяговым характеристикам должен приблизиться к 2ТЭ121. Локомотив оснащен электродинамическим тормозом. Вместо трех аппаратных камер вся аппаратура сосредоточена в одной центральной. Микропроцессорная система управления нового поколения МСУТ аналогична той, что установлена на тепловозах ТЭП70БС и 2ТЭ70. Как и на тепловозе 2ТЭ10М-К-2600, кабина машиниста увеличена, оснащена новыми креслами машиниста и помощника, пультом управления, устройствами безопасности и радиостанцией. Внесены изменения и в механическое оборудование. По требованию заказчика локомотив оснащен охлаждающим устройством осушаемого типа. Предусмотрено, что при остановке дизеля вода из охлаждающих секций должна сливаться в специальные емкости, а перед следующим пуском дизеля – закачиваться обратно в систему. Вряд ли это будет осуществляться, но неоправданные усложнения конструкции на пользу не пойдут.

В богатой событиями 45-летней истории тепловозов типа ТЭ10 произошел неожиданный поворот. В 1996 году по заказу Казахских железных дорог известная американская фирма «General Electric» на своем заводе в городе Эри (штат Пенсильвания) провела коренную модернизацию одной из секций тепловоза 2ТЭ10М-0736. При этом был установлен дизель 7FDL 12 EFI. Это испытанный десятилетиями четырехтактный 12-цилиндровый V-образный дизель мощностью 2900 л.с. (максимальная 3300 л.с.) при частоте вращения коленчатого вала

1050 об/мин. Кроме того, применен фирменный компрессор с водяным охлаждением и реконструирована шахта холодильника. Охлаждающие секции демонтированы, правая стенка шахты полностью завалена листами обшивки, а на левой стороне установлены радиаторы. После испытаний тепловоз поступил в Казахстан, где подобным образом было модернизировано еще несколько десятков локомотивов с использованием комплектующих, поставившихся из США.

В 2003 году фирма «General Electric» провела подобную модернизацию и для Российских железных дорог. На этот раз был выделен **2ТЭ10М-0884** из депо Узловая, который тоже совершил морское путешествие в Америку и обратно. В прошедшие годы техника не стояла на месте, и в отличие от «казахского» варианта дизель оснащен электронным управлением впрыском топлива, что на российских железных дорогах появилось впервые. Тепловоз получил обозначение **0884-GE**. Весной 2004 года он прибыл на Экспериментальное кольцо для испытаний, затем работал с поездами на Северной и Приволжской дорогах. У фирмы серьезные намерения на продолжение сотрудничества с Россией, но в наше время предугадать дальнейшее развитие событий сложно.

Не оставлены без внимания и маневровые тепловозы. Особенно «повезло» наиболее популярным ЧМЭЗ. Желая заработать на так называемом импортозамещении, заводы и институты наперегонки бросились внедрять на многострадальных локомотивах свои разработки. Первым делом приспособили отечественные дизели. В 1995 – 1996 годах на Мичуринском локомотиворемонтном заводе на тепловоз **ЧМЭЗ-5188** установили дизель-генератор 1-ПДГ4В на базе форсированного рядного 6-цилиндрового дизеля Д50 Пензенского завода, известного по тепловозам ТЭМ2. В 1999 году Коломенский завод на тепловозе **ЧМЭЗ-1026** заменил штатный дизель на 8-цилиндровую модификацию V-образного Д49 (дизель-генератор 4-36ДГ).

Любопытно, что незадолго до этого Мичуринский завод в массовом порядке переводил тепловозы ТЭМ1 на дизели тепловозов ЧМЭЗ, то есть производил обратные действия. К сожалению, неудачный опыт создания гибридов никто не пожелал учесть. Ведь штатный дизель тепловоза ЧМЭЗ освоен в ремонте. Не дешевле было бы наладить производство или закупать в небольших количествах необходимые запчасти, чем разрабатывать и изготавливать новые дизели с масштабной переделкой всего тепловоза? Но когда речь идет о выгодных заказах, здравый смысл, естественно, отключается. Как говорится, когда я ем, я глух и нем.

Выбирая из двух вариантов модернизации, многие специалисты отдавали предпочтение более приспособленному к маневровой работе дизелю типа Д50, но влияние Коломенского завода, флагмана отечественного дизелестроения, оказалось сильнее. Уже десятки локомотивов, получивших серию **ЧМЭЗК**, работают с дизелем Д49, тогда как тепловоз ЧМЭЗП-5188 остался в единственном числе.

Замена «родного» дизеля на Д49 только кажется безобидной операцией. Дело это трудоемкое, требует внесения множества изменений в самый тепловоз, в частности, перекомпоновки холодильника. Стал затрудненным доступ ко многим агрегатам тепловоза. К тому же по признанию создателей «коломенского гибрида» из-за повышенной теплоотдачи дизеля работа локомотива при температуре окружающего воздуха выше 30°C не гарантируется. Заменой дизеля модернизация не ограничилась. На части тепловозов при капитальном ремонте оставляют «родной» дизель, но оснащают его то пензенским турбокомпрессором ТК-33Н, то саратовским электронным регулятором, а то и тем и другим. На некоторые тепловозы устанавливают полнопоточные масляные фильтры и терморегуляторы масляной системы. Эффект от этого сомнителен, зато начисто перекрыт доступ к водяным и масляным насосам дизеля, а также к мотор-вентилятору холодильника вспомогательного контура. Лихоборский тепловоз ЧМЭЗ-3663 находится в Коломенском ВНИКТИ, где его переделывают на электропривод вспомогательного оборудования и даже хотят оснастить кабину биотуалетом. Воистину, не ведаем, что творим. Биотуалет в застекленной со всех сторон кабине! К тому же вспомогательные приводы на тепловозе ЧМЭЗ всегда отличались простотой и надежностью. Как говорится, от добра добра не ищут.

Часть тепловозов оборудуют электро-

тормозом, отечественной электроаппаратурой, компрессором Первомайского завода. Ранее капитальный ремонт тепловозов ЧМЭЗ выполнял единственный в СССР Мичуринский локомотиворемонтный завод. Но в период «перестройки» он выделился из отрасли и стал производственным кооперативом «Милорем». Тогда руководство МПС поручило капитальный ремонт тепловозов этой серии Оренбургскому заводу, не имевшему опыта такой работы, но зато сохранившему верность ведомству. Вместо простой и понятной, проверенной годами системы ремонта, включавшей деповские текущие ремонты ТР-1, ТР-2 и ТР-3 и заводские капитальные ремонты КР-1 и КР-2, теперь ввели настолько сложную и постоянно меняющуюся структуру, что разобраться в ней решительно невозможно. Тепловозам, прошедшим капитально-восстановительный ремонт с модернизацией и продлением срока службы, присваивают теперь серию ЧМЭЗ^К, тогда как еще недавно буква «К» давалась только тепловозам с коломенским дизелем Д49.

При постройке у тепловозов ЧМЭЗ на боковых стенках кабины накладными буквами и цифрами были проставлены серия и номер. В 1985 году начали вводить пресловутую восьмизначную нумерацию. В связи с этим с номера 5532 завод перестал делать накладные буквы и цифры, оставив лишь панель для них. На большинстве ранее построенных локомотивов номера безжалостно содрали и краской по трафарету нанесли восьмизначные номера. Красоты это, мягко говоря, не прибавило. Теперь при капитальном ремонте на Оренбургском заводе стали вновь изготавливать накладные буквы и цифры и восстанавливать «родные» номера. Любопытно, что подобные номера появились теперь и на тепловозах последнего выпуска, где их исходно не было.

Такие же номера делают и на Днепропетровском тепловозоремонтном заводе (ДТРЗ), причем не только на ЧМЭЗ, но и на ТЭМ2. Хотя ДТРЗ находится на Украине, он наряду с Полтавским и Даугавпилским заводами ремонтирует локомотивы для Российских железных дорог. В частности через ДТРЗ прошли многие 2ТЭ10М, 2ТЭ10У и ЧМЭЗ Северо-Кавказской дороги. Так как этот завод не вошел в орбиту российской программы импортозамещения, у большинства тепловозов конструкция сохраняется.

Исключением стал тепловоз **ЧМЭЗ-3037** приписки депо Лихоборы. На заводе вместо штатного дизеля К6S310DR установили харьковский 4Д80Б. Эта новая для России силовая установка имеет давнюю историю. Еще в конце 50-х годов стало очевидно, что основные в то время дизели типа Д50 и Д100 морально устарели. В лаборатории ДВС Харьковского политехнического института под руководством профессора Н.М. Глаголева и в конструкторском отделе «60» Завода имени В.А. Малышева под руководством главного конструктора по дизелестроению Б.Н. Струнге был разработан новый дизель Д70, специально предназначенный для тепловозов. Дизель Д70 – четырехтактный с диаметром цилиндра 240 мм и ходом поршня 270 мм. В 1964 – 1968 годах V-образные 16-цилин-

дровые дизели Д70 мощностью 3000 л.с. были установлены на пяти опытных тепловозах 2ТЭ40. В 1966 году унифицированные с ними рядные 6-цилиндровые 6Д70 мощностью 1200 л.с. применили на двухсекционном маневровом тепловозе ТГМ5. У дизелей обоих типов номинальная частота вращения коленчатого вала 1000 об/мин.

Затем конструкция дизеля Д70 была изменена. В частности, диаметр цилиндра был увеличен с 240 до 250 мм. 16-цилиндровый дизель с тяговым генератором переменного тока получил название 2Д70. В 1969 году такие дизели установили на тепловозе 2ТЭ109-001, а в 1971 – 1978 годах – на тепловозах 2ТЭ116-002, 011, 020, 030, 076, 290, 291, 292, 353, 354 и 356.

Предполагалось создание целой гаммы унифицированных дизелей типа Д70. На тепловозе 2ТЭ10Л-1858 при капитальном ремонте на Изюмском заводе был установлен дизель 2Д70А с генератором постоянного тока. Мощность дизеля 3000 л.с. при частоте вращения коленчатого вала 850 об/мин. В 1983 году вновь построенный тепловоз 2ТЭ121-006 был оснащен форсированными дизелями 3Д70 мощностью 4000 л.с. в тех же 16 цилиндрах. В 1972 и 1973 годах 12-цилиндровые дизели 12Д70 были установлены на обеих секциях тепловоза ТЭЗ-4660 при его капитальном ремонте на Полтавском ТРЗ.

Планировалось создание дизелей типа Д70 и для других отечественных тепловозов, в том числе для людиновского ТЭМ7 и даже для коломенского ТЭП70. Но у Харьковского завода имени В.А. Малышева был серьезный конкурент – Коломенский завод, который со всеполюющим упорством проталкивал свое детище – дизель Д49. Харьковчане, выше головы занятые выполнением оборонного заказа и крупносерийным выпуском тепловозных дизелей 10Д100, не смогли противостоять столь мощному напору конкурента, имевшего к тому же серьезную поддержку в верхах. Поэтому дизель Д70 так и не вышел из стадии детских болезней. А жаль, ведь по компоновке и конструкции многих узлов он был удачнее и сконструирован именно для тепловозов, тогда как коломенский Д49 – это лишь приспособление многорядного дизеля, создававшегося для военно-морского флота и отвергнутого моряками.

В 80-е годы производство дизелей типа Д70 ограничивалось лишь единичными заказами на стационарные дизель-генераторы 5Д70. Однако харьковчане не сдавались и вышли с предложением нового варианта дизеля. В 1989 году на международной выставке «Железнодорожный транспорт-89» был представлен макетный образец дизеля 1Д80, родоначальника нового семейства дизелей Д80. Дизель Д80 отличается от Д70 еще большим увеличением диаметра цилиндра до 260 мм и применением поршня дизеля Д49. Благодаря увеличению рабочего объема и введению двухступенчатой системы воздухообеспечения уже в первоначальном варианте 16-цилиндровый дизель-генератор 1Д80 был выполнен в варианте для тепловоза 2ТЭ121 и имел мощность 4000 л.с. Рекламный проспект сулил в перспективе достижение мощности 5000, а затем и

6000 л.с. в 16 цилиндрах. Наступившая перестройка отодвинула перспективные разработки на неопределенное время.

О дизеле Д80 вспомнили уже в третьем тысячелетии. Прежде всего, на Украине решили, что по украинским железным дорогам должны ходить украинские тепловозы с украинскими дизелями. На нескольких десятках тепловозов 2ТЭ116 при капитальных ремонтах штатные Д49 заменили на 16-цилиндровые 1Д80. Чтобы не зависеть от поставок из Коломны завод имени Малышева освоил собственное производство поршней.

Второй областью применения дизелей Д80 стали тепловозы ЧМЭЗ. Для них был создан 12-цилиндровый вариант 4Д80Б со штатным тяговым генератором TD-802. Столь большой рабочий объем при мощности всего 1350 л.с. позволило резко дефорсировать дизель и повысить его ресурс. Максимальное давление наддува составило всего около 0,5 кгс/см². Для сравнения: давления наддува у аналогичного 12-цилиндрового дизеля 2-2Д49 мощностью 2000 л.с. на тепловозе ТЭМ7 составляет 1,3 кгс/см². Для маневрового тепловоза с постоянно меняющимися режимами работы малое давление наддува является предпочтительным. Для размещения дизеля пришлось сместить его вместе с тяговым генератором на 200 мм к кабине, перенеся соответственно двухмашинный агрегат и вентилятор охлаждения тяговых электродвигателей задней тележки. Электрическая схема осталась почти без изменений. Для связи нового регулятора дизеля с существующими цепями управления введен электронный декодер. Около 20 модернизированных тепловозов ЧМЭЗ эксплуатируются в депо Харьков-сортировочный и Люботин Южной дороги и в депо Славянск Донецкой дороги. Российские железные дороги тоже решили испытать у себя подобный локомотив, и вот первая ласточка – ЧМЭЗ-3037. В декабре 2004 года тепловоз из Днепропетровска почему-то кружным путем через Прибалтику прибыл в депо Лихоборы, а оттуда поступил для испытаний на экспериментальное кольцо в Щербинке.

Первое впечатление было явно в пользу тепловоза. Дизель уверенно запускается, ровно работает, легко развивает требуемую мощность. Для него годятся те же сорта масла и присадки к охлаждающей воде, что и для обычных тепловозов ЧМЭЗ, тогда как дизель Д49 требует масла повышенного качества.

По собственному опыту скажу: работать на этой машине приятно. Силовая установка хорошо слушается контроллера – ведь теперь регулятор имеет собственную масляную систему и не засоряется постоянно, как это часто бывает на обычных ЧМЭЗ. Приятно ехать, набирая и сбрасывая позиции, и чувствуя при этом быструю реакцию машины с хорошей тягой, не опасаясь, что дизель вот-вот заглохнет. Эксплуатационные испытания, которые намечено провести в Смоленске, более полно раскроют возможности локомотива. Кроме того, время покажет, насколько надежен новый дизель и как будет налажена поставка необходимых запчастей.

(окончание следует)

Владимир Буракшаев

Три дня в Гайвороне или путешествие в узкоколейное царство



...В одиннадцать часов дня на маленькой платформе напротив вокзала станции Гайворон - оживление. Толкнутся бабушки в цветастых платках, сельские мужчины; женщины - с охапкой сумок, корзинками и тележками беседуют в ожидании поезда, неподалеку резвятся дети. Сегодня пятница - базарный день, а значит, будет дополнительный, дневной поезд на Рудницу по старой узкоколейке, недавно пережившей свое столетие. Люди размещаются в двух изрядно поношенных вагонах и маленький, почти игрушечный тепловоз везет их в Бершадь, Дохно, Щербаково...

Небольшой провинциальный городок на реке Южный Бут появился в XVIII веке как казачье поселение. Затем тут был основан маслосырорудельный завод. В начале XX века - проложена узкоколейная железная дорога общего пользования 750-миллиметровой ширины, сооружено вагонное и локомотивное депо, а также паровозоремонтный завод, занимавшийся ремонтом паровозов, а позже - тепловозов узкой колеи для всего бывшего СССР.

После Перестройки, когда в массовом порядке стали закрываться многие узкоколейки, как в промышленности, так и

относившиеся к МПС, завод освоил выпуск комплектующих деталей для обычных тепловозов, что и делает по сей день.

Некогда исключительно узкоколейная, станция Гайворон ныне имеет целый ряд путей нормальной колеи, ведущих в локомотивное депо, на эстакаду для разгрузки щебня и по бывшей ветке узкоколейки к станции Зятковцы. В конце 80-х и начале 90-х годов XX века пытались перешить участок Гайворон - Подгородная на широкую колею, но успели провести ее только от Подгородной до Голованевска, а с другой стороны - до Таужней. Однако закончилось финансирование

Локомотивное депо Гайворон. ТУ2 у пункта экипировки. Фото В.Буракшаева





этого проекта, что позволило сохранить движение по узкоколейке из Гайворона в Голованевск до сих пор.

В ходе поездки на эту уникальную дорогу, нам удалось посетить локомотивное и старое вагонное депо Гайворон; осмотреть станцию и необычный подвижной состав, а также проехать по действующим участкам в Голованевск и Рудницу. Об этом и пойдет речь в статье.

День первый:

знакомство с Гайвороном

Узкоколейка началась для нас с переезда, так как добираться сюда решено было отчасти попутным транспортом по трассе в Умань, а затем - от поворота - на Гайворон. Выходя из «КамАЗа», слышим звон сигнализации закрывающегося шлагбаума, и через несколько минут мимо нас, весело бубня дизелем, пробегает зеленый ТУ2 с одним грузовым вагоном и двумя пассажирскими «Пафавагами», только что отправившийся в Рудницу.

Для начала решаем изучить станцию и окрестности. Через горловину направляемся к железнодорожному вокзалу. Узкоколейный путь за переездом разделяется на несколько других, часть которых заставлена короткими сплотками из товарных вагонов нескольких типов: крытые, платформа, цистерна... Там же - плужный снегоочиститель и пара зеленых «Пафавагов» с зашторенными боковыми окнами. Возле крайнего узкоколейного пути сделана небольшая платформа и маленький павильон, в котором оборудована касса по продаже пригородных билетов, функционирующая лишь незадолго до отправления поезда.

Параллельно группе путей узкой колеи, уложен ряд ширококолейных и сооружен пассажирский перрон с возведенным на нем вокзалом. Отсюда отправляются (на наших глазах - в составе грузового поезда) прицепные пассажирские вагоны в Винницу, Ясиноватую и во Львов. Когда-то такой же вагон ходил до Москвы, но он теперь отменен.

Повсеместно - и на перегонах и на станциях - используются ручные стрелки. Имеются будки стрелочных постов. Несколько путей широкой колеи за горловиной тянутся на пару километров в направлении Рудницы до эстакады, где производится выгрузка щебня из хопперов. В той же горловине имеется пересечение путей двух видов колеи, уложенных в од-

(Сверху вниз)

Сплотки списанных ТУ7А в бывшем вагонном депо Гайворон.

Железнодорожный переезд с путями узкой и широкой колеи.

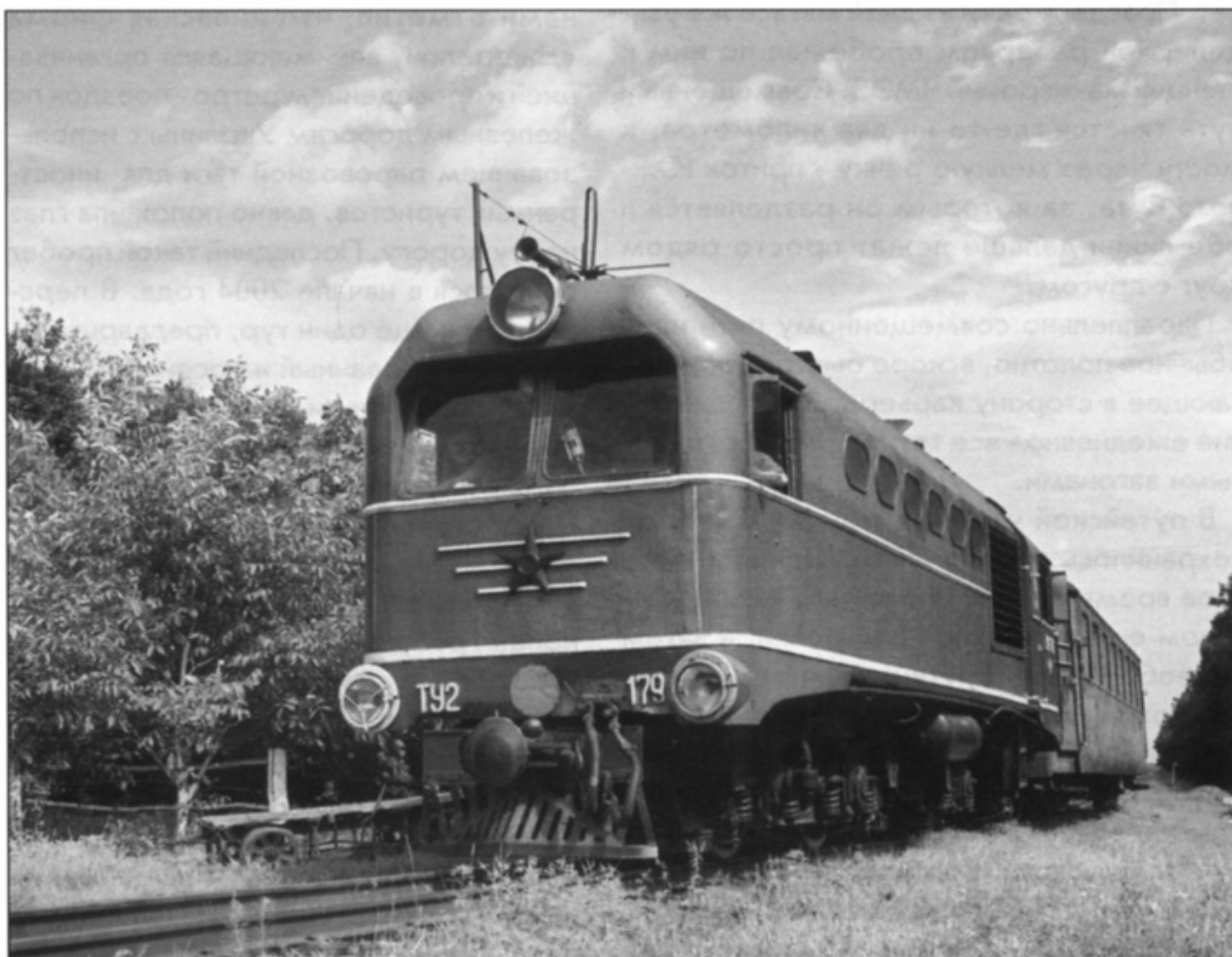
Вагон-дефектоскоп постройки Коломенского завода. ст.Гайворон.

Фото В.Буракшаева

ном уровне. По одному такому же пересечению находится в районе эстакады и на пути, ведущем в локомотивное депо. Отдельный узкоколейный путь, ответвляясь в сторону, выводит к бывшему вагонному депо. При нас на нем отстаивалась сцепка из трех синих «Пафавагов», обычно отправляющихся с вечерним поездом в Рудницу. Заходим в один из них - и замечаем: вместо привычных деревянных скамеек из реечек, вдоль обоих бортов расположены два ряда полок. От проводницы, подошедшей убирать салон, узнаем, что подобные плацкартные вагоны (узкой колеи!) на этой дороге всегда были привычным явлением, и остались еще с той поры, когда узкоколейка тянулась от Подгородной до самой Винницы. Тогда все пассажирские составы, включавшие плацкартные и более привычные нам - общие вагоны польского завода Paława, в обязательном порядке экипировались запасом угля для отопления, питьевой воды; система водоснабжения вагонов обеспечивала в каждой работу санузда. Плацкартные комплектовались еще и постельным бельем.

От привычных калининских (и новых - тверских) плацкартных вагонов основной колеи, их «меньшие братья», отличались не только своими размерами и продольным расположением пассажирских мест. Полки в них не раскладывались и, соответственно, не было даже привычных столиков для еды и вещей. Вход в единственный на весь вагон туалет открывался из тамбура; в другом торце размещалось котельное помещение. Для проводников не предусмотрено отдельного купе - имелись лишь служебные места в общем салоне. Межвагонные переходы не имели закрытого резинового суфле. Число мест ограничивалось 18. И все же это пассажиров устраивало. Народ был в большинстве сельский, не столь привычный к роскоши и комфорту. В плацкартных ездили в основном ночью; да и время нахождения в пути даже не составляло суток. Так и дожили вагончики-ветераны, пришедшие на дорогу в конце 1950-х годов, до наших дней. Только теперь плацкартные возят пригородных пассажиров, да используются для отдыха проводников во время ночной стоянки в Руднице. Соответственно, бельем они больше не комплектуются, обычно отсутствует вода. В холодное время года по-прежнему используется угольное отопление, но, по словам проводников, в вагонах все равно холодно.

Закончив осмотр вагонов и беседу с проводниками, проходим в бывшее вагонное депо. Маленькая горловина с множеством ветвящихся путей. Часть из них уходит в наглухо закрытые стойла. Длинное многостойловое здание со всевозможными мастерскими и большой прилегающей территорией дает пред-



На маршруте Голованевск - Гайварон. Фото В.Буракшаева

ставление о размахе вагонного хозяйства былых времен.

На улице несколько полуразрушенных товарных вагонов и один разгромленный «Пафаваг» - тоже, кстати, плацкартный. Лежат колесные тележки вагонов и отдельные колесные пары. Рядом брошена рама грузового вагона. Двумя длинными сплотками вдоль деповской стены выстроились мертвые тепловозы ТУ7 и ТУ7А, подлежащие разделке в металлолом. Их в ходе нашей «экскурсии» удалось насчитать порядка 20 штук. В свое время они приходили в Гайворон для замены уже устаревших ТУ2, однако, часто ломались, и поэтому не прижились. С неисправной гидропередачей или дизелем, тепловозы постепенно отставляли в резерв. Другие

попали сюда после закрытия в 1990-х годах еще одной узкоколейки в соседней Вапнярке, чему свидетельствует набитая сбоку крупными печатными буквами надпись о последнем депо приписки этих машин.

Ближе к другой горловине станции находится путевая часть и локомотивное депо, за которыми тянутся корпуса тепловозоремонтного завода. Мимо них проложен совмещенный железнодорожный путь на два вида колеи, устроенный так, что рельсы узкоколейной (750-мм) линии частично положены внутри ширококолейного (1520 мм) полотна. Ежедневно по нему проходит пригородный поезд на Голованевск, а вот по рельсам широкой колеи движения, практически,

В кабине тепловоза ТУ2-179. На межоконной стойке - жезл, разрешающий движение от Голованевска до Хощевато. Фото В.Буракшаева



нет. Правда, в один из дней мы все же увидели, как резервом пробежал по ним к станции маневровый ЧМЭЗ. Совмещенный путь тянется где-то на два километра, к мосту через мелкую речку - приток Южного Бута, за которым он разделяется и обе линии дальше лежат просто рядом друг с другом.

Параллельно совмещенному пути идет обычное полотно, вскоре быстро сворачивающее в сторону карьера. Здесь движение ежедневно - все тот же ЧМЭЗ с грузовыми вагонами.

В путевой части на станции Гайворон сохранилось два раритета. Один из них в свое время был узкоколейным салон-вагоном еще довоенной постройки, а затем переоборудован в путеизмеритель и до сих пор сохраняется на ходу. Отдельный кузов от похожего вагона, только обычного пассажирского, мы обнаружили в энергоучастке неподалеку от станции, где он используется как сарай. Вообще, же такие вагоны, как с сидячими, так и со спальными местами, имели в свое время широкое распространение на дороге, но, после войны, их быстро вытеснили поступившие из Польши «Пафаваги».

Другой экспонат, заслуживающий особого внимания - автодрезина «Зим», предназначенная для инспекторских поездок по узкоколейке. Она стоит на отдельном пути, в конце которого положен небольшой разворотный круг, движущийся вручную. По словам путецев, эта машина - давняя переделка из легкового автомобиля, однако, тоже еще на ходу. Подобная автодрезина у нас в России сохраняется лишь в Переславском железнодорожном музее, а вообще в свое время в Союзе их было сделано буквально несколько штук. По некоторым данным, одна из них возила начальника крупного торфопредприятия в Нижегородской области.

Не так давно, к сожалению, была уничтожена еще одна уникальная автодрезина - переделанный на узкую рельсовую колею грузовой автомобиль. Однако более точных сведений по этой машине собрать не удалось.

Локомотивное депо Гайворон ныне является филиалом депо Христиновка Одесской дороги. В эксплуатации находятся четыре узкоколейных тепловоза ТУ2 (№№071, 179, 263, 274), которые обслуживаются в отдельном двухстойловом цехе, вмещающем четыре локомотива. На широкой колее используются тепловозы ЧМЭЗ; есть даже именной локомотив «Кобзарь». Иногда с грузовыми поездами заходят по-обороту двухсекционные 2ТЭ10М.

В депо сохраняется узкоколейный паровоз Гр 6-280 немецкого производства, периодически обслуживающий железнодорожные туры, заказанные иностранцами. Начальник локомотивного депо Гайворон Свидрук Емельян Сергеевич в беседе с

нами отметил, что киевская фирма «Джерело», занимающаяся организацией и проведением ретро-поездов по железным дорогам Украины с использованием паровозной тяги для иностранных туристов, давно положила глаз на эту дорогу. Последний такой пробег состоялся в начале 2004 года. В перспективе - еще один тур, предварительно запланированный на осень.

Конечно, деньги, выручаемые таким образом, недостаточны для постоянного функционирования узкоколейки. Пригородные перевозки убыточны: ездят в основном пенсионеры, с правом на льготы. А отсутствие по узкой колее грузового движения ставит под угрозу функционирование дороги уже несколько лет. Однозначного ответа на вопрос, сохранит ли работу в таком же объеме узкоколейка в следующем, 2005 году - мы не получили, поскольку неизвестно до сих пор, выделяют ли на это деньги. Ведь страна - накануне президентских выборов.

Если все-таки движение будет прекращено, дорога начнет медленно разрушаться под воздействием ряда природных и человеческого факторов, как это уже случилось не с одной узкоколейкой в Подмосковье и соседних областях. А целый ряд ее сотрудников в этом случае потеряет работу. Особо острой данная проблема кажется местному населению, проживающему в расположенных вдоль дороги поселках. Для них эта узкоколейная линия служит пока единственным доступным средством связи с районным центром и окрестными деревнями, а также с главным железнодорожным направлением Одесса - Жмеринка - Львов. Автобусного сообщения между Рудницей, Гайвороном и Голованевском нет до сих пор.

День второй:

Гайворон - Голованевск

Поезд на Голованевск по расписанию должен отправиться в восемь часов утра. Для нас же день начался на полтора часа раньше - предполагалось сфотографировать тепловоз на экипировке в депо и его выезд на станцию. Дежурная стрелочного поста уже приготовила маршрут для выхода тепловоза к поезду. Сложив аппаратуру, вслед за локомотивом выдвигаемся и мы.

У небольшой платформы стоит недавно прибывший состав из Рудницы. На другом пути - единственный плацкартный «Пафаваг», к которому и подцепляется ТУ2, заснятый нами в депо. Бригады двух тепловозов обмениваются приветствиями. Взяв сопроводительные документы, я иду договариваться с машинистом о поездке в кабине (от

следующей станции - Хоцевато), и фотосъемке на остановках, так называемых «фотостопах». Машинист вспоминает, как «лет десять тому назад, когда было движение до Подгородной, дорога из Гайворона в один конец занимала четыре с лишним часа. Это сто одиннадцать километров». Сейчас же до Голованевска нам предстояло проехать 54 километра примерно за два часа.

Вот, наконец, заканчивается посадка. Бригада поднимается в тепловоз. Длинный гудок предупреждает об отправлении. Поплыли назад за окнами стоящие по-соседству вагоны, опоры пешеходного моста, водонапорная башня, будочки стрелочных постов. Вагон качнуло на стрелке. Длинной белой полосой потянулся рядом забор локомотивного депо и тепловозоремонтного завода. Промелькнул переезд, за которым начинается однопутка, и пошли живописные, зеленые перегоны с деревнями, речушками, огородами, а то и просто поросшие сочной травой, украшенной пестрыми цветами.

Кроме нас в вагоне проводник-женщина, и в зной и в холод - строго в форменной одежде (таков порядок!), да еще три человека, разъезжающиеся по селам. Проводник здесь и за кондуктора, она же развозит по станциям почту.

Станция Хоцевато. Пока идет посадка в вагон, снимаем кадр, и поднимаемся в тепловоз. В кабине довольно тесно. Нам приходится ехать стоя. Тепловоз дает длинный гудок. Машинист рычажным контроллером набирает позиции. Как подобает настоящему локомотиву узкоколейный ТУ2 оборудован скоростемером (СЛ2) со специальной лентой, на которой в виде линий отображаются основные параметры движения, имеет АЛСН с локомотивным светофором и радиостанцию. С той лишь разницей, что скоростемер на ТУ2 установлен только в одной кабине, а в другой - простейший стрелочный прибор. Временами раздается громкий, неприятный писк системы контроля бдительности, заставляя машиниста без промедления ударять по специальной кнопке во избежание самопроизвольной остановки поезда. Во время отправления и движения по станциям соблюдается установленный регламентом порядок переговоров машиниста с помощником. В свою очередь, мы рассказываем, что в России на промышленных же узкоколейках, где используются тепловозы ТУ4, ТУ6 и ТУ8 (последние - с автомобильным управлением!) вообще ездят без скоростемерных лент и локомотивных светофоров, даже не предусмотренных конструкцией, запрашивая у диспетчера по радиостанции через специальный пароль.

Далеко вперед убегает узкоколейный путь. В кабине слышен шум дизеля.

Смотрю на показания скоростемера - его стрелка прыгает в районе 40 км/ч при установленной для тепловозов этой серии конструкционной скорости 55 км/ч. На лобовом стекле со стороны помощника висит жезл с большим металлическим ободом - рукояткой, такая редкость сейчас - в эпоху повсеместного распространения на железных дорогах автоматической и полуавтоматической блокировок со светофорной сигнализацией.

— "Да, от Хощевато до Голованевска у нас жезловка", - пояснил машинист, - "а вот по Грушке семафор смотреть будете. Их осталось - раз, два и обчелся", - добавил он.

На станции Таужня заканчивается ширококолейный путь, шедший рядом от самого Гайворона. Остальные 29 километров к Голованевску исключительно узкой колеи. Делаем еще один кадр и вновь переходим в вагон. Все так же мало народу, несмотря на субботний день. Солнце уже высоко, и мы решаем обосноваться в тамбуре. Там свежо. Открытые двери. Высокая трава хлещет по подножке вагона. Глухой стук колес. В торцевое окно хорошо видно убегающее назад полотно.

Станция Грушка. Перед ней, вознося к небу крылья, на высокой мачте одиноко стоит семафор. Сколько ж было их по Союзу еще полвека назад!

Короткая стоянка, и начался последний перегон. Большое село, кривая, какой-то остановочный пункт, и опять горловина станции. Несколько узких и широких путей. Два маленьких перрона. У одного из них - ширококолейный плацкартный вагон Калининского завода, теперь курсирующий в Помошную с тепловозом ЧМЭЗ. У другого - останавливаемся мы.

Рядом розовое здание вокзала с белой прямоугольной табличкой: «Станция Голованевск Одесской железной дороги». По перрону важно прогуливаются гуси. Машинист спускается с тепловоза, отдает дежурному жезл. Потом начинаются маневры. Тепловоз уходит к стрелке, обгоняет по соседнему пути вагон и становится с другой стороны. Стоянка здесь ровно час, и начинается обратный путь.

Снова полупустой вагон. Очередной кадр на полустанке. Машинист, высываясь в окно, машет мне рукой, приглашая в кабину. И вновь перегоны, короткие остановки. На этот раз удастся сфотографировать больше: солнце теперь повернулось, удачно освещая состав. Тепловоз хоть и ждет, но стараюсь все делать оперативно, чтобы не сорвать график.

(Сверху вниз)

Скращение поездов по ст.Бершадь. В пассажирском вагоне узкоколейного поезда. Ст.Гайварон. Тепловоз, прибывший из Голованевска заходит в локомотивное депо. Фото В.Буракшаева



Станция Гайворон. Пассажиры выходят из вагонов и направляются по своим делам. Закончен рейс, но еще будут маневры с вагонами. Прощаемся с бригадой. Теперь нам можно будет отдохнуть, а вечером сходить на Южный Буг, чтобы отснять проход вечернего поезда в Рудницу по трехпролетному мосту, состоящему из ферм с ездой понизу, а заодно и искупаться - благо августовская погода пока еще позволяет.

День третий: Гайворон - Рудница

В Рудницу мы выезжаем «базарным» поездом в половину двенадцатого. Так его окрестили сами пассажиры за то, что он курсирует всего три раза в неделю по, так называемым, базарным дням. За тепловозом ТУ2 стоят два «Пафавага» - общий и плацкартный, плюс крытый товарный вагон, который, по словам проводников, предназначен для крупных вещей пригородных пассажиров: телевизоров, велосипедов, мешков и прочего. Иногда, в летний солнечный день, в нем не брезгают прокатиться мальчишки, тщетно гоняемые проводником. Народу в поезде много, в проходах даже стоят, но едут до конца единицы - большинство же выходит на промежуточных станциях. Чтобы нам было удобнее спускаться и фотографировать на остановках, размещаемся в переднем тамбуре первого вагона, где была также дверь в туалетное помещение с незапирающимся замком. Локомотивная бригада знала, где мы будем делать снимки и обещала, по возможности, нас ждать.

Итак, отправление. Следующая остановка - у платформы Предбужье, прямо перед мостом через Южный Буг. По вагону проходит проводник, неся плотные катушки билетов, проверяя и предлагая приобрести их тем, кто не взял в кассе станции. Остановок, разумеется, не объявляют. Почти весь перегон параллельно идет ширококолейное полотно, несколько путей с полувагонами и вагонами - хопперами, полными щебня. Взад-вперед ползает два тепловоза ЧМЭЗ, подающие составы для разгрузки на эстакаду; туда же подъезжают КамАЗы.

За эстакадой один из путей делает крутой поворот и скрывается за деревьями, уходя на Зятковцы. Узкоколейка продолжает тянуться прямо. Короткая остановка, и вот мы въезжаем в охранную зону узкоколейного железнодорожного моста. В открытую дверь тамбура видно потертую табличку, запрещающую проход; возможно, стоящую еще с советских времен. Дежурный - старичок в оранжевом жилете поднял желтый сигнальный флажок. Никакой военизированной охраны здесь нет, а потому, местные жители давно используют старый узкоколейный мост, что называется, по умолчанию, для прохода в соседнее село и даже умудряются переби-



Поезд из Рудницы на мосту через Южный Буг. Фото В.Буракшаева

раться по нему с велосипедами.

За мостом другая остановка - Пионер. Когда-то, вспоминают проводники, тут был пионерский лагерь и летом целые отряды отдыхающих ездили в этом поезде купаться на Южный Буг. Сегодня бывшие бараки брошенного лагеря просматриваются за стволами деревьев, растущих вдоль полотна.

Еще несколько остановок Осиевка, Устье, Киреевка, и поезд приходит в Бершадь. В горловине со стороны Гайворона стоит входной семафор, расходится несколько путей, есть пассажирский вокзал с маленьким залом ожидания и кассой.

Тепловоз глушит дизель. Бригада спускается с локомотива; помощник машиниста относит жезл дежурному по станции. Из вагонов высаживаются люди с мешками, узлами и прочей своей поклажей, и столько же новых пассажиров садится в вагон. Рядом с вокзалом продуктовый магазин, где, в отличие от наших привокзальных магазинов, можно недорого купить несколько сортов пива или мороженого.

От Бершади нам стал попутчиком местный пенсионер, следовавший до Щербаково. Разумеется, он не без интереса наблюдал за нашей работой, особенно во время съемок на остановках, а, узнав, что мы еще и собираем материал для статьи, ударился в воспоминания, естественно не упустив возможность рассказать о житье в селе.

По его словам, прямое пассажирское движение из Рудницы в Подгородную осуществлялось еще в 1992 году, причем ходило два поезда в сутки. В составе было четыре плацкартных и столько же общих вагонов. А время в пути составляло где-то восемь часов. Во время стоянки на станции Гайворон менялась локомотивная бригада и тепловоз. Кроме того, еще четыре поезда шло из Рудницы в Гайворон. Грузовых составов на

участке Рудница - Подгородная проходило за сутки тоже около четырех. До 1998 года было в Руднице локомотивное депо (в настоящее время ликвидировано). На станции работал на маневрах свой узкоколейный тепловоз. Паровозная тяга на линии просуществовала до 1968-69 годов, в основном в то время - паровозы серии Гр. С приходом тогда новых тепловозов ТУ2, во главе состава даже можно было встретить в сцепе паровоз и тепловоз.

С распадом Советского Союза заметно ухудшилось положение сельских жителей. Обанкротилось предприятие. В поселке не получают пенсии. Многие живут, благодаря подсобному хозяйству, и, не имея иных транспортных средств, возят на базар продукты узкоколейным поездом, а из райцентра обратно доставляют все необходимые вещи и предметы быта. Потому несложно понять, каким ударом может стать для них закрытие железной дороги и становится ясным беспокойство граждан по этому поводу. Судя по рассказам самих пассажиров, уже не раз они собирали подписи за сохранение ветки и ходили по кабинетам районной администрации.

За беседой проходят станции Яланец и Каташин. Поезд приходит в Дохно. Рядом тянется разобранный полотно, которое за станцией уходит в сторону. Его следы легко читаются на земле, рельсы сняты совсем недавно, целы все деревянные шпалы. «Так это же бывший путь на Чечельник?» - правильно предположил Леша. Еще не так давно, в 80х, ходил туда поезд-челнок по узкоколейке. Многие его хорошо помнят, но точное время закрытия ветки не смог нам назвать никто. Известно только, что ветка работала в 1986 году. До начала 90-х годов работала линия Рудница - Каменка-Днестровская, заходившая на территорию Приднестровья и разобранный три года назад. А через соседнюю станцию Попелюхи вет-

ка шла на Черномин. В их строительстве участвовал помещик Михаил Иванович Терещенко, владевший сетью сахарных заводов, в последствии белоэмигрант. По ним возили в Рудницу щебень, уголь, зерно. В Руднице был пункт перегрузки в вагоны широкой колеи. До Каменки существовало пассажирское движение - два поезда в сутки. В Черномин - только грузовое: составы шли по мере поступления груза.

Между Дохно и Рудницей - станция Щербаково. Снова массовая высадка пассажиров. Уже спустившиеся с подножек люди помогают вытащить большие вещи из тамбура другим пассажирам. Мы с Лешей расчехляем камеры и успеваем снять пару сюжетов с разных ракурсов. У переезда стоит запряженная лошадь - кто-то с телегой приехал встречать родных.

На станции Рудница пассажиров встречает небольшой островной вокзал. С обеих сторон - перроны. С одной - для поездов широкой колеи, идущих по главному ходу Жмеринка - Одесса, с другой - на узкую колею. Когда-то узких путей было больше, на них отставались грузовые вагоны. Теперь же действует один путь, принимающий поезд из Гайворона, и один для обгона локомотива. На узкой колее со стороны Гайворона стоит входной семафор, рядом - переезд со шлагбаумом, приводимым с помощью троса.

На главном ходу уже давно светофорная сигнализация с автоматической блокировкой, на узкой - до сих пор работает жезловка.

Сразу после высадки пассажиров происходят маневры. Тепловоз переставляют по соседнему пути в другой конец поезда. Как и в Голованевске, стоянка занимает где-то час, и поезд едет обратно. Какое-то время уходит на то, чтобы отснять маневры. На осмотр станции остается 25 минут. Добегаем до семафора, фотографируем переезд и возвращаемся к поезду. Людей в вагонах гораздо меньше, зато много свободных мест. Солнце почти всю дорогу теперь светит сзади, поэтому на обратном пути не планируем никаких фотостопов.

Короткие остановки возле земляных платформ уже знакомых остановочных пунктов: Щербаково, Дохно, Каташин, Яланец. На станции Бершадь стоит в ожидании нас под скрещение, вечерний поезд на Рудницу - такой же зеленый ТУ2 с тремя синими «Пафавагами». Вся линия однопутная, и здесь два встречных поезда разъезжаются.

Еще какое-то время, и вот он - мост через Южный Буг. За ним - эстакада. Потянулись параллельно узкоколейке пути привычной широкой колеи. Звенит переезд. Вагон несколько раз качает на стрелках и вскоре он замирает у той самой платформы, от которой второй день под-

ряд начинаются наши путешествия по этой дороге.

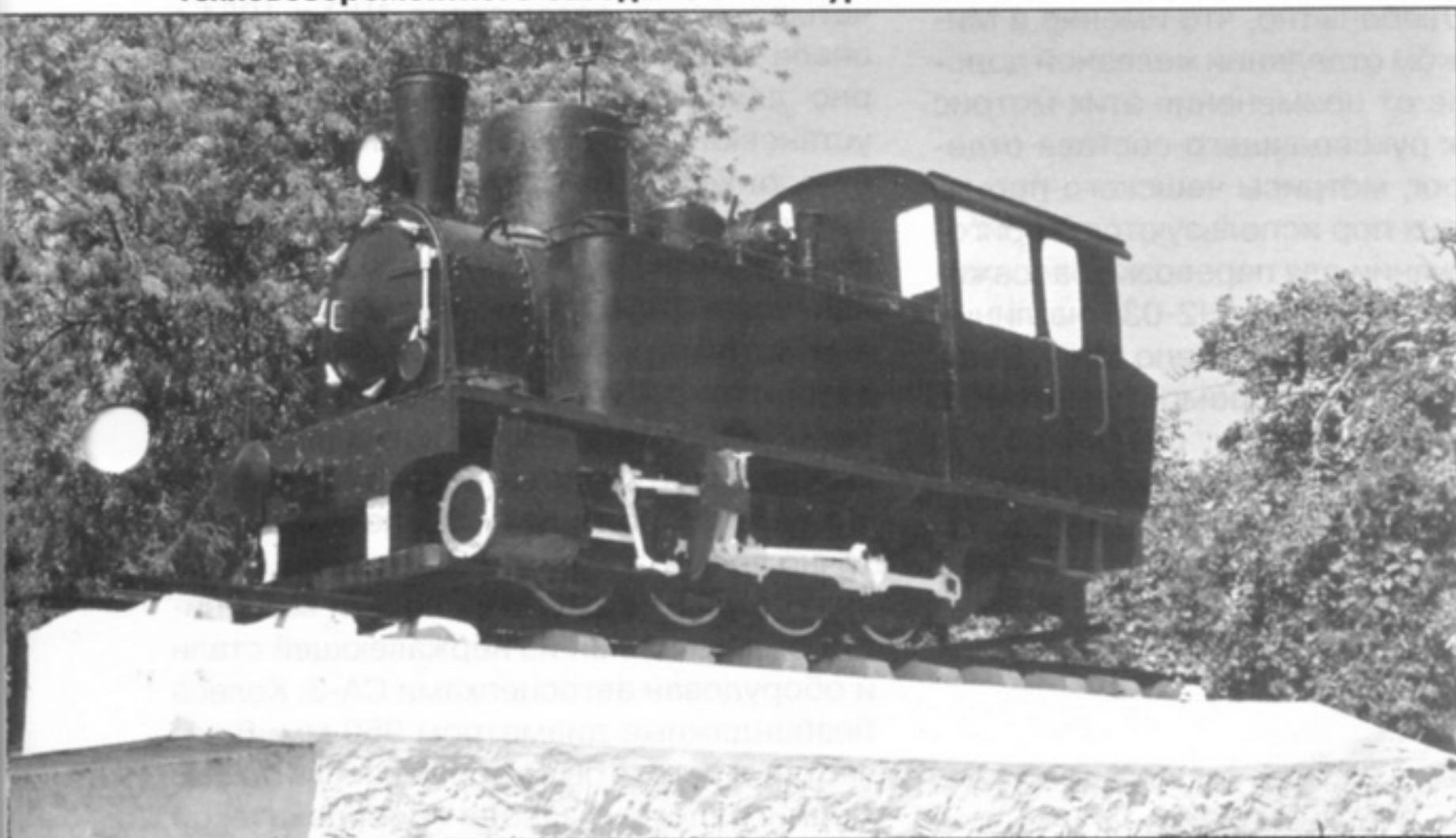
Пассажиры быстро покидают станцию. После нескольких маневров с вагонами, тепловоз заходит в депо. И несмотря на то, что сумерки еще не наступили, она, как и весь маленький провинциальный город, все еще раскрашенный последними оранжевыми лучами заходящего солнца, выглядит теперь такой пустынной, будто тут остановилось время и жизнь совсем замерла.

На четвертый день утренним автобусом мы выезжаем в Киев. Выходим из бригадника на пропитанный ночным холодом воздух. Оставляем ключ дежурному по депо. Знакомая бригада уже готовит ТУ2 к поездке на Голованевск. Локомотив стоит у пункта экипировки. Бросаем на него последний взгляд - придется ли застать в работе вновь? Не спеша выходим на станцию. Все так же стоят грузовые вагоны на узких путях, словно они навсегда приржавели к рельсам. В дальней горловине, изредка подавая голос, возится маневровый ЧМЭЗ. Где-то на подходе уже поезд из Рудницы, с которым мы вчера разъезжались в Бершади. Старенький, но пока еще крепкий «ЛАЗ» отъезжает от автостанции и берет курс на Умань. Мелькнул в окне переезд, днем ранее виденный из кабины узкоколейного тепловоза. И вот уж все позади - и переезд, и обе эти поездки по столь экзотической магистрали, и плакатные «Пафаваги», только здесь до сих пор оставшиеся в живых, и тот уникальный «Зим», чудом сохранившийся у путейцев; и обследование бывшего вагонного депо, а может, и вся жизнь старой узкоколейки, сто лет верой и правдой служившей людям... А впереди нас ждет город, возвращение домой и работа над собранным материалом.

Ну, что-ж, прощай, Гайворон - последнее узкоколейное царство!

Москва-Гайворон-Москва, 2004 г.

Узкоколейный паровоз-памятник Мт-202. Установлен у Гайваронского тепловозоремонтного завода. Фото В.Буракшаева





Автомотрисы АЧ2 на железных дорогах России

В депо Мин-Воды Северо-Кавказской ж.д. на топливном складе можно увидеть автомотрису АЧ2-003, точнее ее корпус на тележках. Во время одного из рейсов работников отделения дороги мотриса АЧ2-003 была выведена из строя, подорвавшись на фугасе в период Чеченской войны. Напомним, что линии на Моздок, Грозный и Владикавказ входят в состав Минераловодского отделения Северо-Кавказской железной дороги. В результате у АЧ2-003 отсутствует пол в салоне пассажиров. На данный момент демонтировано оборудование. Надо отметить, что в Минераловодском отделении эксплуатируется мно-

го автомотрис, в том числе АЧ2-004, которая содержится в хорошем техническом состоянии. Любопытно, что именно в Минераловодском отделении железной дороги, в отличие от применения этих мотрис для поездок руководящего состава отделений и дорог, мотрисы чешского производства до сих пор используются в пригородном движении для перевозки пассажиров: АЧ2-032, АЧ2-038, АЧ2-039 на линии Минводы – Буденновск. Депо Мин-Воды – это базовое депо по ремонту мотрис с гидропередачей, дрезин, различной путевой техники для Ростовского и Краснодарского отделений Северо-Кавказской железной дороги.

После постройки в 1977 г. на заводах Шкода (Чехословакия) для СССР опытных четырехосных автомотрис АЧО в 1984 г. снова вернулись к идее постройки мотрис для МПС с использованием силовой установки советских типов. К изготовлению опытного образца приступили в 1981 г. на чехословацком заводе «Вагонка-Студенка», а первые две машины появились в 1984 г. – это были четырехосные автомотрисы АЧ2, отличающиеся от автомотрис АЧО конструкцией кузова, а также типом тележек, дизеля и передачи. Европейское качество и традиции чешских вагоностроителей обеспечили достаточно долгую жизнь этим мотрисам. Кузов автомотрисы с двумя кабинами машиниста был выполнен из нержавеющей стали и оборудован автосцепками СА-3. Колеса безбандажные диаметром 950 мм. В качестве агрегата был выбран дизель М756Б Ленинградского завода «Звезда» (такой же, как на дизель-поездах ДР1А) и гидравлическая передача ГДП-1000Ч Калужского машиностроительного завода.



АЧ2-004 на
ст.Ставрополь
Сев.-Кав.ж.д.

АЧ2-003, Мин-Воды

Фото и информация
С. Масленникова.

Колодочные тормоза автомотрисы имеют электропневматическое управление, для которого использованы тормозные приборы советского производства, в том числе краны машиниста №395.005, электровоздухораспределители №305.001, воздухораспределители №292.001, краны вспомогательного тормоза №254. Компрессор ЗДКС-100 изготовлен чехословацкой промышленностью. Цепи управления питаются от генератора трехфазного тока через выпрямитель. Пуск дизеля осуществляется стартер-генератором, получающим питание от щелочной аккумуляторной батареи емкостью 150 А·ч и напряжением 110 В. Размеры больших окон - ширина 1100 мм и 900 мм высота.

К автомотрисе можно прицеплять специально изготовленные для нее прицепные вагоны АПЧ2, каждый из которых имеет 123 места для сидения. Масса вагона без пассажиров - 37 т. Отопление автомотрисы осуществляется воздухом, нагреваемым за счет тепла, выделяемого дизелем; прицепные вагоны отапливаются калориферами, получающими энергию от генератора переменного тока мощностью 80 кВт приводимого дизелем. К автомотрисе можно прицеплять один или два вагона; две автомотрисы с прицепными вагонами могут образовывать шести-вагонный поезд.

В 1984-1985 гг. первые автомотрисы испытывались на экспериментальном кольце ВНИИЖТа, а затем поступили для эксплуатации в депо Тернополь Львовской ж.д., а затем начали поступать на другие железные дороги Союза - Октябрьскую, Московскую, Горьковскую, Южную, Северо-Кавказскую, Закавказскую и Приволжскую. До 40-х номеров в конструкцию АЧ2 вводились небольшие изменения (меняли немного электрическую схему, расположении вспомогательных агрегатов, конструкцию их приводов и т.п.).

По распределению можно сказать следующее: АЧ2 в 1984 году поступили (АЧ2-001 и 002) - в депо Тернополь. В 1988 году (АЧ2-003-040) поступали на Горьковскую, Северо-Кавказскую, Приволжскую и Ок-

тябрьскую железные дороги. В 1989 году (АЧ2-041-095) поступали, в основном, на Московскую ж.д., а также на Горьковскую, а АЧ2-082 на Южную ж.д. Автомотрисы АЧ2 полностью вытеснили с Калужского узла дизель-поезда Д1. В 1990 году (АЧ2-096-122) почти все поступили на Московскую ж.д. Кстати, по имеющимся данным последняя автомотриса - АЧ2-122 - уже списана.

Сегодня АЧ2 работают в депо Тернополь, ПМС Дебальцево (Донецкая ж.д.), депо Мин-Воды, Новороссийск, Лихая, Ростов-на-Дону, Батайск (Северо-Кавказская ж.д.); Петрозаводск, Сортавала (Октябрьская ж.д.); Канаш (Горьковская ж.д.), депо Горький - Московский, депо Казань, Волгоград (Приволжская ж.д.), депо Брянск, Смоленск (Московская ж.д.); депо Евреван (в н.в. Армянская ж.д.). Но, к сожалению, многие АЧ2 сейчас находятся в нерабочем состоянии.

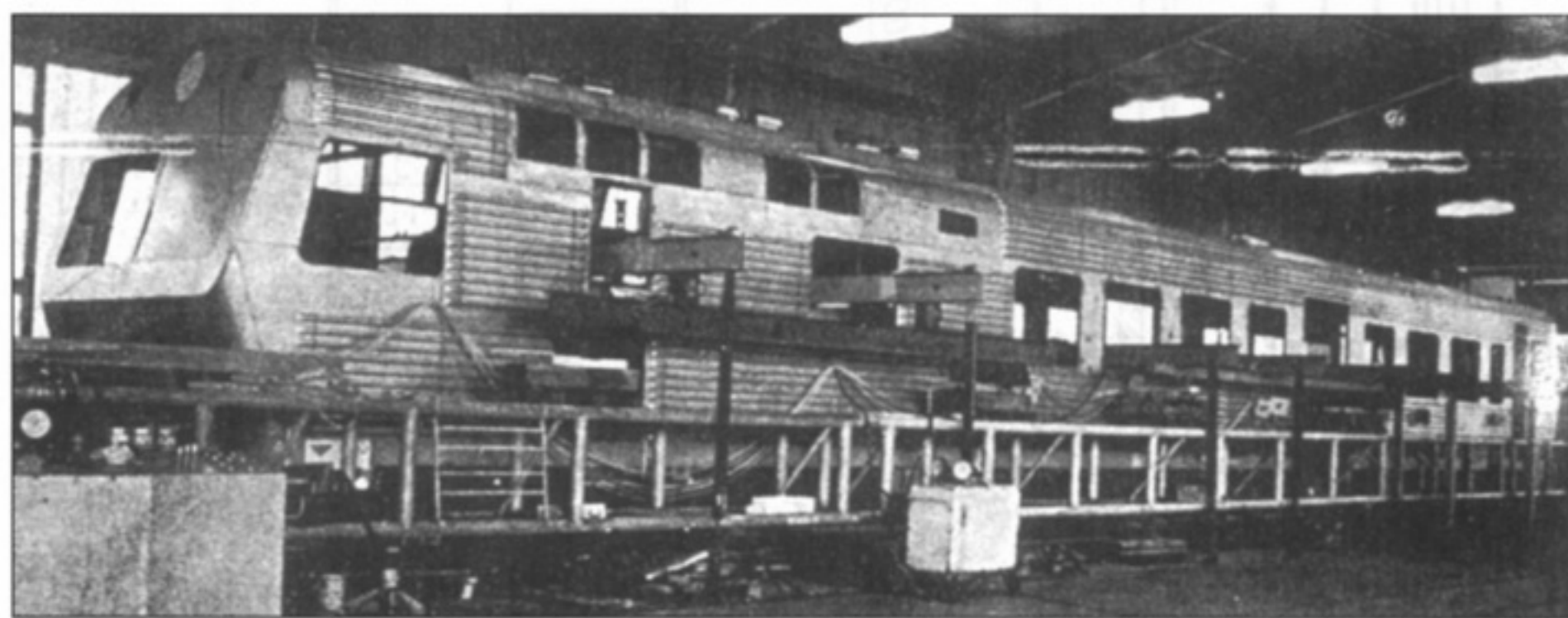
Хотя закупались моторисы для пассажирской службы, как правило, АЧ2 используется в качестве служебных, в т.ч. АЧ2-087 - для выездных инспекций начальника Московской железной дороги, а АЧ2-118 - президентом ОАО РЖД. Многие АЧ2 отставлены от работы, по сути в пригородном движении их сейчас используют только на Московской ж.д. и совсем немного на Горьковской (и то с 2004 года), и на Северо-Кавказской. Проблема заключается в «Звездовских» дизелях М756Б, это достаточно специфические машины с которыми нужно уметь работать, что неплохо делают в Брянске, Ростове на Дону и Мин-Водах.



АЧ2-118 в депо Лихоборы, Мск. ж.д. Фото В. Быковского

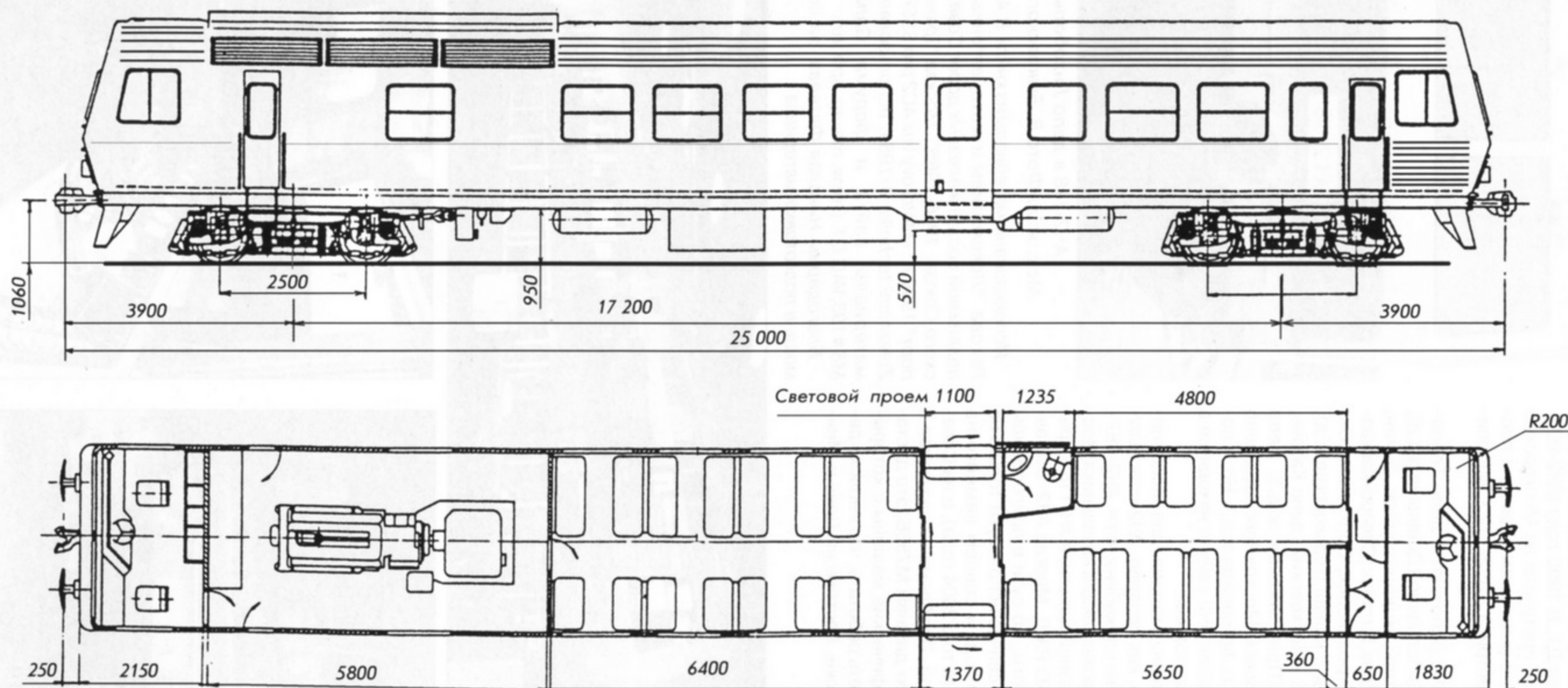
Использованы материалы из книги В.А. - Ракова "Локомотивы и моторвагонный подвижной состав железных дорог Советского Союза. 1976-1985", Москва "Транспорт" 1990 г.; «Motorovy vuz AC2 pro SSSR» *Železniční technika* 4/1984; использованы материалы сайта и форума Ganz-MÁVAG D1 (www.mavag.spb.ru).

Благодарим Николая Фатеева за помощь в подготовке материала



АЧ2-011 на заводе





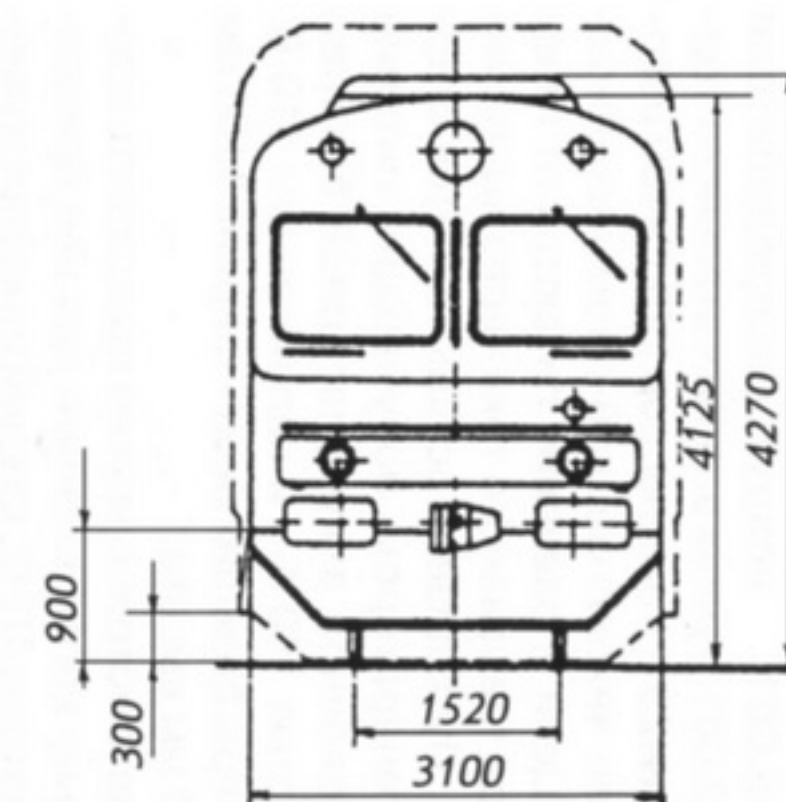
Автомотриса АЧ2

Год серийной постройки	1988-89
Всего построено	118
Номера в серии №№	001-118
Максимальная скорость, км/ч	120
Запас хода, км	800
Мощность по дизелю, кВт	736
Передача гидравлическая,	ГДП100
Максимальная сила тяги, кН	200
Вес, т	59
Нагрузка от оси на рельсы, т	19
Мин. радиус проходимой кривой при скорости 5 км/ч, м	80
Длина, мм	25000
Ширина, мм	3100
Высота, мм	4250
База, мм	17200
База тележки, мм	2500
Диаметр колес, мм	950

Автомотриса имеет 67 мест для сидения; ее масса без пассажиров 59 т; запас топлива 1500 кг, песка 160 кг, масла для дизеля 150 кг, для гидравлической передачи 265 кг. Мотриса обеспечивает эксплуатацию в температурном коридоре от -40 до +40 град.С.



ČKD VAGONKA, a.s.





... В 9/2004 ЛТ была заметка о работе **ВЛ10-519** на Мск. ж.д. Можно дополнить, что на Северной железной дороге в ТЧ1 Ярославль-Гл. работают самые первые ВЛ10 постройки НЭВЗа №№501, 502, 504. Все электровозы в идеальном состоянии, причем №501 кандидат в любой музей железнодорожной техники.

Также работают ВЛ8 с номерами №№ 525 и 528. Из этого депо на Северо-Кавказскую ж.д. был передан ВЛ8-520. А вот № 560 повезло меньше всех – лет пять назад он был списан. Электровоз был примечателен тем, что работал «в одно лицо» на вывозной работе по участкам Ярославль-Гл.- Филино и Ярославль-Гл.- Молот.

Дм.Сысоев

...Относительно фото в ЛТ 5/04, с.8: электровоз **ПБ21-01** стоит на крайнем пути отстоя локомотивов депо Москва-сорт. Рязанская, 1965 год. Депо за спиной фотографа. За электровозом – вытяжки, далее – отправочные пути, на заднем плане виден забор режимного предприятия.

А. Васильев, 52

Возвращаясь к письму **А.С. Никольского** (ЛТ 12/2004), адресованному автору исследования о стройке Абакан-Междуреченск. Публикуем ответ историка-исследователя – Юрия Ивановича Филатова:

«...Критика не всегда, увы, приятна, но всегда полезна. Как Вам известно, в предвоенные и послевоенные годы (до 1954 г.) строительство железных дорог в СССР осуществляли три строительных организации: Главное управление ж. д. строительства НКПС (МПС), Железнодорожные войска и Главное управление лагерей железнодорожного строительства НКВД (МВД) СССР. Вам, видимо, известно, что ГУЛЖД до 1947 г. возглавлял генерал-лейтенант Френкель Нафталий Аронович, чрезвычайно колоритная личность (Гудок, 22.07.03, Строительная энциклопедия, т. 2. Там же - краткая справка об объектах, построенных ГУЛЖД под его руководством.) И еще, как известно (публикация С.Санеева в ЛТ 6/2004) до 1954 г. МПС и все его подразделения были военизированной организацией с Уставом внутренней службы, гауптвахтами и т.д... Строительство первой очереди дороги Сталинск-Абакан - участка Сталинск-Томуса (Междуреченск) было одной из приоритетных задач послевоенного времени по освоению коксующихся углей Томусинского бассейна, в которых тогда остро нуждался Кузнецкий металлургический комбинат. (Из книги Решто А.А.-Междуреченск.-М. Недра, 1990.)

В мае 1948г. по большой воде в Томусу прибыла большая группа специалистов и

ученых, возглавляемая министром угольной промышленности СССР В.В.Вахрушевым. 1 августа на будущую промышленную площадку прибыли специалисты комбината "Кузбассшахтострой". Выбрана площадка под будущий поселок...

28 июня 1948 г. Правительственная комиссия приняла решение о составлении комплексного плана развития нового угольного региона. Эту работу возглавил член-корреспондент АН СССР Н.А. Чинакал (впоследствии один из организаторов института Горного дела СО АН СССР). Был разработан проект 1-й шахты Томусинская 1-2" (позднее им. Ленина)....

30 августа 1948 г. Коллегия Минуглепрома СССР утвердила проект шахты мощностью 2,4 млн. т угля/год.

В конце сентября 1948 г. в Томусу прибыл первый отряд рабочих, составивших костяк Ольжерасского шахтостроительного управления, во главе с начальником А.И. Карковым. Через реки Мрас-Су, Томь и Усу навели паромные переправы, из Сталинска пошли караваны карбасов, у паромов возникли палаточные городки, перевалочные базы...

В 1948 г. на место строительства прибыла группа руководителей комбината "Главкузбасстрой" во главе с его начальником Л.К. Чуксеевым. В группу входили: управляющий недавно организованного треста "Томусошахтострой" Ф.Г.Лысаев и управляющий трестом "Кузбассдорстрой" З.В.Самсонова. Из рассказа начальника отдела В.А Орфеева: "...До Мысков добирались на карбасе, который тащила лошадь при помощи длинной веревки. Тогда и появился первый приказ начальника комбината, отданный З.В. Самсоновой: "Вот Вам первая задача, Зоя Всеволодовна. Немедленно организовать Томусинское дорожно-строительное управление. Направьте лучших людей, технику, сами примите участие. Без дороги не быть стройке. Приказ подпишу по возвращении на комбинат". Итогом той поездки было интенсивное строительство паромных переправ через Мрас-Су, затем через Томь и Усу.

... В 1949 г. асфальтированная дорога связала плацдарм наступления на Томусу -Мыски с поселком Чаболсу (до моста через р.Томь).

... До середины 50-х г.г. все сведения о стратегических стройках были закрытыми. Все эти стройки имели номера. В частности, участок Сталинск-Уса назывался строительство № 56, а, к примеру, дорога Барнаул - Сталинск (Алтайская - Артышта) строительство № 62. В очерке я написал, что ж.-д. путь до ст. Томуса (Междуреченск) был уложен в конце 1949 г. (плановая дата - 15 октября). При этом я опирался на архивные материалы института "Сибгипротранс", в частности на "График работ строительства линии Сталинск-Уса, 1949 г." (Опись № 219, папка №118). Подпись "Нач. КБ Коротчаев". Не тот ли знаменитый Дмитрий Иванович Коротчаев, с 1953 г. стро-

ивший восточный участок трассы?

Поработав с первоисточниками, я пришел к выводу, что, к примеру, на Красноярской дороге с 1945 по 1953 г.г. з/к к работам на железной дороге практически не привлекались. Единственно, что можно указать, это в системе Решётских лагерей (ГУЛАГ, учреждение У-235), з/к была построена ж. д. от ст. Пойма (Решёты) до ст. Новобирюсинская.

В 1963 г. по заказу МВД "Уралгипротранс" разработал проект реконструкции этой линии с продлением до ст. Карабула. Работы выполнял трест «Востсибтрансстрой» с привлечением з/к.

Кстати, о техническом вооружении тогдашних строителей западного участка. Проект строительства 60-км участка Абагур-Лесной-Томуса был четко проработан; было вскрыто несколько карьеров для возки грунта под насыпь (местность была крайне заболоченной), десятки самосвалов, экскаваторов, скреперов, звенооборочная база, и, наконец, укладочный кран Платова. И это в 1949 г... Привожу только численность строительных подразделений: СМП-156 - 867чел., дислокация - Абагур- Лесной, Мостопоезд-831 - 606 чел., дислокация - Тальжино, СМП-156 - 468 чел., дислокация - Мыски, СМП-155 - 514 чел., дислокация - Кийзак. Ручных тачек и грабарок в списках не было.

А вот в июне прошлого года, будучи в Междуреченске, перед тем, как зайти в краеведческий музей, я повстречал одного пожилого ветерана. На вопрос, где находится музей, он проворчал, что там все переврали. Разговорились: в начале 50-х г.г. он работал шофером на строящейся шахте "Томусинская 1-2". Он сказал мне, что мост через р. Томь (автомобильный) в 1949 г. не был до конца построен, вроде бы не было одного пролета. Для временного перехода построили тогда подвесной пешеходный мост, но весной, когда Томь вздулась, мост снесло, много народу тогда погибло. И еще: да, на стройке шахты "Томусинская 1-2" работали политзаключенные, это была вторая партия разнорабочих, сменившая "вольных", они работали на наземных сооружениях (компрессорная, гаражи). Подземные работы вели исключительно "вольные строители."

И еще, к началу письма. Из рукописного издания "История Сибгипротранса, 1975 г.", откуда я взял материалы изысканий, привожу дословно: «Одновременно с проектированием дороги [Сталинск - Абакан] в 1942 г. начались строительные работы по ней на головных участках (восточный и западный), по Абазинской ветви и на перевальном тоннеле. В связи с тяжелой военной обстановкой в тот период со 2-й половины 1943 г. строительство было законсервировано, кадры строителей перевели на другие объекты, а утверждения НКПС технический проект не получил". Однако, существует и другая проблема - по настоящее время архивы по многим событиям того периода до сих пор закрыты (некому создать комиссию по снятию грифа с документов).

В своё время «Локотранс» опубликовал несколько статей, рассказывающих о кранах, используемых в восстановительных поездах. Но железнодорожный пейзаж немыслим и без козловых кранов. Их можно встретить буквально везде: в вагонных и локомотивных депо, в ПМС, на грузовых дворах и контейнерных площадках станций. Давайте попытаемся научиться отличать их друг от друга, и заодно узнаем, как они работают.



Два крана, грузоподъемностью 6,3 тонны с захватами для универсальных контейнеров. Двенадцатитонник выглядит абсолютно одинаково. Фото автора

Алексей Мошков

Краны, большие и маленькие

Прежде всего, определимся, что речь идёт о кранах, разъезжающих по двум, довольно далеко разнесённым рельсовым ниткам, расположенным на уровне земли. Этим они и отличаются от мостовых, которые собственных ног не имеют, и передвигаются по эстакадам. **Козловые краны**, обитающие на железной дороге, как правило, предназначены для работы со всеми грузами подряд, либо с контейнерами. В первом случае они снабжены крюком, а во втором вместо крюка подвешен захват для контейнеров.

Самые маленькие из козловых кранов — **тельферные**, они отличаются тем, что под фермой крана проложен монорельс, по которому может перемещаться грузовая лебёдка (тельфер). Большей частью эти краны можно встретить на территориях различных предприятий. На станциях, же самыми маленькими кранами, как правило, являются двенадцатитонники. Они называются **КК-12,5**, что расшифровывается, как кран козловой, грузоподъемностью 12,5 тонн. У них уже имеется портал, по которому ездит грузовая тележка, а вот кабина постоянно остаётся на одном месте. Ещё двенадцатитонник можно отличить по количеству ходовых колёс. Их четыре — по одному на каждую опору крана. Они работают либо с крюком, либо со специальным захватом для трёх и пяти тонных контейнеров, который называется автостроп. Если предстоит работа только с универсальными контейнерами, то такие краны выпускаются грузоподъемностью 6,3 тонны. От двенадцатитонников они неотличимы.

Следующими в размерной линейке козловых кранов стоят «двадцатки» — грузоподъемность их в зависимости от модификации составляет 20 — 25 тонн. Соответственно, их обозначение **КК-20** и **КК-25**.

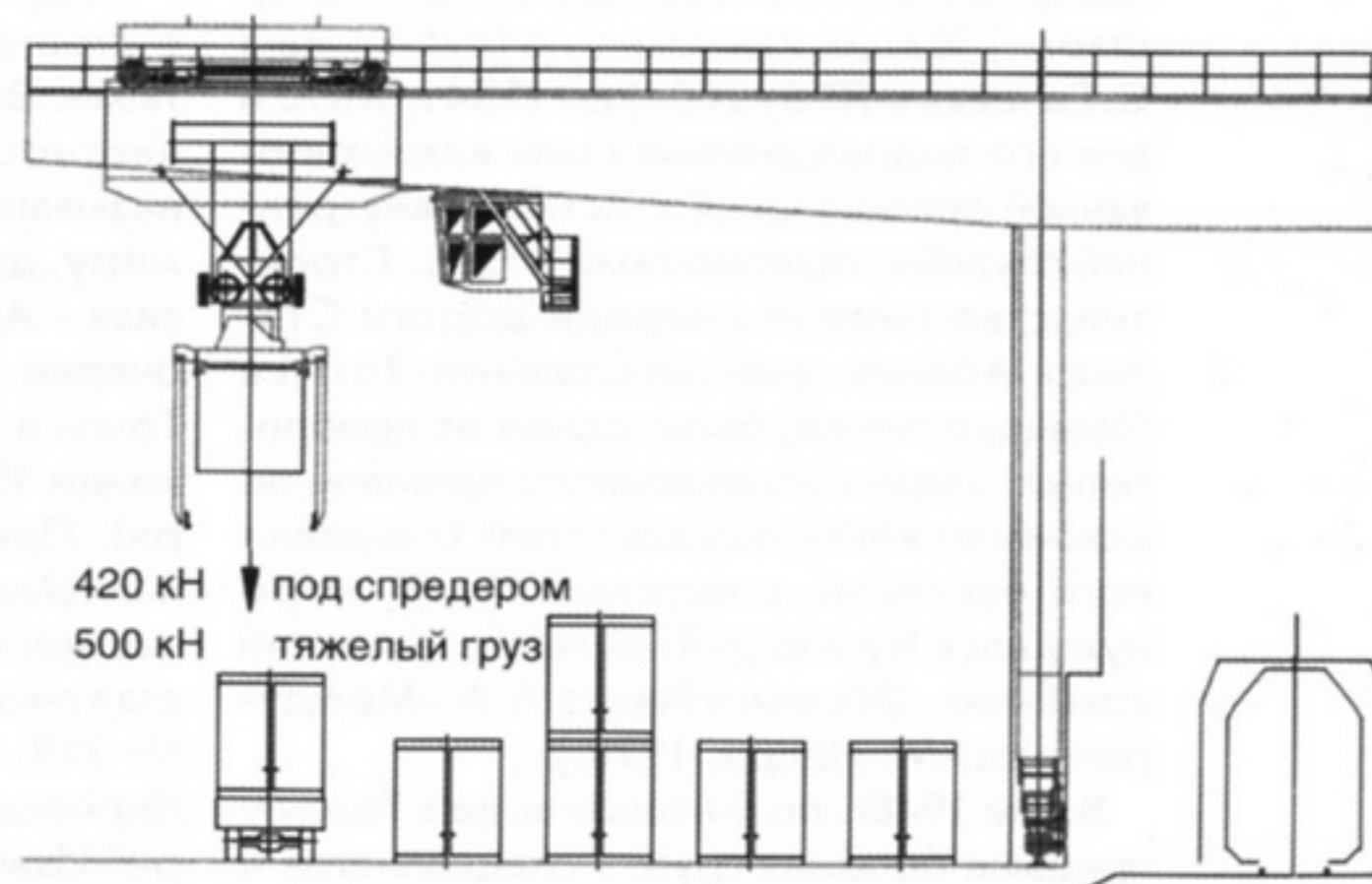
Их отличительные черты — решетчатые ноги, под каждой ногой — по одной двухколёсной тележке. Расстояние между опорами позволяет свободно проезжать между ними грузовой тележке с прицепленным 20 футовым контейнером. Кабина на этих кранах прицеплена к грузовой тележке, и ездит вместе с ней по portalу. Снабжены эти краны либо крюком, либо захватом для контейнеров — спредером. Принцип его действия состоит в том, что в специальные гнезда по углам контейнера входят 4 замка, расположенные снизу рамы спредера. Они поворачиваются, и контейнер надёжно (или не очень, если замки не поворачиваются на 90 градусов) зацеплен. Также при помощи механизма поворота спредера контейнер, может быть, развёрнут на любой угол.

Следующим после «двадцаток» в таблице о рангах являются тридцатидвухтонники — **КК-32**, грузоподъемностью 32 тонны. Их можно отличить по ходовой части, состоящей из 8 двухколёсных тележек (по 2 тележки на каждую опору), и внушительным габаритам — расстояние между опорами даёт возможность проезжать между ними с 40 футовыми «сундуками».

Ну и самые внушительные из кранов на контейнерной площадке это немецкие **«Такрафы»**. Они могут работать с 20 и 40 футовыми контейнерами. Спредер сдвигается и раздвигается по команде из кабины. Сама кабина расположена под грузо-

вой тележкой, и поворачивается вместе с машинным отделением. Кран весит 320 тонн, и передвигается на 12 тележках. Позже мы с ним познакомимся подробнее. А теперь немного об устройстве.

Ко всем кранам подаётся трёхфазный ток с напряжением между фазами 380 вольт. Подходить он может либо по кабелю, наматываемому на барабан, либо по троллеям, через миниатюрные токоприёмники трамвайного, либо троллейбусного образца. Все двигатели на советских кранах — трёхфазные, с фазным ротором. Это означает, что на роторе имеется три кольца, через которые снимается вырабатываемый во время вращения ротора ток. Если он пропускается через сопротивление — мотор крутится медленнее, если сопротивления выведены, то быстрее. Вот и вся премудрость. Соответственно, что бы изменить направление движения надо поменять местами 2 любых фазы в статоре. Несколько сложнее с торможением.



Есть два способа торможения с моторами переменного тока: при первом, падающий груз раскручивает подъёмный электродвигатель, в который уже подан постоянный ток для возбуждения. Возникающий ток гасится в обмотках мотора, а не в сопротивлениях, как это бывает у локомотивов с реостатным торможением. Этот способ торможения называется динамическим.

При моторном способе мотор включается по короткозамкнутой схеме в сторону падения груза. А так, как короткозамкнутые асинхронники любят вращаться только с той скоростью, которая указана на этикетке, то раскрутить его выше синхронной частоты вращения практически невозможно. Окончательная остановка всех механизмов на кране производится нормально замкнутыми тормозами. Управление большинством моторов косвенное, через контакторы и пускатели. Некоторые маломощные потребители включаются напрямую, через контроллер. Для механизма передвижения крана может быть использовано от 2 х двигателей по 7,5 киловатт до 8 пятнадцатикиловатников. Грузовую тележку приводят в движение 1-4 мотора по 7,5 киловатт, ну а для подъёма груза требуется до 110 киловатт. Всеми телодвижениями крана можно управлять с помощью 2-3 контроллеров (бывает, что ход крана и ход тележки совмещены в одном). Имеется нулевая, 3-4 реостатных и одна ходовая позиции для механизмов передвижения крана и тележки, а при управлении механизмом подъёма добавляются 3 позиции динамического торможения груза, и четвёртая, для моторного. В общем, управлять краном несложно, за исключением случаев, когда надо попасть замками спредера в контейнер, и контейнером в замки на машине, но работа на этих агрегатах крайне однообразна и утомительна.

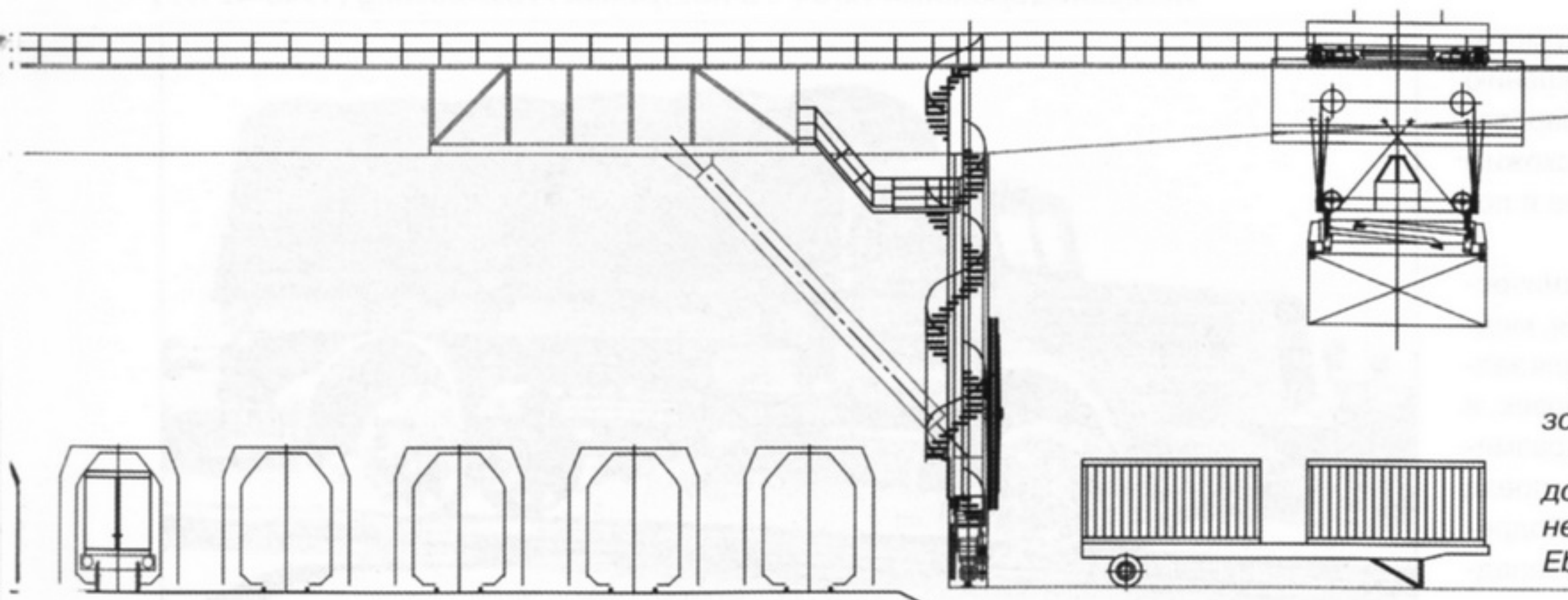
Другое дело «Такраф»! Превосходство немецкой техники 30 летней давности чувствуется с первых шагов по лестнице. Это нормальная лестница, с перилами и ступеньками, а не жалкие жёрдочки, как на наших кранах. Первый лестничный пролёт, второй, лестница уходит выше, а нам пора сворачивать на посадочную площадку. Открываем толстенную, с иллюми-

натором и задрайками дверь (Зачем всё это, краны под водой не ходят!), и мы в кабине. Вообще – то это не кабина, а кабинет какой – то. Здесь хватит места ещё на восьмерых. Садимся в кресло, ключом, как в машине, включаем главный выключатель, и можно запускать мотор – генераторы. Кран – то – постоянного тока! Вот она, немецкая школа! Вся электросхема крайне проста и надёжна. Мотор переменного тока крутит вал с тремя генераторами – постоянниками. Генераторы постоянно, без всяких контакторов соединены с двигателями постоянного тока независимого возбуждения. Четыре ручки управления путём изменения коэффициента трансформации изменяют напряжение возбуждения генераторов от 0 до 220 вольт. Перед поступлением в генератор переменный ток выпрямляется в постоянный такого-же напряжения. Реверсирование всех приводов достигается путём изменения направления тока возбуждения генераторов. Вот вам бесконтактное и бесступенчатое регулирование, безо всякой электроники! Электрическое торможение опускаемого груза тоже выполняется без каких – либо переключений. Электромоторы постоянного тока с независимым возбуждением пытаются раскрутить генератор, который во время опускания груза почти не выдаёт напряжения ну, а так, как он сидит на одном валу с короткозамкнутым переменником, то эти попытки обречены. Всё просто, надёжно, без сопротивлений и контакторов.

Теперь, когда нам известно, как всё это работает, можно немножко покататься. Включаем сразу ход крана, ход тележки, и поворот кабины. Вот где надо испытывать будущих лётчиков! Рабочее место едет сразу в двух направлениях, и ещё вращается! Но от нас, прежде всего, требуется, как – то сориентироваться, и для начала попасть замками спредера в контейнер. Для этого развернём кабину вдоль контейнера, остановим кран и начнём опускать спредер. Когда до контейнера остаётся 20 – 30 сантиметров, остановимся, и окончательно прицелимся по одной стороне. Обе стороны сразу трудно видеть, из-за 12 метровой длины контейнера. Когда колебания спредера немного успокоились можно опускать его до упора, но только

осторожно: иначе можно проткнуть сундук замками. Закрываем замки, и поднимаем сундук. Поднимать надо выше второго яруса контейнеров, что – бы не устроить контейнерокрушения. А повезём мы его конечно на платформу, для того, что бы поупражняться в вождении поездов с помощью крана. Поезда должны водить локомотивы? А мы, с 320 тоннами весу, и тяговыми двигателями постоянного тока, чем не электровоз? Скоростью правда не вышли, но на роль тягового агрегата «Такраф» вполне годится. Десять - двенадцать гружёных платформ передвигает без малейшего напряжения. Советские краны с «переменными» двигателями и шести не могут увезти. Теперь надо не забыть отцепиться от контейнера, и подъехать к посадочной площадке. Вырубам генераторы, главный выключатель. Экскурсия окончена? Конечно, нет! Обратно можно идти другим путём. Поднимаемся на крышу кабины, перед нами дверь в отделение грузовой лебёдки. Заходим в него, внутри лестница ещё выше, в отделение механизма поворота кабины. Огромного диаметра поворотный круг, кажется, взят без изменений от орудийных башен линкоров времён Второй мировой. Ещё один бросок вверх, и мы на верхней палубе. Под нами крыша грузовой тележки. С неё можно перейти на портал, а с портала путь вверх продолжается. Можно подняться на площадку для ремонта маленького вспомогательного тельферного крана, а с неё на площадку анемометра (прибор для измерения силы ветра - прим. ред.). Отсюда в ясную погоду Турции конечно не видно, но окрестности в радиусе 11 – 13 километров обозреть можно. Наша экскурсия закончена, спускайтесь, как сумеете. Тем, кто нашёл дорогу вниз, хочу сказать, что, конечно, эта заметка не претендует на роль энциклопедии по кранам, но надеюсь, что после её прочтения у многих любителей, поубавится трудностей в распознавании грузоподъёмной техники. Успехов вам на этом пути!

От редакции. Мы охотно услышим мнение читателей о необходимости развития на станциях ЛТ темы транспортной и другой техники, которая работает на железной дороге и вокруг нее.



Многофункциональные перегрузочные мосты.

Проект для сооружения железнодорожной контейнерной станции немецких фирм Kocks и Kranbau Eberswalde.

А.Ан.Васильев

Другая колея



Фото О.Хачатуряна

Встреча двух эпох – современный электровоз ЧС8-057 и “трофейная” машина европейской колеи ТЭ-322 с составом ретро-поезда, организованного турфирмой “Джерела” в марте 2002 г. В России это единственный рабочий паровоз серии ТЭ (он находится в распоряжение Северо-Кавказской железной дороги), который смогли предоставить для организации поездки. Но каким образом стало возможным, чтобы машина более узкой европейской нормальной колеи (1452 мм) стала эксплуатироваться на русской широкой колее 1520 мм? Как это происходило с “трофейными” паровозами рассказывает наш автор **Александр Андреевич Васильев, или просто “пятьдесят второй”!**

Открытие выставки железнодорожной техники в канун Дня железнодорожника в августе прошлого года на Рижском вокзале Москвы привлекло и продолжает привлекать посетителей, живо интересующихся историей локомотивов. Поэтому, кажется необходимым ответить на вопросы, часто возникающие у любителей и профессионалов, относительно трофейных паровозов серии ТЭ (52). Мы решили предоставить материал, который, надеемся, будет небезыntenесен читателям нашего журнала.

Подремы. Для оздоровления локомотивов в освобожденных районах по решению НКПС формировали передвижные паровозо-ремонтные колонны (ППРК) с расхожим названием «подремы», работающие в полевых условиях.

«На колесах» размещались механические мастерские, кузница, сварочная, медницкая, электростанция, кладовая для запчастей, инструмент. Более 100 человек, в основном молодежи и подростков, размещались в вагонах-теплушках. Весь поезд состоял, примерно, из 20 вагонов. Подремы должны были готовить паровозы запад-

но-европейской колеи к транспортировке по колее 1524 мм (примерно с середины 1944 года). Дислоцировались они на линейных станциях, как можно ближе к депо, работая в полевых условиях. Запчасти добывали... на перегонах, «раздевая» паровозы западно-европейского типа, сброшенные с рельсов.

Раздвижка. Временная мера для отправки подвижного состава по отечественной колее в пункты капитальной переделки. Для транспортировки требуется увели-

чить расстояние между внутренними гранями бандажей с 1360 мм – западно-европейской – до 1440 мм советской, т.е. на 80 мм.

- Снимаются все дышла, полностью тормозная передача, для чего выкапываются смотровые канавы.

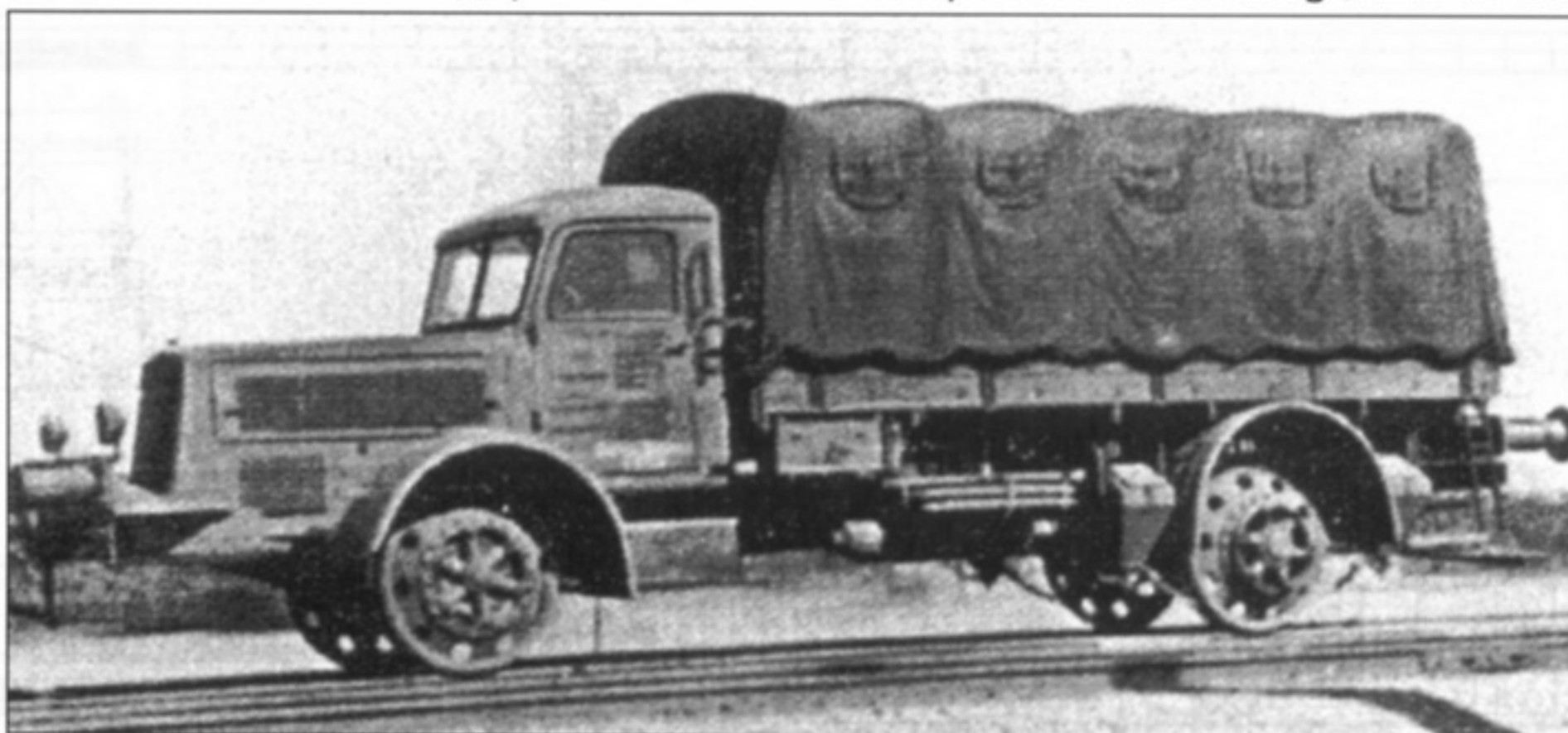
- Отцепка тендера от паровоза. Для маневров использовались немецкие автомобили «Бюссинг» на железнодорожном ходу.

- Подъемка паровоза с помощью гидравлических домкратов с последующей установкой на шпальные решетки.

Существовало два способа:

Сдвиг бандажа на 40 мм на обод с удалением стопорных колец, снятием 1,5-2 мм металла с поверхности бурта бандажа, нагрев бандажа нефтяной форсункой под кожухом до 240-270°C. Сдвиг бандажа, приварка трех проставок к ободу.

Железнодорожный тягач F5 постройки Fross-Bussing (1940-42 гг.)



Сдвиг колесного центра (40 мм по оси), что, однако, не применяли в полевых условиях, так как мешают противовесы и нужны прессы высокого давления.

Таким образом, достигалось уширение скатов на 80 мм.

Обратный порядок:

- постановка тормозной передачи;
- опускание паровоза на рельсы.

Ведущие дышла, кулисные тяги сняты, ползун закреплен деревянными распорками. Тендер отправляется отдельно на платформе, так как временную раздвижку не позволяла конструкция тележек.

Паровозы западно-европейского типа с раздвинутыми бандажами можно отправлять в пункты переделки «одиночным порядком в горячем состоянии или при ведущем отдельном паровозе», но, конечно, выгоднее сплотками по 5 паровозов (отдельной группой). Скорость следования не более 15 км/час (инструкция от 1948 года).

Примечание. Капитальная переделка вдали от ремонтных баз возможна: подкатка уже переформированных колесных пар, полученных с завода. Как такое переформирование колесных пар выполнялось в заводских условиях?

Распрессовкой:

- сдвиг колесного центра на оси (вдавливанием) 25 мм;
- сдвиг бандажа на ободе 15 мм;
- На каждую сторону на 40 мм.

В сумме требуемое уширение получим - 80 мм.

При этом не требуется изменение расстояния между цилиндрами и переделка в парораспределительном и движущем механизмах.

Необходима лишь небольшая подгонка тормозной рычажной передачи (валики и пр.).

P.S. Напомним читателям, что более подробно об устройстве рамы паровозов можно прочитать в нашей статье в 9/2003 г. ЛТ.

А продолжение темы о трофейных паровозах в СССР можно узнать в следующем номере.

... Дм. Сысоеву, ЛТ 7/04, с. 23. «Энерговагоны», вероятно, передвижные реостатные установки. На Горьковской ж.д. паровозы ИС работали в 50 годы в депо Зуевка, откуда в октябре 1956 г. часть передана депо Киров.

Участок Кожва - Воркута вступил в строй в 1950 году. Все поезда водили паровозы Л двойной тягой (1955 г.). Участок Чум - Лабытнанги после войны находился в ведении МВД. В 1957 г. - во временной эксплуатации МПС, открыт в 1958 г. Нереально применение тяжелых ФД на легкой «лагерной» ветви, потребовавшей усиления перед приемкой МПС. (Альбомы тяговых плеч ЦТ МПС и др.).

... в ЛТ 11/04, с. 23 статья о паровозе-памятнике за платформой ст. Черняховск ТЭ-364. В действительности явился единственным в России «узким», не считая белорусских. Загадок нет. Имеется небольшой «военный» ералаш. Данный паровоз входит в партию 52-х, заказанных заводу Краус-Маффай (Мюнхен, Германия), заводской номер 16 775. Но вследствие передачи заказов другим фирмам, он собран Венским заводом (Флорисдорф под Веной, Австрия), зав № 17 226.

А.Ан.Васильев известен не только исследованиями в области железнодорожной техники.

Его рисунки и дружеские шаржи всегда вызывают интерес. Так получилось, что автор не смог остаться равнодушным на некоторые организационные перестановки в руководстве Всероссийской организации любителей железных дорог.

Известный любитель железных дорог Аркадий Ликальтер в связи с избранием в Совет ВОЛЖД должен срочно поменять свой имидж
Рис. А.Ан.Васильева



Запись «ТЭ-4643» - явная описка, на совести работников базы. Первый «военный паровоз» 52 001 и последующие - выпущены заводом в Хенингсдорфе близ Берлина.

Хорошо бы увидеть котловую табличку, которая, если сохранилась, прикреплена точно в перекрестии осей котлового манометра (вниз) и регулятора (влево). В этом месте на обшивке обычно стоит круглая заплата. Вполне возможно, что в чехословацких мастерских установили чужой котел. К слову, записи в паспорте паровоза тех лет, естественно, изобилуют ошибками (незнание языков и т.д.).

«Послужной» список ТЭ-3643

Поставлен на Германскую ж.д.	11.43
Прибыл в дирекцию «Вена»	11.43
Депо Штадлау	23.03.45
Чехословакия, (перевозки НКО)	.45
Львовская ж.д.	01.03.46
Ст. Городовица	01.07.46
Брест-Литовская ж.д.	02.47
Западная ж.д.	04.51
Калининградская ж.д.	01.06.53
ПВРЗ Даугавпилс	03.55
Белорусская ж.д.	11.09.57
Литовская ж.д.	01.07.62
(там же переделка на 1435 мм)	

В опубликованную в «ЛТ» № 2/2004 статью «О буквах и особенностях русской транскрипции...» по техническим причинам вкрался ряд опечаток. Автор приносит читателям свои извинения.

Таблица 1.

ł	польский - л
ö	немецкий, венгерский - э или ё
ü	немецкий, венгерский - ю
č	чешский - ч
ř	чешский - рж или рш
š	чешский - ш
ž	чешский - ж
ż	польский - ж

Таблица 2.

Gölsdorf	Гельсдорф	Wöhlert	Вэлерт
Ljungström	Юнгстрем		

... В нескольких номерах ЛТ упоминались машины серии типа ТЭ10МК. Хотелось бы добавить известные номера:

2ТЭ10МК-550 ТЧ Уссурийск
2ТЭ10МК-616 ТЧ Тында
2ТЭ10МК-2187 ТЧ Уссурийск
2ТЭ10МК-2236 ТЧ Тында
2ТЭ10МК-2425 ТЧ Уссурийск
2ТЭ10МК-2465 ТЧ Уссурийск
2ТЭ10МК-2836 ТЧ Уссурийск
2ТЭ10МК-2900 ТЧ Тында
2ТЭ10МК-3064 ТЧ Уссурийск
2ТЭ10МК-3177 ТЧ Уссурийск
2ТЭ10МК-3179 ТЧ Тында
2ТЭ10МК-3255 ТЧ Тында
2ТЭ10МК-3258 ТЧ Тында
2ТЭ10МК-3343 ТЧ Тында

3ТЭ10мк-1107 ТЧ Тында
3ТЭ10мк-1220 ТЧ Тында
3ТЭ10мк-1230 ТЧ Уссурийск
3ТЭ10мк-1278А/1278Б ТЧ Тында
3ТЭ10мк-1281 ТЧ Тында
3ТЭ10мк-1292 ТЧ Тында
3ТЭ10мк-1312А/1312Б ТЧ Тында
3ТЭ10мк-1317 ТЧ Уссурийск
3ТЭ10мк-1320 ТЧ Тында
3ТЭ10мк-1385 ТЧ Тында
3ТЭ10мк-1396 ТЧ Уссурийск
3ТЭ10мк-1411 ТЧ Уссурийск

Дм.Оленцевич

www.**ROCOMODEL**.com
Модели железных дорог



8-926-234-80-58 Владимир

rocomodel@mail.ru modelizm@mtu-net.ru

Магазин работает ежедневно с 11 до 19 часов. метро "Тульская"

Варшавское шоссе д. 9 "Детская ярмарка на Тульской"

2-й этаж, Зелёная линия, павильон 26-67

Продажа, ремонт и гарантийное обслуживание

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОДЕЛЕЙ И АРХИТЕКТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ НОРМАМ

2-Х, 3-Х МЕРНЫЕ ОБЪЕКТЫ, СТЫКОВКА ВСЕХ УЗЛОВ,
ДИНАМИЧЕСКИЕ СЦЕПКИ, КУРИРОВАНИЕ ВСЕГО ЭТАПА
ПРОИЗВОДСТВА, А ТАКЖЕ ИСПРАВЛЕНИЕ СЕРЬЕЗНЫХ
ОШИБОК ДОПУЩЕННЫХ РАНЕЕ. ОПЫТ РАБОТЫ С 1993
ГОДА, СВЫШЕ 30 ПРОЕКТОВ ДЛЯ ФИРМЫ HERIS.
AutoCAD 2004. ЭКОНОМИЯ ВАШЕГО ВРЕМЕНИ,
БЕЗ ПОСРЕДНИКОВ



nadyad@volny.cz
ДОРОШЕНКО ЯРОСЛАВ
Designer of the models

P.S. Архивные материалы, восстановление прототипа
по минимальной информации

МОДЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НО 1:87 ТТ 1:120

HTTP://

WWW.MODELLOCO.COM



MODELLOCO

E-mail: SS@MODELLOCO.COM

T. (812) 224-60-36 Петер Хюбнер

Клуб любителей железных дорог и железнодорожных моделей

Санкт-Петербург,
наб. Обводного канала, 114,
ДК им. Карла Маркса

(Метро: ст. Балтийская или Фрунзенская
около Варшавского вокзала)

по средам с 15.00 до 18.00

ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ



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

Цены на модели приведены по курсу 1 евро = 38 руб

Модели высылаются при 100% предоплате. Ч/б каталог в самоадресованном конверте.

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

КУПЛЮ

Альбом "Грузовые вагоны колеи 1520 мм ж.д. СССР", Транспорт 1989 г. а также предыдущих лет изданий. / 630004 Новосибирск, ул.Шамшурина, 10-103, Чуликову Алексею / Т.8(3832)18-32-58

Книги "Diesel Locomotives: The First 50 Years. Louis A. Marre. издательство Kalmbach Publishing Co., Diesels From Eddystone: The Story of Baldwin Diesel Locomotives. Gary W. Dolzall and F. Dolzall. Книги издательства Kalmbach Publishing Co. "Baldwin Diesels-1." Jim Boyd. издательство Morning Sun Books, Inc.; "Baldwin Diesels-2" Jim Boyd. издательство Morning Sun Books, Inc.; "Baldwin Diesels-3" Jim Boyd. издательство Morning Sun Books, Inc.; "The Diesel Builders, Volume Three, Baldwin Locomotive Works. John F. Kirkland. издательство Interurban Press. Ваши цены и условия по пересылке книг прошу сообщить по адресу / sdzendzelo@mail.ru / Виталий Дзендзело

Модели НО, автобусы украинского пр-ва ПА3-3205, ЗиС8, Я6, тролл. Шкода / Ключин Е.Е. Т. (095) 999 67 00

Комплект "Локотранс" за 1993, 94, 95, 96, 99 и 2000 гг. / 109451 Москва, ул.Братиславская, 16-1-64 Василькову В.Т. (095) 347-19-62

Журнал "Железнодорожное дело", "Ж.д. транспорт", "Локотранс" / 426006 Удмуртия, Ижевск, ул.Клубная, 63-6, Осколкову Е.А.

Фотографии тепловозов ТЭМ2, ТЭМ2У и др. КБш.ж.д. / 140120 Московская обл., Раменский р-н., п.Ильинский, Садовая 9., Кулакову А.Г.

Фотографии (цв) 2ТЭ40 или описание окраски, ЭТТ №№1,2,3 и 6 за 1990 г. / 141241, Моск. обл., Пушкинский р-н., п.Мамонтовка, ул. Школьная, 34-39, Никифорову Юрию / Т. 8-096-537-38-26, после 19.00

Фотографии ЧС4Т, депо Россось, Киров, Вязьма, ЧС8. / 140120 Московская обл., Раменский р-н., п.Ильинский, Садовая 9., Кулакову А.Г.

ПРОДАЮ

Вагоны и локомотивы в НО: Liliput, Tillig, SachsenModelle и др. под заказ и в наличии. Путевой материал, аксессуеры к макетам и пр. / Украина 03151 Киев, ул.Ушинского, 30/1-27, Омельков В.Ю. / 8(044)243-12-41 / e-mail: omelkov@eurwikno.com

Книги "Высокочастотный бесконтактный электрический транспорт" В.Б.Розенфельд, 1975 г.; "Теория и производство путеукладочных работ" А.Т.Чижов, 288 с., 119 рис., фото, вклейки, схемы путеукладчиков с паровозом и пр., 1940 г.и. / "Гравий и гравийные дороги", П.Н.Шестаков. 115 с.. 45 рис., транспортировка гравия в т.ч. ж.-д. транспортом, 1933 г.и. / "Краны для установки пролетных строений при восстановлении ж.-д. мостов" Е.Л.Хлебников 80 с., 76 рис., вклейки, 1944 г / "Порчи и ремонт автормозов" Я.Н.Швец. 122 с., 86 рис., фото, схемы, чертежи, 1935 г.и. Рассчитано для ремонта непосредственно паровозного оборудования, в т.ч. для паровозов УЖД. / "Под высоким напряжением" история Сврд. дистанции электроснабжения 1959-1999 гг., 52 с., 2000 г.и. / "Инструкция по сигнализации на ж.д. РФ", 1994 г.и. / "Шахтное путевое хозяйство" Бурчак Т.С., 1952 г.; "Общий курс железных дорог" Калинин В.К., 1977 г.; "Устройство пути и станций" Скалов К.Ю., 1976 г.; "Железнодорожные станции" Сеньковский М.В., 1935 г. / 620039 Екатеринбург, а/я 101 Здоровенко Е.Г.

Деревья, тупики для Н -ТТ- НО, трава, балласт, кусты, земля, грунт для изготовления ландшафта. / 140008, Москва, 1-я Вольская, 15/2 - 8 Ивашков Иван И. / Т.(095) 706 79 86, 8-917 540 80 52

Атлас схем железных дорог государств участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии, 1999 г.(56х35,5 см., м.обл., 72 с., + карта вкладки), - 800 руб. / 140100, Московской обл., Раменское, а/я 38.Сергееву О.А.

Модели российских вагонов, машин 1/87 / Т. (095) 598-12-13

Каталог №8 (2005) Auhagen (165 стр.), каталог новинок ROCO 2005 (115 стр.) / 140100, Московской обл., Раменское, а/я 38.Сергееву О.А.

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

Фотографии локомотивов (э,т, э/п)/ Нестеренко Александр, а/я 31, Новосибирск 630901

Фото 10x15 по гортранспорту и ж.-д. транспорту; негативы - одиночные, 2,3, 4 кадра. (фото - по 20-3- руб, негативы от 80 руб/шт.)/ Буракшаев Владимир (8-916-214-72-40)

ИЩУ

Книгу "Наши узкоколейные паровозы" Л.Москалева, предлагаю обмен на литературу ж.-д. транспорту/ 620039 Екатеринбург, а/я 101 Здоровенко Е.Г.

Фото и информацию о прошлом и настоящем ветки Белёв-Горбачево - Волово / Московская обл., 143500, Истра, а/я 11, Дм.Чернов

Модели в типоразмере "0" (колея 32 мм) или поменяю на НО/ 141007, Московская обл., Мытищи, а/я 328, Епифанцев И.Д

ФОТО старые, новые, цветные, ч/б электровозов ЧС4-001-160, 162-231 постройки "Шкода" тип 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

Чертежи (можно самодельные) многоосных транспортеров сочлененного типа сварной конструкции — платформ, колесцеобразного типа./ Клинов Г.А., ул.Комсомольская 78-64, Ногинск 142400, Московской обл.

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

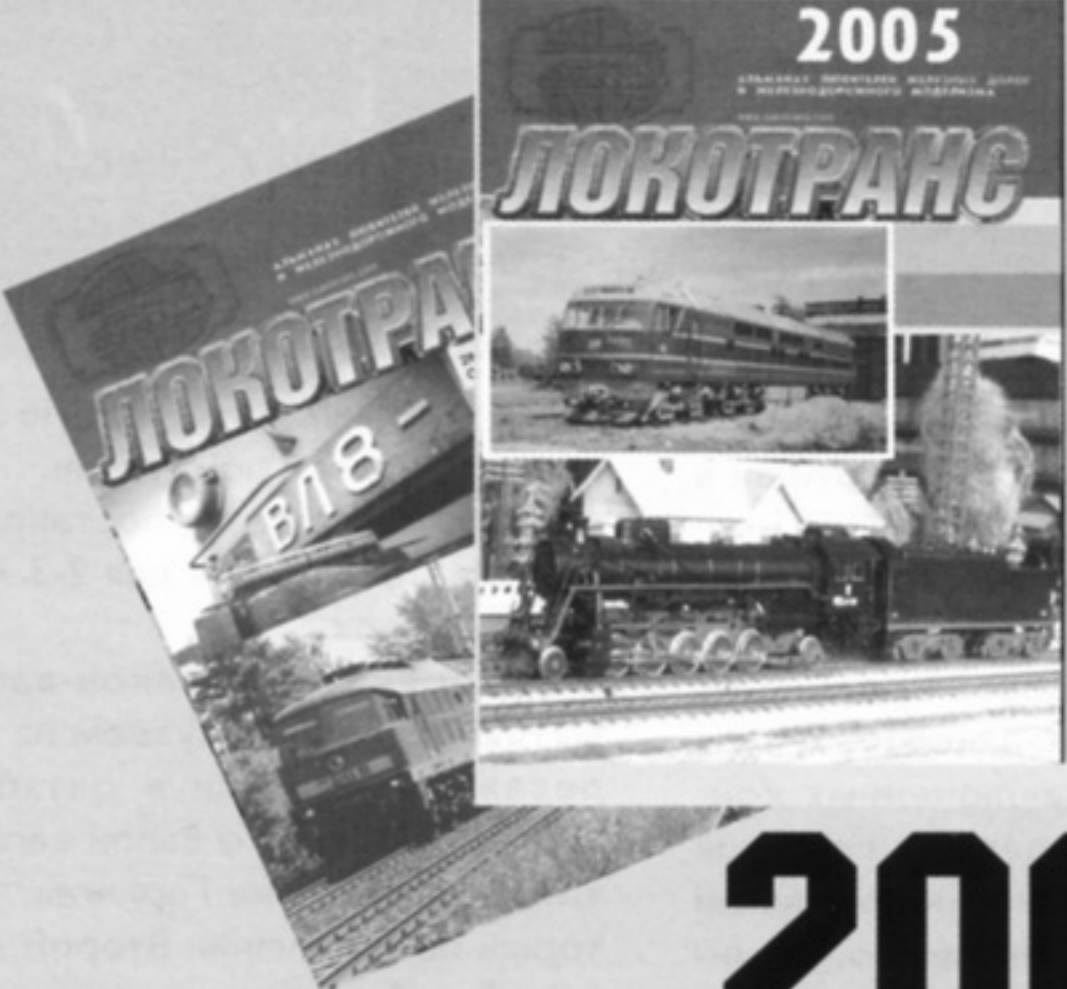
Музей купит модельный дымогенератор Seuter арт.507 для установки в модель паровоза масштаба 1:15/ Музей Краснодарского отделения СКЖД, 350033, Краснодар, Привокзальная площадь, 9, Музей. Игнатенко Г.А.

Информацию и фото по ТЭП70 / Сереброву А.Л., ул.Алексеевская, 22/26-70, г.Саратов 410009/ Т. (845-2) 65-78-45

Информационный альманах любителей железных дорог, транспортной техники и железнодорожного моделизма

ЛОКОТРАНС

2005



2005

Подписка "ЛОКОТРАНС":
1 полугодие 2005 (1-6) 440 руб.
Оплата почтовым переводом: Россия 140100
Московская обл., Раменское, а/я 38
Ивониной Ирине Александровне

Информацию о работающих ТЭЗ. Рассмотрю вариант о совместной поездке/ Московская обл., 143500, Истра, а/я 11, Дм.Чернов

МЕНЯЮ

Фото ТЭП70, ЧМЭЗ, 2ТЭ10 м,у,в, паровозов и пр. на фото паровозов. вышлю каталог в САК/ 414024 Астрахань, а/я 83, Строкань А.В.

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

ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА "ЛОКОТРАНС"



Живые рельсы. С.Болашенко. 2005 г. 288с., м. обл., 137x205 мм. Книга рассказывает об истории и нынешнем состоянии некоторых ведомственных и малодеятельных железных дорог нормальной колеи на территории России и республик бывшего СССР. В создании книги автору оказали помощь известные энтузиасты - любители железных дорог и путешествий А.Арсеньев, А.Дмитриевский, С.Костыгов, Дм.Крюков, Е.Стерлин, С.Тархов. 250 руб.

Страницы истории железнодорожного транспорта России. Сборник трудов. ЦМЖТ, 2004 г. 160 стр., цв. Вкладка с илл., тв.перепл., супер. 15,5x21,5см. Статьи сотрудников ЦМЖТ и фотографии из фондов музея 205 руб.

Центральный музей железнодорожного транспорта МПС России. Альбом-путеводитель, цв. 56 стр., 22,2x19,0 см., цв. Текст на русском и английском языках, прекрасные фотографии экспонатов музея.
Подарочное издание 300 руб.

Узкоколейные железные дороги: история, современность, путешествия. С.Болашенко. Выпуск 2003 г., 214 с., 14x20 см, втор. изд., дополн., мяг. перепл. 320 руб.

Для получения заказа сделайте почтовый перевод: Россия 140100 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



(4)

или вспомним времена, когда салон-вагоны превратились в «штабы революции» в начале века в России. Да разве мало событий происходило внутри и вокруг этих удивительных средств передвижения! Но если в других странах к таким атрибутам и свидетелям истории своей страны относятся очень бережно, то в современной России к подобным вещам, как говорит

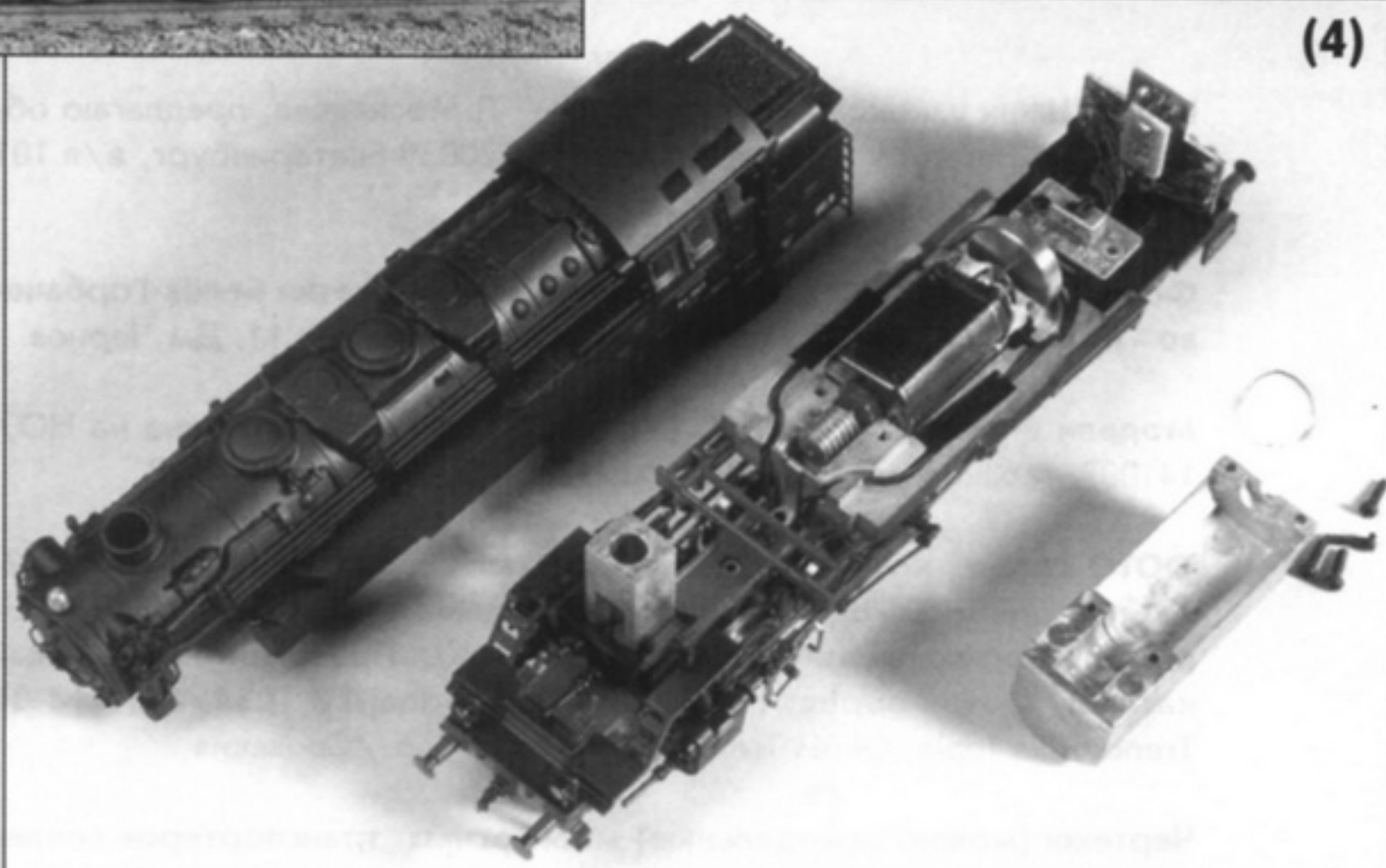
В начале года прошла очередная выставка-ярмарка игрушек в Нюрнберге. Общие итоги еще будут обсуждаться, а самое главное — все будут заявленных там новинок, новой продукции. Хотя, по мнению некоторых, судя по объему заключенных контрактов и ожидаемых поставок — массовый железнодорожный моделизм, к сожалению, вымирает... Наблюдается определенный процесс снижения продаж, новых контрактов заключается мало. Многие фирмы испытывают трудности.

Но наблюдается и иной процесс — увеличивается объем т.н. «особых», эксклюзивных предложений, малых серий и уникальных моделей, выполненных по сложнейшим технологиям, но и сто-

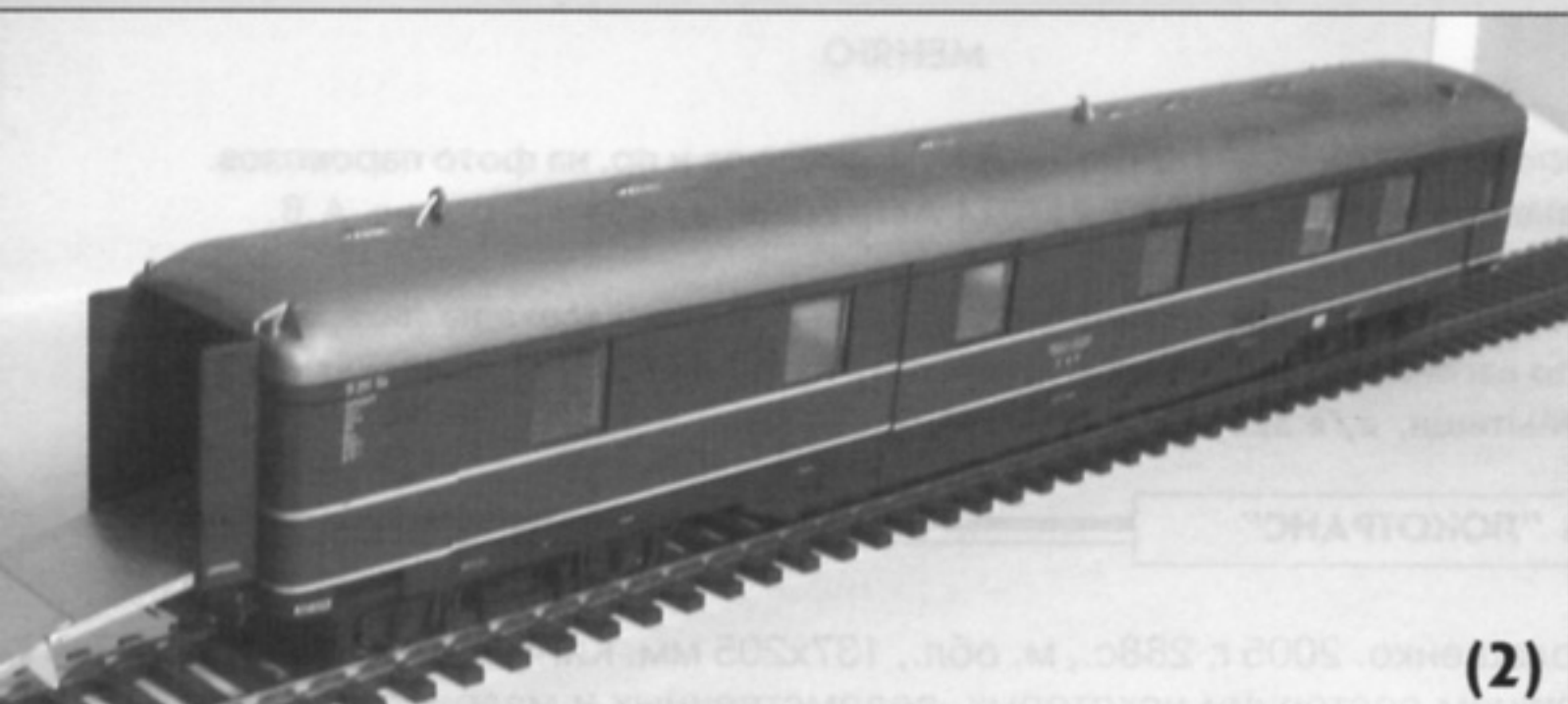
ящих, в связи с этим,кратно дороже массовой продукции.

Liliput, уверенно поставляет модели прототипов для 2-3 модельных эпох.

Исторический салон-вагон №10205, ставший музеем на колесах в Германии в октябре 1990г. Речь идет о салон-вагоне т.н. «салон-вагоне Геринга», который по окончании Второй мировой войны стал вагоном для поездок первого президента послевоенной Германии Адэнауэра. (1). История государства очень часто связана и с вагонами, в которых перемещались первые лица. В салон-вагонах подписывались мирные договоры и акты о капитуляциях — как это было в вагонах «Ориент-экспресса» периода Первой мировой войны,



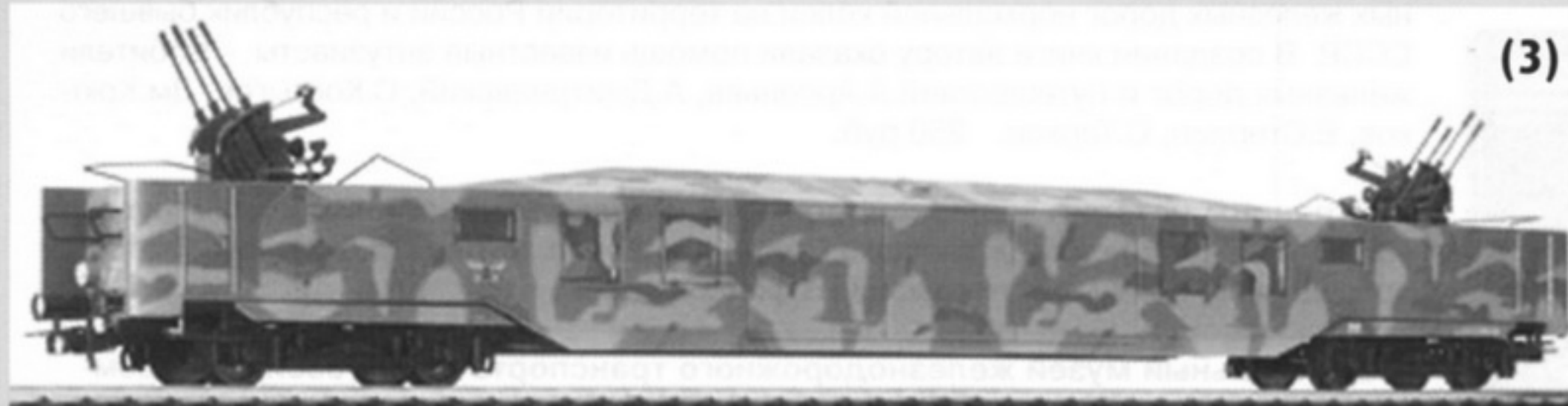
(4)



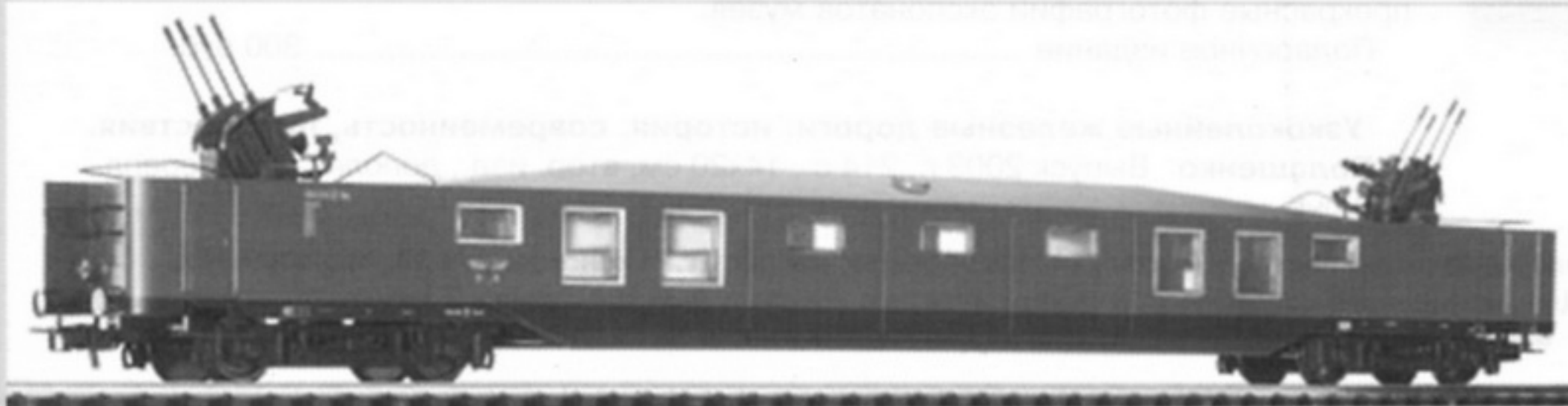
(2)



(1)



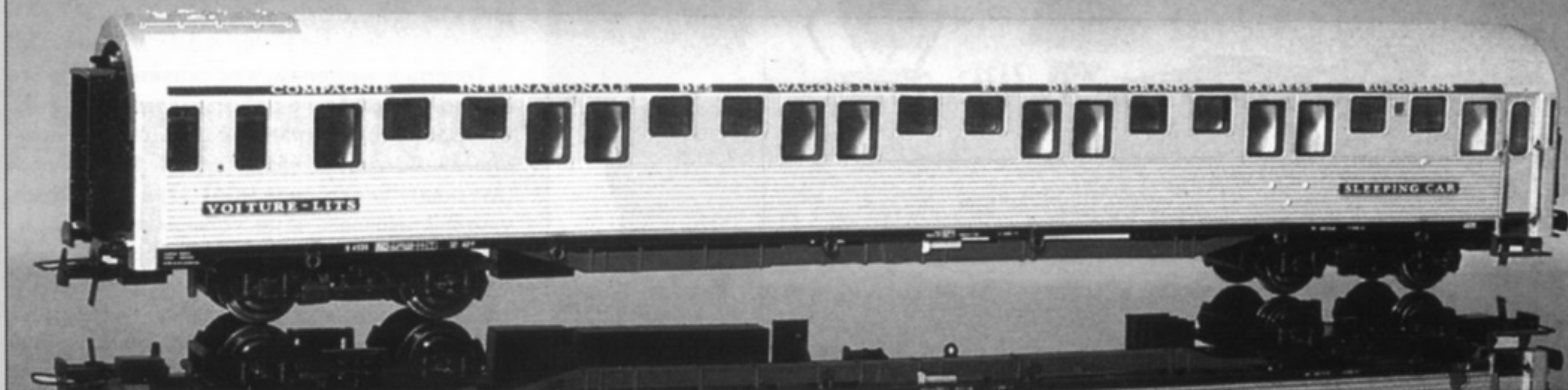
(3)



классик пролетарской литературы, «отношение плевое». И такие уникальные, во всех отношениях, экспонаты не спасает даже их пребывание в музеях...

Но вернемся к моделям. Liliput выпустил последовательно несколько вагонов этого правительственного поезда — салон вагон, вагон-гараж (2), причем в вариантах «вагона Геринга» и «вагона Адэнауэра». Теперь для окончательного укомплектования поезда периода Второй мировой войны появляется в продаже, заявленный ранее, вагон огневого прикрытия со счетверенными зенитными орудиями — арт.336615. (3) Прототип был построен в 1939 году. Этот орудийный вагон дополнялся двухосным вагоном прикрытия и специальным паровозом.

(5)



Новый паровоз от Liliput – **BR84 001**. (4) Прототип – это мощный танк-паровоз 1-5-1 со служебным весом 125,5 т, на грузкой на ось 18,5 т и конструкционной скоростью 70 км/ч. Первый экземпляр был построен заводом Шварцкопф в 1935 г., но серия из 12 машин была выпущена в основном на заводе O&K в 1935-37 гг. Паровоз работал с пассажирскими поездами «Heidenau-Altberg». Модели вагонов, что использовались с этим паровозом, в настоящее время выпускает в HO Hruska – сегодня входит в состав Tillig. Это 4-х осные вагоны 2 и 3 классов. Liliput планирует выпустить свои модели этих вагонов для своего паровоза. Но вернемся к прототипу. После 1945 г. сохранилось шесть BR84. Работали они на территории Восточной Германии на промышленных ветках, потом попали в Дрезден на отопление. В дальнейшем судьба незавидная – в лом.

Новая конструкция модели от Liliput производит хорошее впечатление богатством детализировки. Котел, будка машиниста и водяные баки выполнены из пластмассы. Модель весит 356 г, при 4 вольтах напряжения обеспечивает масштабную скорость 12 км/ч. Светодиодные фонари. Привод на три оси, токоъем со всех пяти. Модель имеет место под встраиваемый дымогенератор от Seuthe, а также разъем для установки цифрового деко-

дера. Для Liliput эту модель можно назвать концептуальной.

HERIS

Фирма **HERIS**, выпустившая несколько разнообразных моделей как грузового, так и пассажирского вагонного парка, опять представляла анонсы своих новинок. Из того, что уже появилось – это **спальный вагон французских железных дорог Тип Р**. (5) Прототип постройки знаменитой вагоностроительной компании CIWL (такой вагон уже был известен у коллекционеров ранее, когда его выпускала фирма Rivarossi). Тут скорее интерес представляет не модель, а фирма-производитель прототипов! Ведь CIWL – это самый знаменитый вагоностроитель

высококласных комфортабельных и изысканных вагонов. Да, да – речь идет о вагонах для Ориент-Экспресса и др. знаменитых имен «золотого века» паровозов. Т.е. для коллекционеров этой тематики присутствие модели в коллекции желательно, чтобы получить полную картинку о производственном ряде компании. Тем более, что в планах Heris пополнить «отряд» CIWL вагоном-рестораном (прототип 1940 г.).

Уже ранее объявленная серия «русских» вагонов ЦМВ от Heris появится в продаже только к лету. При том, что дополнительно можно рассчитывать на модель багажного вагона и четырехосную цистерну типа советских железных дорог.

Впервые можно увидеть, что в

перспективе новинок заявляется не подготовленная к выпуску продукция, а лишь обращение к коллекционерам и любителям зарубежной тематики – относительно намерений выпустить модель (HOe) узкоколейный ТУ2 и пассажирский вагон к нему.

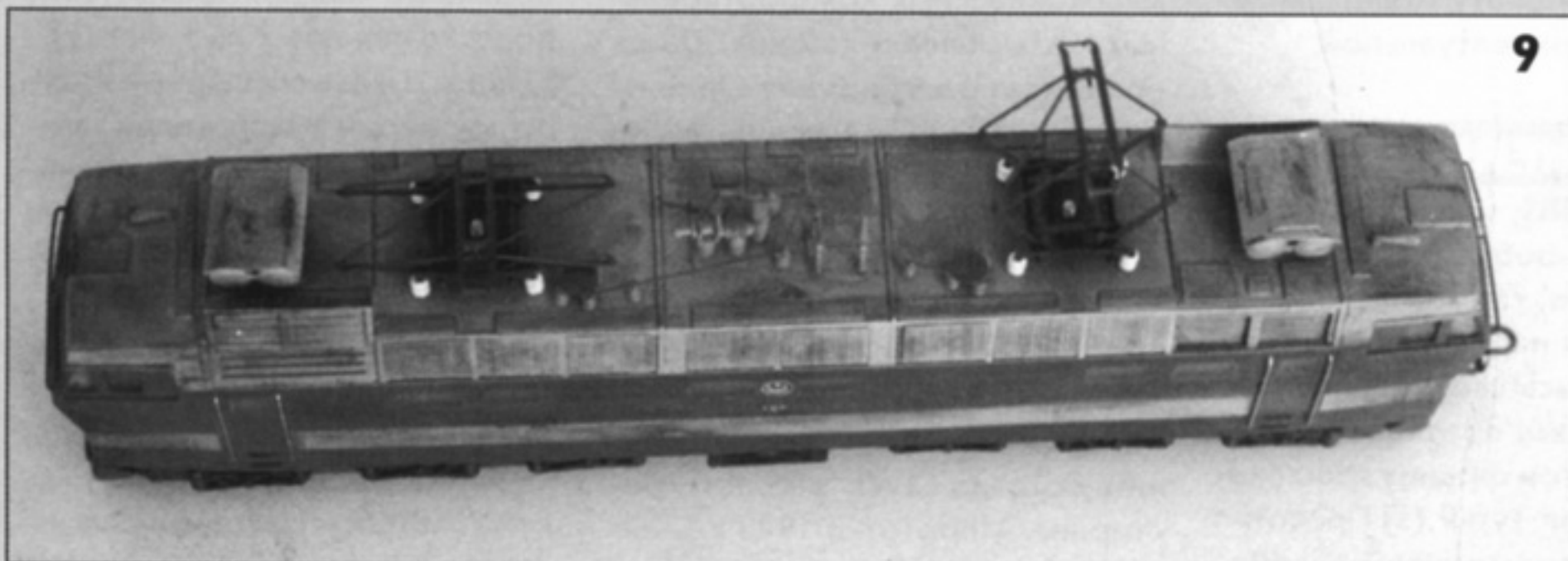
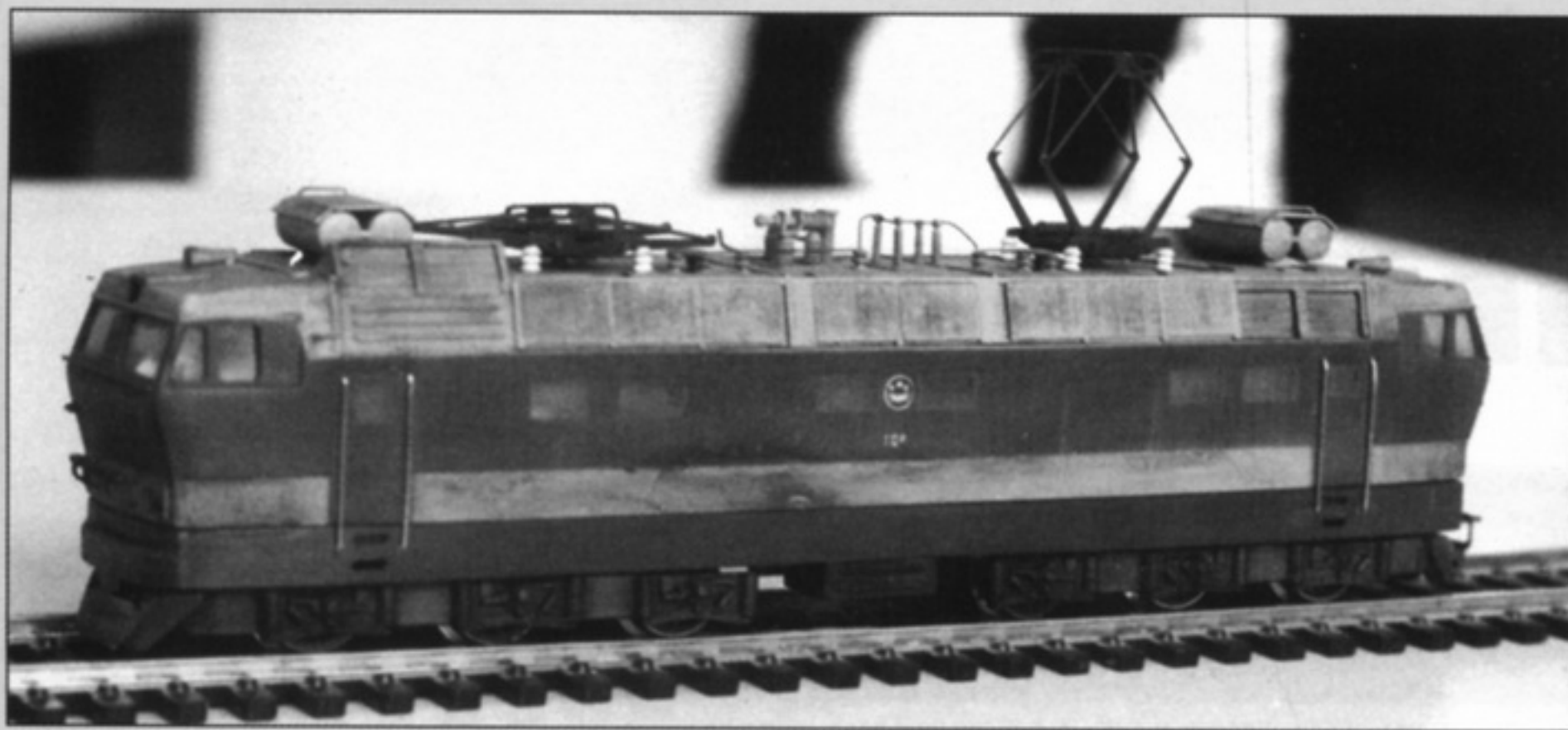
Радует, что кроме благих намерений на выставке можно было встретить реальные модели из России под торговой маркой «**АВРОРА**» (Модели российского подвижного состава) вагонов ЦМВ тип 47К (прототип постройки немецким предприятием Аммендорф). Был выставлен и появившийся в декабре прошлого года – вагон-ресторан. Продукция была анонсирована вместе с систематизированным каталогом продукции, куда

(6)



(7)





включены описания расцветок и номеров выпускаемых моделей - около 30 артикулов и каждый вагон со своим индивидуальным номером. О реальных вагонах, ставших прототипами для этих моделей «ЛТ» уже неоднократно публиковал материалы. Весь ассортимент позволит в будущем укомплектовать полноценные составы поездов, учитывая разность номеров вагонов в составе поезда. Модели могут оснащаться сменными маршрутными табличками. В Нюрнберге продукцию производителя представляло Творческое Объединение НИКО из Москвы.

ROCO

В продаже новинка от **ROCO** маневровый тепловоз **V65 008 (6)** с механической передачей. Модель окрашена в цвета Deutsche Bundesbahn, когда тепловоз работал на маневрах в Гамбург-Альтона в период 1966 г. Машина была построена в 1955 г, в небольшой серии была с 1956 г. Мощность 650 л.с. Тепловоз себя прекрасно зарекомендовал, что послужило дальнейшему развитию конструкции, и появлению новой массовой машины V100. В работе V65 находился до середины 70-х годов. Один тепловоз был продан в Италию, а машина 265 001 попала в музей в Бохум-Далхаузе (Германия). Среди коллекционеров появление этой модели вызвало большой интерес.

TRIX
Profi-Club

Для малосерийных моделей (или моделей, выпускаемых фирмами в специальной окраске для небольшого числа продаж, причем иногда это делается как клубная модель) мож-

Благодарим за помощь в подготовке обзора Владимира Галкина, Ярослава Дорошенко, Александра Шувикова, Константина Верника, Андрея Косянина, фирму Auhagen и издательский дом Eisenbahn Kurier.

но отметить модель паровоза серии 52, эксплуатировавшегося в послевоенной Европе. Модель выполнена для членов **TRIX-Profi-Club-Modell**. Речь идет о N- модели (1:160) (7). Прототипом взят паровоз **52 8195**. Интересно и то, что настоящий паровоз в 1993 г. был куплен у немецких железных дорог DR обществом Frankischen Museums-Eisenbahn e.V. для восстановления в качестве рабочей машины! Но к модели. Мотор расположен в корпусе паровоза, в тендере - разъем и место для цифрового декодера.



От производителя моделей железнодорожных вагонов **ПК** (Россия, Санкт-Петербург) поступили в продажу новые варианты и конверсии на базе известных вагонов. Это **вагон для перевозки железнодорожных контейнеров (НО) (8, цв.)** в окраске РЖД, СЖД представлен с различными номерами, в различных вариантах их модернизации из обычных крытых товарных вагонов. На реальных железных дорогах СССР/России они стали появляться после разработки и утверждения документации Алтайским вагоностроительным заводом 80-е годы. Силами вагоноремонтных депо на различных дорогах появилась модель вагона 11-к255 (4-осный вагон для среднетоннажных контейнеров на базе крытого вагона).

В настоящее время парк модельных вагонов производства Петра Кондратьева отличается исключительным разнообразием. При всех спорах вокруг них - эти вагоны можно смело назвать как «вагоны для макетов и железнодорожного моделизма». В продажу вагоны поступают с пластиковыми колесами, которые для эксплуатации на макете необходимо заменить на металлические колесные пары. Вагоны могут быть подвергнуты конверсиям и реконструкциям по желанию моделиста. Кстати, производитель предусмотрительно дает такую возможность, не фик-

сируя детали клеем, обеспечивая доступ к конструкции. Это очень важно, что у нас существуют модели, в судьбе которых предвидится не только стоять на полках.

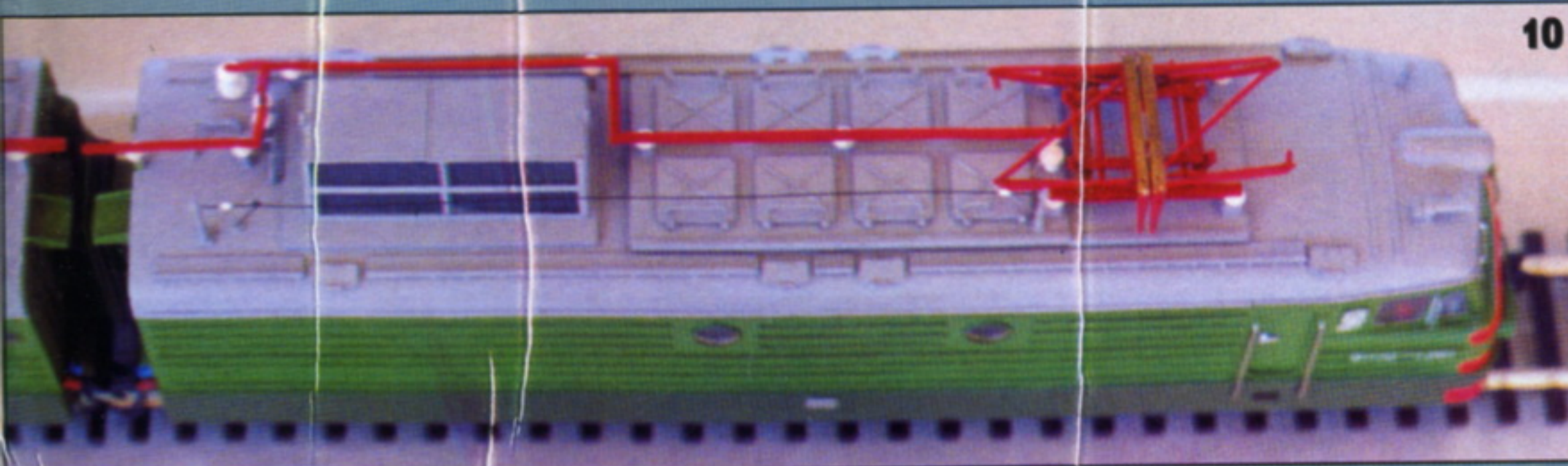
Теперь к моделям, так сказать, штучного изготовления. Такие работы всегда вызывают интерес. В этом номере с большим удовольствием можно показать работу Г.Корнилова (Москва) - электровоз **ЧС4Т (9)** в ТТ. Модель уже выставлялась на нескольких выставках, но в ЛТ публикуем впервые. Автор довольно тщательно отнесся к работе над деталями кузова и крышевого оборудования. В оригинальной окраске электровоз представлен со следами интенсивного загрязнения от поездной работы.

ВЛ10-1381 в НО (10, цв.), автор Виктор Никишин (Москва). Необходимо отметить, что прототип, который еще можно массово встретить в эксплуатации, довольно часто становится объектом для создания моделей. Возможно, что это случайно - хотя электровоз и работает еще на ряде дорог, но век его движется к завершению, что и вызывает интерес у копиистов. Вспомните, как в одночасье уже на нашей памяти исчезали целые серии машин - например, ВЛ23 или ВЛ8.

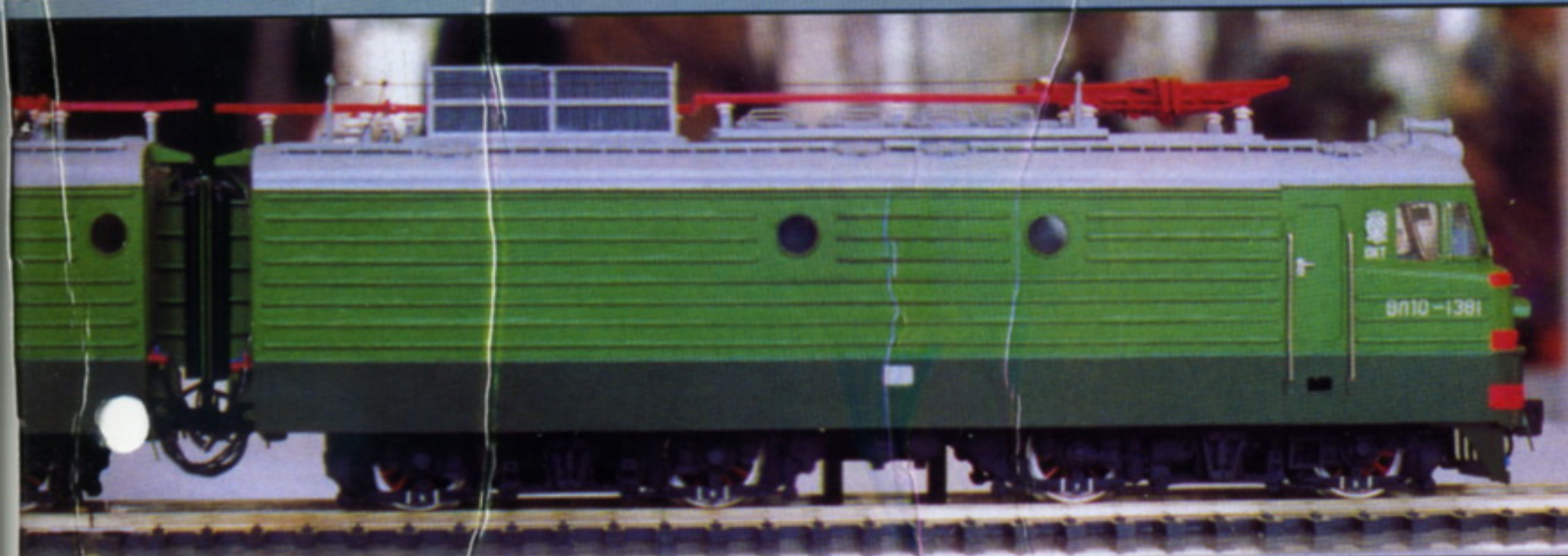
Еще одна работа - большой **железнодорожный мост (11 цв., 12)** с длиной пролета 760 мм. Эта модель (НО) была изготовлена как малосерийное изделие в быв. лаборатории МГДДЮТ на Воробьевых Горах в Москве. В прошлом году в прежнем составе этот коллектив прекратил свое существование, и деятельность остановилась.

Что касается моста, то модель выполнена полностью из пластика, имеет очень приличную степень детализации, и, что очень важно, пролет моста может собираться из нескольких стандартных срединных частей, что позволяет варьировать общую длину конструкции. По некоторым сведениям эта модель была прототипирована в количестве чуть более десятка для разных заказчиков, но увидеть ее на действующем макете пока нам не представилось возможным...





10



8

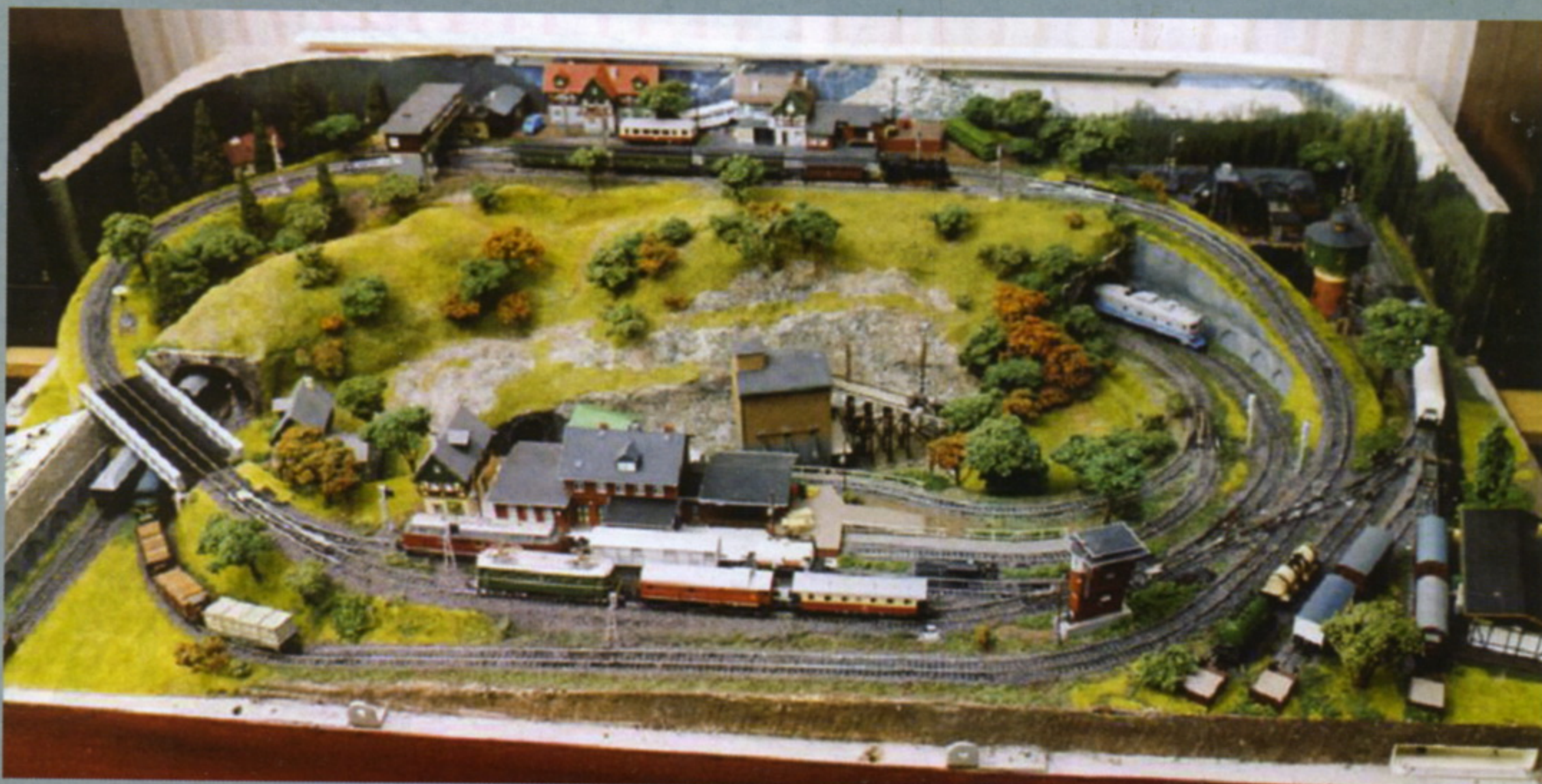


11





Домашний макет в ТТ 1600 x 1470 мм. Автор Е. Здоровенко, г. Екатеринбург.
Фото автора.



Здоровенко Е.Г., г. Екатеринбург
фото автора

Долгий путь к мечте

1.

Всё началось в 1995-м году, когда мне подарил двоюродный брат стартовый набор в типоразмере ТТ. А вернее то, что от него оставалось. Так я в 11 лет увлёкся железнодорожным моделизмом. Тогда и не подозревал, что железнодорожный моделизм удивительно разнообразен своими моделями подвижного состава и строениям, что существуют клубы взрослых людей, которые всерьёз занимаются железнодорожным моделизмом. И, тем более, не подозревал о каких-то там международных нормах! В том же году я и построил свой первый макет: кольцо, две станции (одна однопутная - Боровое, другая - Кокчетав, имела второй тупиковый путь). Никаких построек и строений от каких-либо производителей у меня не было, и мне пришлось делать их самому. Не было у стрелки и переводного механизма - и его

пришлось делать. В конечном итоге на макете были постройки, освещение, осуществлялось движение локомотива с пассажирским вагоном, станция Кокчетав приобрела вторую стрелку и стала двухпутной, уже без тупика. Подмакетник был сделан из двух сбитых рейками листов толстой фанеры. Траву заменяла простая зелёная краска, которой мыкрасили окна своего дома; озеро - синяя краска; дорога и берега озера - также краска, жёлтая. Растительность изготовил из ваты пропитанной той же зелёной краской, что получилось очень красиво, даже ёлочки маленькие лепил. А что ещё я мог тогда придумать, учась ещё в пятом классе. Через два года нашей семье пришлось пережить в другой город, в другую страну. И мне пришлось "разобрать" макет: сорвать рельсы, прибитые маленькими сапожными гвоздиками, при этом пришлось ломать ж.д. переезд, а

также демонтировать работающий на ст. Боровое фонтан в скверике, сорвать деревья. Так как речи о том, что мой макет тоже поедет, ни какой и не велось. Подмакетник я не мог взять и просто выбросить, я его оставил в доме.

2.

Строить второй макет я решил в середине 1998 года. Литературы, новых моделей, рельсового материала у меня не появилось, т.к. неоткуда было ему появиться в провинциальном городке, в 250 км от Екатеринбурга. В итоге был построен макет, аналогичный по рельсовой схеме предыдущему, только была одна двухпутная станция, от которой перегонные пути вели в тоннели.

Через год, когда я окончил школу и поступил в Уральский техникум ж.д. транспорта (УТЖТ) в г.Екатеринбург, макет не раз подвергался колоссальным измене-

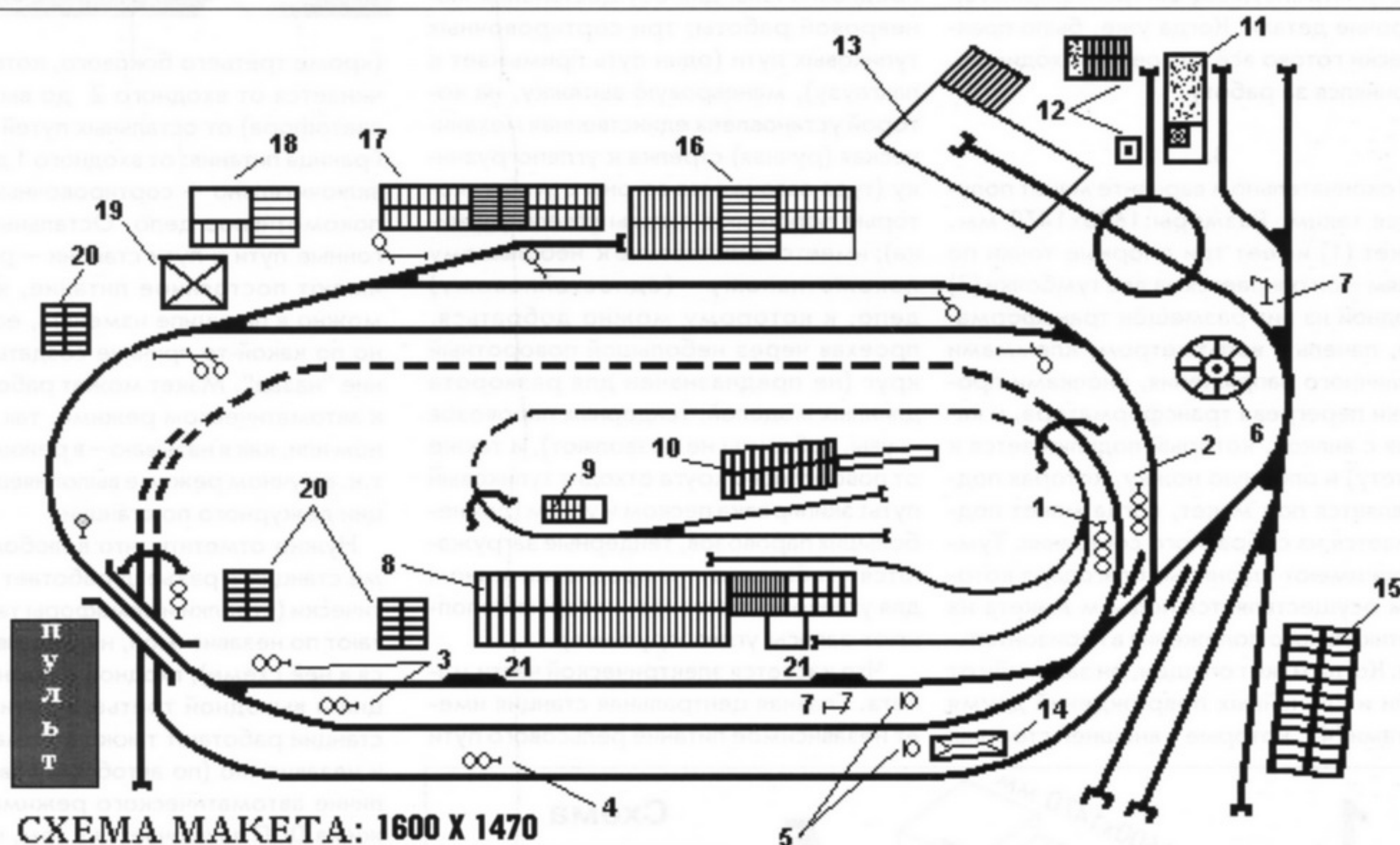


СХЕМА МАКЕТА: 1600 X 1470

- 1 - входной 1
- 2 - входной 2
- 3 - выходной главного и бокового пути
- 4 - выходной 3. пути
- 5 - маневровые светофоры
- 6 - водонапорная башня
- 7 - водоразборная колонка
- 8 - главная центральная станция
- 9 - управление карьера
- 10 - щебнедробилка
- 11 - уголепогрузчик

- 12 - экипировка песком
- 13 - локомотивное депо
- 14 - диспетчерский пост
- 15 - пакгауз
- 16 - станция-разъезд
- 17 - жилой дом
- 18 - хозяйственные постройки
- 19 - диспетчерский пост
- 20 - прочие жилые дома
- 21 - расцепители

ниям, а точнее сама станция. Заканчивая первый курс, я ещё не знал о существовании моделистов в городе, не догадывался об их деятельности на детской железной дороге. Поэтому дополнял рельсовый материал, подвижной состав, покупая китайские игрушечные железные дороги (кстати, в масштабе 1:120). Надо отметить, что макет находился не в г.Екатеринбурге, и по этому заниматься им мне приходилось лишь на каникулах, приезжая домой.

Не буду подробно описывать дальнейшие изменения в макете после знакомства с модельстами (Терентьевым А.А., Ворониным В.В.), знакомства с интернет-магазинами и дальнейшими заказами через них.

Заканчивая техникум и поступая в университет, я окончательно решил, что макет нужно сделать практически заново, на новом подмакетнике, с развитой путевой схемой. Поэтому я стал постепенно накапливать как рельсовый материал, так и постепенно подкупая строения, светофоры и пр. Разработал, для принятой путевой схемы, электрическую схему. Подкупил реле, мощный трансформатор и прочие детали. Когда уже, было практически готово всё самое необходимое, я принялся за работу.

3.

В окончательном варианте макет получился таким. Размеры: 1600x1470 мм. Макет (1) имеет три опорные точки по краям — он опирается на две тумбочки (3) (в одной из них размещён трансформатор, панель с вольтметром, клеммами различного напряжения, кнопками проверки перегрева трансформатора, и кабеля с вилкой, который подключается к макету) и опорную ножку, которая подставляется под макет, когда макет поднимается из собранного состояния. Тумбочки имеют шарниры, благодаря которым осуществляется подъём макета из вертикального положения в горизонтальное. Когда макет опущен, он защищён от пыли и случайных повреждений двумя щитами (4), которые с внешней стороны

оклеены фотообоями. Макет имеет четыре уровня по высоте. Самый нижний уровень — промышленная зона (карьер по добыче щебня), где царствует узкоколейка (ТТm), которая в тоннеле поднимается на второй уровень (нулевой) и далее, плавно выходя из тоннеля вместе с нормальной колеёй, выходит на третий уровень (главная центральная станция), где и заканчивается.

Пути нормальной колеи, пройдя станцию, забираются в кривой на четвёртый уровень (станция — разъезд), и далее спускаются к третьему уровню (главная центральная станция), затем по главной станции в виде третьего бокового пути, колея убегает в тоннель и продолжается на втором (нулевом) уровне, и, в конце концов, выходит из тоннеля вместе с узкоколейкой.

Макет отображает период с 30-х годов до настоящего времени, т.к. используется смешанная сигнализация (семафорная — на станции — разъезде, светофорная — на главной центральной станции).

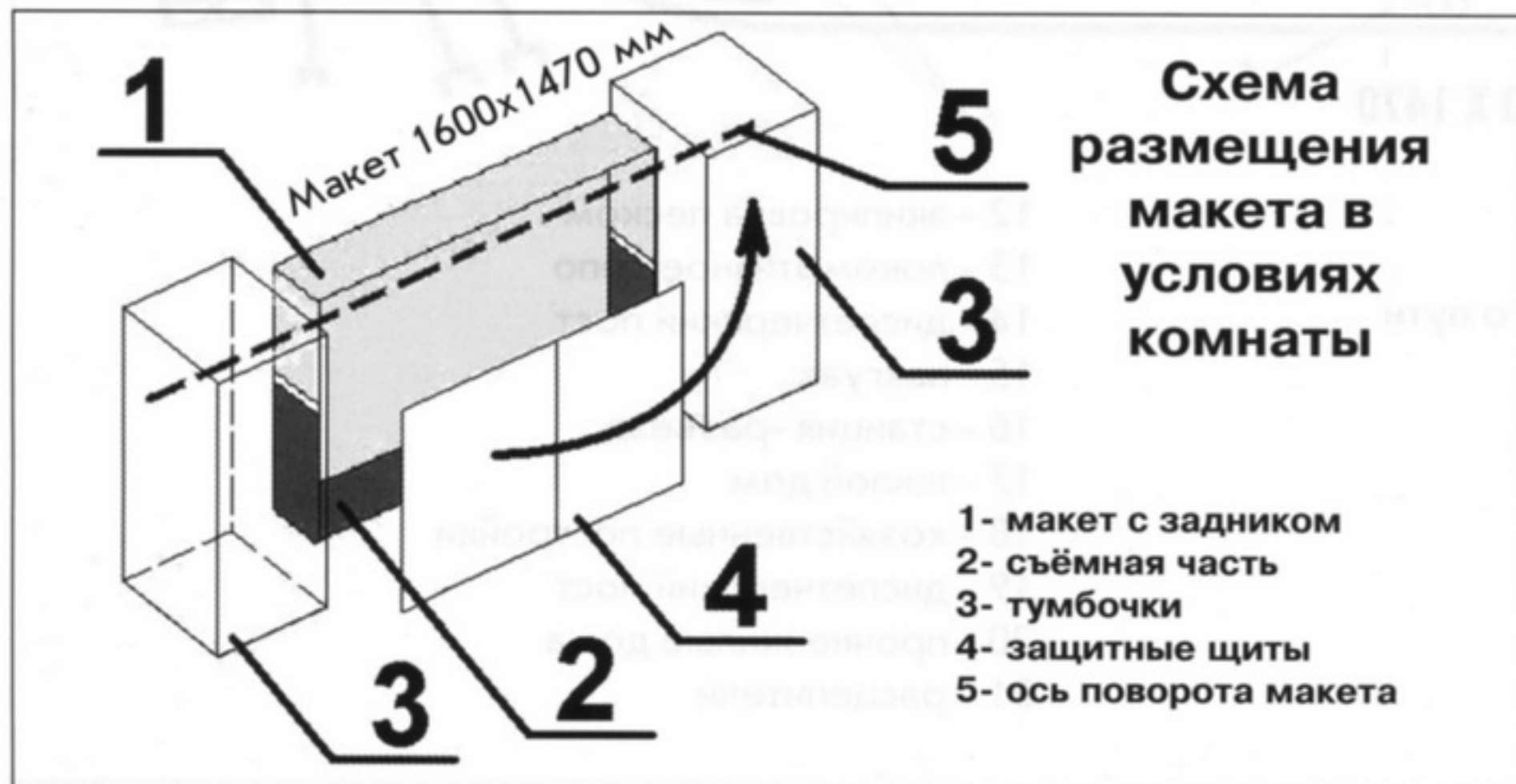
Главная станция имеет три приёмопровочных пути, два из которых также предназначены для осуществления маневровой работы; три сортировочных тупиковых пути (один путь примыкает к пакгаузу), маневровую вытяжку, на которой установлена единственная механическая (ручная) стрелка к углепогрузчику (туда загоняются вагоны с углём, которые пополняют запасы углепогрузчика); имеется ответвление к небольшому локомотивному (одностойловому) депо, к которому можно добраться, проехав через небольшой поворотный круг (не предназначен для разворота длинных моделей, тендерных паровозов — увы, габариты не позволяют), а также от поворотного круга отходит тупиковый путь: экипировка песком и углем (для небольших паровозов, тендерные загружаются углём на пути, предназначенном для углевозных вагонов, которые пополняют запасы углепогрузчика).

Что касается электрической части макета. Главная центральная станция имеет независимое питание рельсового пути



(кроме третьего бокового, который начинается от входного 2 до выходного светофора) от остальных путей макета. Граница питания: от входного 1 до моста включительно + сортировочные пути и локомотивное депо. Остальные перегонные пути и пути станции — разъезда имеют постоянное питание, которое можно в принципе изменять, если нужно по какой-то причине создать движение "назад". Макет может работать как в автоматическом режиме, так и в ручном или, как я называю — в режиме ДСП, т.к. в ручном режиме выполняешь функции дежурного по станции.

Нужно отметить, что в любом режиме станция — разъезд работает автоматически (стрелки и семафоры там работают по независимой, невмешивающейся в неё схеме), входной 2 главной станции и выходной третьего пути той же станции работают также автоматически и независимо (по автоблокировке). Отличие автоматического режима от режима ДСП заключается в том, что в автоматическом режиме поезда сами открывают себе светофоры. К примеру, проезжая по тоннелю, поезд в автоматическом режиме откроет светофоры: входной 1 и сразу выходной со станции. При этом выходной светофор откроется с того пути, на который поезд принимается, а если стрелка на выходе станции (за выходными светофорами) не по маршруту, т.е. на взрез, то вместе с открытием выходного, переведётся и эта стрелка. В автоматическом режиме можно вмешиваться в движение, переключая лишь противошёрстную стрел-



ку на входе главной станции: на главный или боковой путь.

Пошёрстная стрелка на входе главной станции (самая первая) переключается в режиме ДСП кнопками: "поездной режим", "маневровый режим". В этом случае вместо зелёных огней на выходных светофорах будут загораться белые, кнопками переключения противощёрстной стрелки на входе главной станции, будут открываться маневровые светофоры (загорается белый), а также исключается возможность выезда маневрового локомотива за границу станции — мост (т.к. дальше идёт независимое питание перегонных путей).

На макете задействовано 11 автоматических стрелок (две из них типоразмера N), одна ручная и одна без какого-либо привода (всегда положение на главный путь); два входных (пятизначных) светофора, три выходных (трёхзначных), один проходной (двухзначный) и два маневровых светофора. Из семафоров: один двукрылый и четыре однокрылых (два из них используются без привода, всегда имеют положение крыльев опущенное), а также один предупредительный диск перед входным семафором.

Маневровые светофоры собственно изготовления, выполнены карликовыми, для изготовления применялись лампочки СМН на 9 V. Остальные светофоры — мачтовые. На главной станции используется два расцепителя. На макет ушло чуть больше ста деревьев собственного изготовления и десять елей. Используется искусственная трава от производителей "Звезда" и РИКО. Строений пока 16, но планируется дальнейшая застройка макета.

Использовались постройки от VERO и Auhagaen. Большое спасибо и Андрею Анатольевичу Терентьеву, за подсказки и идеи, которые он использовал при строительстве макета для Музея Свердловской железной дороге.

Хотя есть на макете некоторые недоработки и недоделки, макет в целом можно считать законченным. Уже созревают планы по его доводке до идеала (хотя бы пока оживить его человечками).

Макет я закончил в январе 2005 года. Сколько времени ушло на его создание, сказать сложно, т.к. делать приходилось его на каникулах. Но, в целом, можно сказать, что ушло месяца 3 — 4. Времени на его создание ушло бы гораздо больше, если бы не помощь и понимание моей мамы, которая всегда с отзывчивостью и интересом относится к моему увлечению. И она прекрасно понимает, что от этой болезни никакого лекарства нет! Ничего не поделаешь, если заразился по настоящему моделизмом, то это навсегда!

Сегодня, раз в сто номеров, мы решили опубликовать лишь небольшую часть писем, что поступают в редакцию, но их не публикуем лишь по одной причине — эти письма о том, что значит журнал "Локотранс" в нашем увлечении. Эти слова признательности и благодарности я, в полной мере, переадресовываю всем любителям железных дорог и моделизма, являющиеся авторами журнала и энтузиастами нашего хобби.

Олег Сергеев, шеф-редактор "Локотранс"

... Мое увлечение — железная дорога! Кто-то думает, что железная дорога и железнодорожники — это вечно спешащие локомотивы, чем-то недовольные диспетчера, и везде матерящиеся сцепщики. Я раньше думал точно так же, а теперь нет. Мое мнение изменилось, когда я в 2002 году поехал на поезде в Днепропетровск, что на Украине. Путешествовать в уютном вагоне предстояло 18 часов. В 19 часов поезд тронулся, а к 22 часам настало время сна. Долго мне не удавалось заснуть, но послушав стук колес, я попал в заложники к Морфею. Тогда-то ко мне и пришла железнодорожная болезнь.

В Егорьевске добыть информацию о стальных магистралях довольно сложно, но когда я выбираюсь в Москву, то покупаю специализированные издания — это «Локотранс», «Гудок», «Московский железнодорожник». Вообще-то, я не ограничиваюсь только чтением.... 27 августа 2004 г. был на выставке «Локотранс», которую организовал и проводил в краеведческом музее ваш журнал. Представленная экспозиция произвела очень сильное впечатление. Я диву давался, как моделисты смогли в точности воспроизвести трамвай «Аннушку», тепловоз «луганку» и другие локомотивы, путевую технику и вагоны. Очень понравилась фотовыставка работ Дмитрия Мамина. Огромное спасибо!

В.Тремасов, Егорьевск

...замечательно, что журнал с каждым годом становится все более красочным и информативным. Успехов вам в наступившем году!

Г.Колесов, Владимир

.... Мне очень нравятся в вашем журнале рассказы о ретро-турах (паровозных), путешествиях, о том, как созданы локомотивы.

Меня железная дорога с детства привлекала, так как очень любил ездить в поездах. Но, к сожалению, не смог пойти работать на «железку», но ничего, когда будут дети, то я им буду рассказывать и показывать все то, что связано с железной дорогой. Я очень люблю ездить по железной дороге, и в отпуске, когда еду на юг, то только на поезде...

Алексей Кошурин, Санкт-Петербург

Недавно мне подарили модель паровоза. Обыкновенную модель, пластмассовую, масштаб 1:87. Я смотрел на нее, и мне казалось, что я уже видел сам паровоз. Но где и когда? Ведь паровоз-то нерусский. Вспомнил!

Давным-давно я ехал на поезде с родителями. На одной из станций, кажется в Белоруссии, мое внимание привлек маневровый паровоз. Четыре оси, но на «овечку» не похож: котел расположен выше, труба низкая, две песочницы, красный резервуар справа под котлом, а еще колокол прямо за трубой. Серия тоже была мне незнакома: 55. Я показал паровоз отцу. Он рассмотрел его и сказал: «Это трофейный». С тех пор меня стали интересовать трофейные паровозы.

В.Манзюра

К фотографиям на обложке

Обложка: ВЛ80С-1294, депо Брянск, Мск.ж.д. На перегоне Узуново - Серебряные Пруды. Фото Дм.Мамина

В кадре: Модель русского паровоза серии Щ. Автор И.И.Прохоров. Фото Мих.Каминского

Обложка: П36-0218 в ретро-туре 1994 г. Батайск, С-Кав. ж.д. Фото В.Буракова

«ШЕСТИДЕСЯТЫЙ» ИЗ ШЕСТОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ



В далекий от нас послевоенный 1948 год, 28 марта в столице Венгрии Будапеште произошло событие, в последующие четыре десятка лет оказывавшее огромное влияние на развитие общественного транспорта в странах Восточной Европы. – Были объединены в одно предприятие две старых венгерских фирмы – завод радиаторов «Ikarus» и кузовостроительный завод братьев Угри, незадолго до этого национализированные. Завод «Uhry Testverek Autokarozzserio es Jarmuguar» свой первый автобусный кузов изготовил еще в 1924 году, а в последующие годы построил для городов Венгрии сотни автобусов с характерным длинным капотом двигателя впереди.



После восстановления пострадавшего во время военных действий завода, был разработан совершенно новый автобус вагонного типа с несущим кузовом типа «ТР-3.5», выпуск которого, завод братьев Угри начал, спустя 2 месяца после национализации. На нем впервые появилась знаменитая эмблема – два крыла и над ними буквы прописью «Ikarus».

В первый год завод выпустил всего 48 автобусов, но производство его быстро расширяется и вскоре «Ikarus ТР-3,5» становится наиболее массовым автобусом вагонного типа, выпускаемым во всей Европе. Но он трудоемок в производстве, не слишком вместителен, его несущий кузов сложно ремонтировать. Поэтому его выпуск в 1951 году прекращается, а в феврале 1952 года на улицы Будапешта выезжает первый шестидесятиместный городской автобус новой модели «Ikarus 60». Двухдверный автобус с передним расположением двигателя с 24-мя сидениями общей вместимостью 60 пассажиров. Конструктивно, это автобус длиной 9,4 метра был шагом назад по сравнению с моделью «ТР-3,5», так как имеет рамное шасси, на которое монтировался кузов. Этим, кстати, объясняется значительный собственный вес «шестидесятого» в снаряженном состоянии – 8,3 тонны (полный вес – 12,6 т). Для сравнения – 60-местный ЗиЛ-158 с несущим кузовом весил в снаряженном состоянии 6,4 тонны, с пассажирами – 10,7 тонны. Зато прочности «Ikarusy» было не занимать.



По сегодняшним меркам конструкция «Ikarus-60» не была лишена серьезных недостатков – впереди, в двухместной кабине водителя рокотал 6-цилиндровый дизель «Czerpel D 613», мощностью 125 л.с., который, как и шасси – грузового типа – по кооперации поставлял автозавод «Czerpel». Подвеска на полуэллиптических рессорах была довольно жесткой, тормоза с пневмоприводом были одноконтурными, что снижало безопасность движения, автобус был нединамичен – скорость всего-то 60 км/час.

Вместе с тем «60-й» имел немало преимуществ по сравнению с современными ему, советскими автобусами. Он сразу проектировался как чисто городской, поэтому имел трехрядное расположение сидений с достаточно широким проходом посередине, куда более широкие створчатые двери и вместительную накопительную площадку в заднем свесе.

В СССР автобусы этой модели закупались в период 1956-1958 гг. В первый год поступило 158 автобусов, во второй – 42, в третий – ровно 100. К этому времени автобусы успели избавиться от «детских болезней», и автобусные парки СССР получили надежные, хорошо отработанные машины.

В августе 1956 года 34 «Ikarus-60» поступили на испытания в Гатчину Ленинградской области (25 штук), также в Сиверский филиал (9 штук) и работали до 1963 года. В январе 1959 г. в Гатчину и Сиверский поступило еще 12. Большинство их было в Таллине, были в Волгограде, несколько десятков было в Нижнем Новгороде. Возможно в Тарту, Краснодаре, Ростове и в Ярославле. В 1958 году «Ikarus-60» испытывался в Москве. В Горьковской области «Ikarus-60» с успехом эксплуатировался на пригородных и междугородных маршрутах.

Автобусный парк моего родного города Каунас, получил два десятка желто-красных «Ikarus-60» в начале лета 1958 года. «Венгры» заменили заслуженные ЗиС-154 на основном маршруте города - №1 «Ротуше – Паняшуне». Работали они и на нескольких других. Отлично помню их салоны с отдельными сиденьями, обитыми светло-серой искусственной кожей, небольшие матово-белые пластмассовые плафоны освещения и обилие алюминиевых деталей – стойки, поручни, ограждения окон, их рамы, внешние молдинги – все было из алюминия, том числе и поручни на входах. Они естественно разделяли потоки входивших и выходивших из салона, хотя входить полагалось только через заднюю дверь, около которой, справа, сидел кондуктор, а выходить через

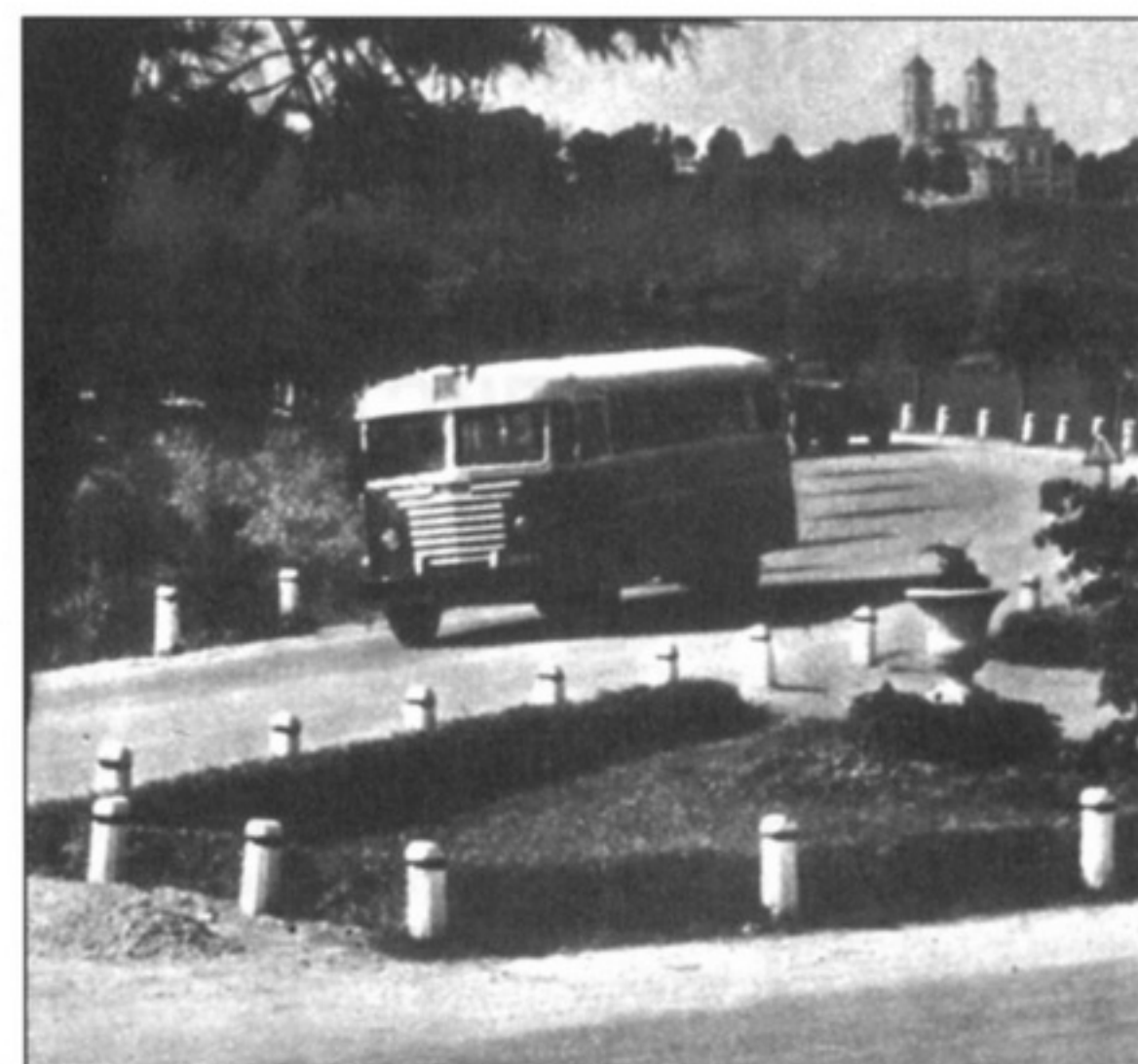
переднюю, но в «час пик» бывало всяко. Когда в Каунасский автобусный парк поступили трехдверные «Ikarus-66», уже «поношенные» «Ikarus-60» направили на другие маршруты, в том числе на 18-ый, который шел в Нореишкес, где была Литовская сельскохозяйственная академия. Вот тогда в Каунасе и родилась поговорка: «В автобусе помещается 60 пассажиров, или 80 студентов, или 120 первокурсников».

Тем не менее «шестидесятые» исправно возили эти толпы молодежи, правда, со временем задний свес кузова заметно провис... Часть «Ikarus-60» приспособили для пригородных маршрутов – в накопительной площадке смонтировали дополнительные кресла и закрепили «запаску» – в городских условиях она вообще не предусматривалась и, обычно, хранилась в гараже.

В Литве больше никто не эксплуатировал эти автобусы. В конце шестидесятых – их потихоньку порезали на металлолом. Правда, известны случаи «продления жизни» старых автобусов. Их использовали в передвижных городках во время уборки урожая на юге России.

В середине 60-х годов в Ленинграде появилось автокафе «Тарту», сделанное в Эстонии, на Тартуском АРЗ, скорее всего, из двух списанных машин типа «Ikarus-60», одна из которых была переоборудована в прицеп.

На базе «Ikarus-60» серийно выпускались пригородные однодверные машины модели «Ikarus-601», а также так называемые флюоромобили – рентген-кабинеты на автомобильном ходу. Однако больше всего «шестидесятый» интересен тем, что впоследствии на его узлах и агрегатах строились четырехдверные сочлененные автобусы FAU, оснащенные более мощным, 145-сильным, дизелем D-614, и троллейбусы Tr5. Использовались такие «Икарусы» и как тягачи, предназначенные для работы в сцепе с пассивным пассажирским прицепом.



«Ikarus-60» довольно широко экспортировался. Автобусы этого типа работали в городах западных воеводств Польши, в ГДР (кроме Берлина), Румынии, Югославии, а флюоромобили можно было встретить не только в европейских странах, но и в Азии и Африке.

В масштабе Н0 этот автобус предлагает обосновавшаяся в Дрездене фирма «Modell Mobil».

(иллюстрации из собрания автора)



МОСКОВСКОМУ КЛУБУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОДЕЛИСТОВ - 40 ЛЕТ

Все началось, как всегда, очень неожиданно и просто.

Мы, во время работы над макетом, стали вспоминать как в, теперь уже далеком, 1965 году любители железных дорог, встречавшиеся у Дома игрушки на Кутузовском проспекте или в Детском Мире, стали задумываться об организации своего клуба. Этот вопрос все чаще и чаще поднимался особенно после того, как нас, собиравшихся по вторникам или по средам возле Дома игрушки, разгоняла местная милиция, потому как мы были непредусмотренной толпой на правительственной трассе. Все это привело к тому, что в 1965 году Клуб начал становиться реальностью.

А пока, собирались поочередно на квартирах друзей, стараясь посмотреть на строящийся у кого-то макет, где была не только возможность посидеть и обсудить наше будущее, но и покатать по макету какую-либо новую или собственноручно сделанную модель. И наши мечты сбылись.

Официально Клуб начал свою работу в Центральном Доме культуры железнодорожников в 1969 году при Музее боевой и трудовой славы московских железнодорожников. При этом создание Клуба было поддержано руководством Московской железной дороги и Профсоюзом железнодорожников.

Спустя сорок лет пришла мысль под новый 2005 год собрать тех людей, кто организовывал Клуб и просто был в числе его первых членов.

Конечно, мы не смогли пригласить на эту встречу многих первых членов клуба. Как выяснилось, кого-то мучают болезни, некоторых уже нет в живых, кто-то выехал из страны, а кто-то живет в другом городе. Но мы постарались и собрали, кого смогли.

И, на наш взгляд, встреча получилась очень теплой и душевной. Много вспоминали, смотрели фильмы, организовали хороший стол.



Потом почти два часа провели у действующего макета, который демонстрировался на многих выставках, обсуждая современные технологии и достижения последних лет. Сожалели, что в то время, когда мы начинали что-либо строить в ЦДКЖ и в маленьких московских квартирах, не было таких возможностей для реализации своих идей, не говоря о какой-либо информации о технологиях и опыте других.

Из плеяды первопроходцев на этой встрече присутствовал первый председатель Московского Клуба Бобков Дмитрий Васильевич, первый казначей Выдрин Юрий Борисович, член Правления Клуба, один из авторов известного всем «учебника» Рогозин Лев Николаевич. Кстати, мало кто из моделистов знает его, как прекрасного режиссера и оператора художественного кино. А кто из читателей «Локотранс» не знает замечательного моделиста и художника Прохорова Игоря Ивановича, который столько сделал и делает сейчас для железнодорожного моделизма?

Не могло такое собрание обойтись и без Сергея Львовича Довгвилло.

Пришедший в те далекие годы школьником в Клуб и ставший впоследствии профессиональным железнодорожником, а затем и председателем Клуба, Сергей не мог пропустить такую встречу.

Первым гостей встречал заслуженный казначей клуба Смирцевский Николай Григорьевич с неизменной вежливостью уплаты членских взносов, что дополнительно создавало клубную атмосферу и поднимало новогоднее настроение.

Самые активные моделисты тех лет безызвестные в модельных кругах Рубцов Александр, Филатов Владимир, Винокуров Дмитрий, Ростовцев Николай живо обсуждали очередную уникальную работу (модель тепловоза ТЭ-3 в НО), которую продемонстрировал Сергей Баринов.

Тут же начали вспоминать, как в далекие 70-е годы работы членов клуба с первых же попыток стали завоевывать медали и

дипломы на европейских конкурсах самодельных моделей железнодорожной техники и архитектуры, принося международное признание Клубу и стране в целом, что еще многие годы будет являться примером для подражания.

С большим интересом слушали воспоминания ветеранов молодые сотрудники НИКО Винокуров Роман и Годлевский Вячеслав, ставшие уже опытными мастерами своего дела, не без гордости показывающими свои работы.

Грустно было ветеранам только от одного, что такой популярный вид развивающего досуга, культивируемый во многих цивилизованных странах мира не находит поддержки у нынешнего руководства Московской дороги. Сколько сил и энергии отдали члены Клуба для создания музея истории Московской дороги, что на Рижском вокзале, но и тамошним руководителям не до поддержки и развития моделизма и привлечении молодежи к этому пласту культуры. Видимо не видят они материальной выгоды от таких занятий.

Тем не менее, встреча показала, что Клуб, как объединение единомышленников – это общность людей, связанных любовью к железной дороге, которая никак не зависит от невидности власти имущих.

Поэтому, мы как собирались, так и будем собираться, привлекая все новых и новых сподвижников в свои ряды, включая космонавтов, которые уже имеют железную дорогу на орбитальной станции.

Шкляренко Е.Л.,
член Московского Клуба любителей
железных дорог с 1969 года

Никитин Г.В.,
член Московского Клуба любителей
железных дорог с 1973 года





ЛТ в качестве сюрприза для читателей "со стажем" публикует несколько архивных фотографий, сохранивших сюжеты выставок, демонстрационных макетов. Эти фотографии в редакцию предоставил Константин Верник, но не указал авторства снимков, времени и места съемки.

Думаем, что будет интересно узнать - какие события в железнодорожномодельной истории нашей страны были отражены на этих исторических снимках.

Может быть, кто-либо из читателей, поделится воспоминаниями об этих занимательных моментах, узнает своих друзей и коллег по увлечению!

Ждем ваших писем!



НИКАКИХ МАСТЕР-МОДЕЛЕЙ ДЕДОВСКИМИ СПОСОБАМИ БОЛЬШЕ ДЕЛАТЬ НЕ НАДО!



С компьютерного файла-чертежа установка считывает виртуальные 3-х мерные детали и начинает их напылять на специальном планшете-столе размером, примерно, А4. Это займёт около 10 часов времени. Что там будет в 3-х мерном файле не имеет значения - детали паровоза ПЗ8, деревянного вагона СВПС или 1000 клёпанного Владикавказца. Таким образом, можно получить 20-30 объёмных высококачественных (если они были так спроектированы) деталей мастер-моделей, которые уже потом можно использовать для изготовления резиновых форм для металла, аксона или эпоксидки.

Это может показаться фантастикой, но по мнению ряда специалистов, не за горами те времена, когда при помощи обычного 3D-принтера, купленного в магазине, пользователь сможет распечатать реальный объект на основе графического изображения. Дело в том, что несколько крупных компаний работают над, так называемой, технологией трехмерной печати. Суть ее сводится к тому, что тот или иной предмет, будь то кофейная чашка или запасная часть для автомобиля, получается путем наложения друг на друга тончайших слоев порошкообразного материала. В качестве такого расходного вещества в настоящее время применяется обычная штукатурка, однако, путем добавления керамических компонентов, прочность конечного изделия может быть существенно повышена. Один из претендентов на роль универсального строительного материала - кориан, разработка концерна "Дюпон". Этот композит из минерального наполнителя, цветовых пигментов и акриловой смолы гибок и пластичен, вместе с тем он весьма прочный и твердый. Из него уже делают множество вещей, включая раковины, ванны, мебель и лестницы, а также столешницы в Макдональдсах.

Естественно, распечаткой одних лишь чашек возможности трехмерных принтеров не ограничиваются. Так, например, фирмы Sony, Adidas и BMW применяют разработки Z Corporation при изготовлении прототипов тех или иных продуктов. Стоимость 3D-принтеров достаточно высока: самая простая модификация обойдется покупателю в 30.000 \$

Оценивая возможности научно-технического прогресса, специалисты не сомневаются, в ближайшие годы мир захлестнет эпидемия "трехмерных принтеров" - цифровых фабрикатов или, иначе, **фабберов**. Они позволят в условиях дома или офиса автоматически изготавливать по компьютерным моделям и чертежам физические продукты. Другими словами, печатать готовые к использованию товары, реальные вещи, которые можно потрогать. О самой примитивной "фабрике в коробке" заговорили еще в 40-х годах прошлого века, когда в управлении станками нашло применение кодирование формы изделия. Фабрикаторы, основанные на технике "отнимания", высекали предметы из отдельных блоков, чушек путем дробления, сверления и выпиливания.

Трехмерные принтеры

В самом современном понимании "трехмерными принтерами" обычно называют системы быстрого прототипирования. Основное отличие этой технологии от традиционных методов "выпиливания лобзиком" состоит в послойном, частичка за частичкой, выращивании предметов. Первая "фабрика в коробке" на основе техники "прибавления" заработала в 1987 году. Компания 3D Systems представила установку для стереолитографии, ознаменовавшую начало новой эры. Ультрафиолетовая лампа обеспечила мгновенное затвердевание фотополимера, из которого миллиметр за миллиметром строилось изделие. С тех пор различными компаниями были опробованы десятки материалов, усовершенствована оригинальная технология, разработаны альтернативные методы трехмерной печати.

Современные фабрикатеры работают по одной из следующих схем: затвердевание жидких смол под воздействием ультрафиолетового лазера или лампы, спекание и склеивание порошков на основе гипса, крахмала, нейлона, металла или керамики, струйная печать каплями расплавленного термопласта, укладывание быстрозастывающей полимерной нити и ламинирование листов специальной бумаги. Каждая технология имеет свои плюсы и минусы.

Каким бы ни был технологический процесс, подготовка к печати начинается с трехмерной модели. Она может быть создана в специальном инженерном пакете либо по данным компьютерной томографии, магнитно-резонансного сканирования. Модель преобразуется в формат STL, с которым работают все трехмерные принтеры. После этого она программно разрезается на слои толщиной от 0,012 до 0,25 мм. Трехмерный принтер начинает печатать поперечные сечения друг за другом, снизу вверх.

Таким образом, могут быть изготовлены детали любой сложности - с нависающими и выступающими частями и даже с движущимися механизмами. Весь процесс занимает от нескольких часов до нескольких недель. К ограничениям на толщину слоя, скорость печати и применяемые материалы следует добавить пределы размера. Хотя, отдельные фабберы позволяют создавать изделия объемом до 0,5 кубометра. Крупные предметы придется склеивать из нескольких частей. Стоимость новой "фабрики в коробке" составляет от 30 до 800 тысяч долларов.

Кому это нужно?

Чаще всего фабберы применяются для изготовления образцов новой продукции. Например, на автомобильном производстве и в самолетостроении. Когда инженер имеет возможность покрутить в руках прототип изделия, как правило, он быстро обнаруживает на чертеже ошибки и слабые места, которые невозможно увидеть на экране компьютера. Для эффективного мозгового штурма нужно наглядно представлять себе предмет - так уж устроен наш мозг. Трехмерные принтеры используются в науке и в медицине - там, где лучшее решение не просто проследить из бумажных выкладок. Например, для печати моделей протезов и имплантатов. Ну и, конечно, фабберы привлекают внимание людей творческих: дизайнеров, ювелиров, изобретателей, железнодорожных модельщиков.

Сделай сам

Центры быстрого прототипирования уже работают в Москве, Екатеринбурге, Нижнем Новгороде и других российских городах (www.rpm-novation.com/Companies/RPM/Russian). Двери открыты для всех. Заявки принимают на изготовление предметов в единственном экземпляре и малых серий изделий. Обычно заказ выполняется в короткие сроки - от 1 до 4 дней. Чтобы прикоснуться к хайтеку можно заглянуть в онлайн-библиотеку (www.fraceparts.com), где представлены миллионы интересных моделей. Ряд сервисов принимает заказы по интернету с доставкой на дом почтой (www.protoshape.com). На сайте Toybuilders.com берутся изготовить оригинальную игрушку по чертежам заказчика. Как насчет небольшой фигурки тебя самого в масштабе 1:87, имеющей сходство с живым прототипом? В стоимость услуги включена подготовка компьютерной модели по фотографии. Если изготовить несколько маленьких фигурок своих друзей и родственников, рассадить их в вагоны миниатюрных поездов и расставить на макете, то можно прекрасно скоротать вечер в чудесной миниатюрной стране.

Заглянем в будущее

Падение цен на трехмерные принтеры в 30 раз за последние 10 лет позволяет специалистам делать смелые прогнозы. В ближайшие годы появятся первые настольные модели цифровых фабрикатов, которые постепенно найдут широкое применение в быту.

Придет день, когда магазины в привычном их понимании будут не нужны. Цифровую модель любой вещи можно будет приобрести в интернет-магазине. Список материалов для печати будет передаваться на склад, связанный с домом пневмопочтой. А компактный фаббер найдет приют в каждом доме.

Остается не решенным только один вопрос - а будет ли это интересно для железнодорожного моделиста?

Производители трехмерных принтеров:

www.3dsystems.com
www.stratasys.com
www.zcorp.com
www.solid-scape.com

О 3D-принтерах на русском:

www.rpm-novation.com
www.solver.ru
www.3dsystems.ru

Благодарим всех авторов сайтов за предоставленную информацию, а также Ярослава Дорошенко за идею статьи

Продолжение. Начало см. 10/2004.

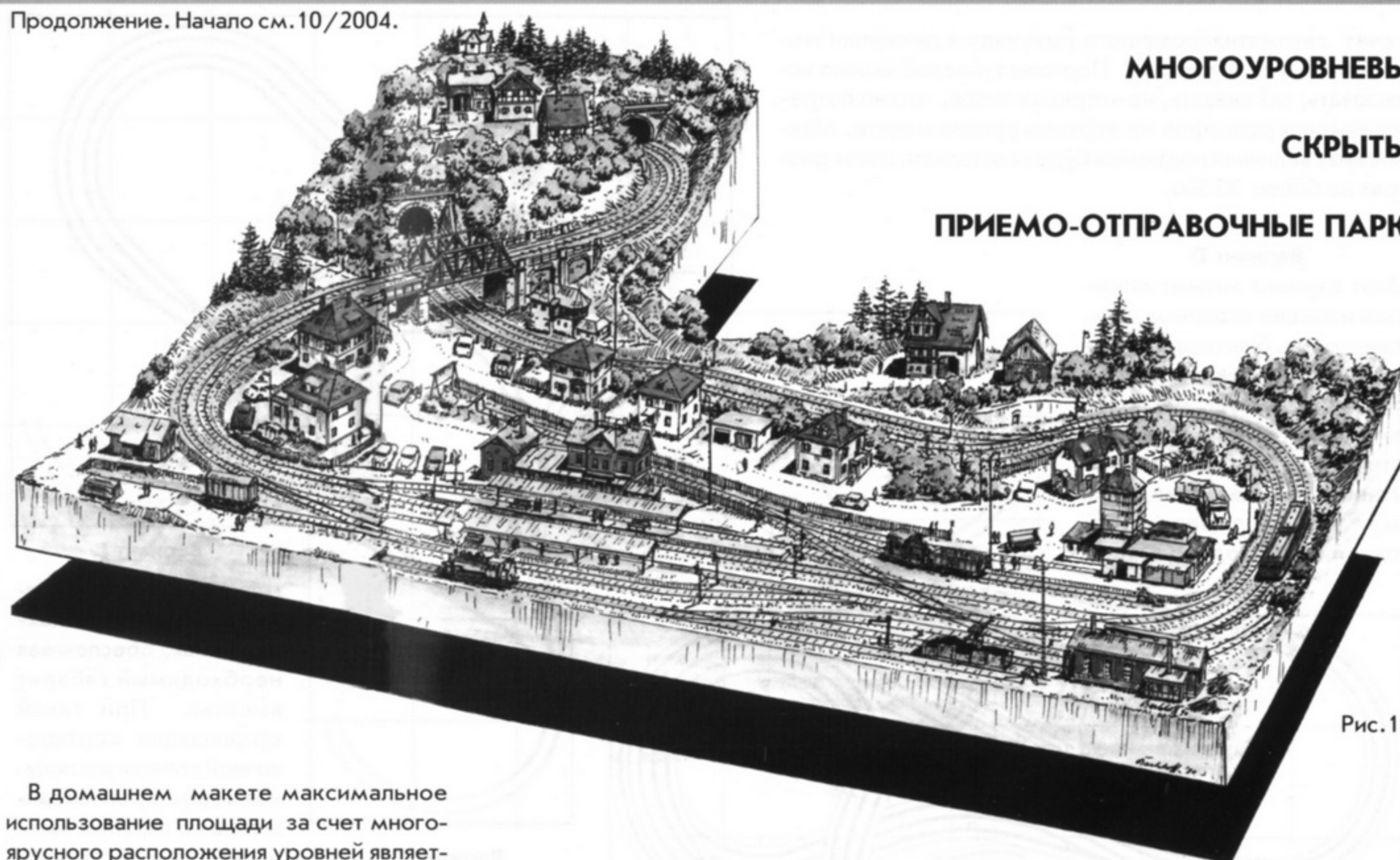


Рис. 1.

В домашнем макете максимальное использование площади за счет многоуровневого расположения уровней является единственным решением для организации на макете сложного, а, следовательно, более интересного движения нескольких поездов. В ЛТ10/2004 были рассмотрены упрощенные варианты использования скрытых возможностей макета, а в этой статье рассмотрим варианты создания закрытых от обзора сортировочных станции для решения сложных приемоотправочных задач, для управления большим количеством поездов. **Рис. 1.**

Вариант А

В качестве образца рассмотрим один из проектов макета L-образной формы практически стандартных для НО размеров 3,5 x 2,5 x 1,25 метра. Макет выполнен на рельсовом материале Roco Line с использованием стрелок 15°.

Пытливому моделисту предлагается один из вариантов L-образного макета, где располагается небольшая станция, деповский участок с одностойловым депо и, как ни странно, довольно скучными параллельными проходными путями. Площадь макета вполне приличная, но реально работать на нем может всего 4 поезда — по два в каждом направлении.

Его преимущество заключается в простоте конструкции. Что влечет и повышенную надежность в эксплуатации подвижного состава на макете.

Вариант В

Но есть иной вариант, который за счет простых и оригинальных решений даст значительно более эффективное и эффектное использование площади под макетника! Но самое главное — мы задействуем нижний уровень по всей плоскости макета. В результате мы сможем получить закрытую сортировочную станцию на 4 пути (по 2 в каждом направлении), а, кроме того, за счет увеличения полезной площади, отведенной под станцию, можно поставить даже веерное депо с хорошо развитым деповским хозяйством — угольный склад, водоканка, ПТО и пр. Вокзал, за счет применения радиусных путей (здесь вполне уместен flex) становится похож на реальный прототип... Можно построить добротное большое здание вокзала, установить хорошие перроны, обустроить привокзальную площадь городскими зданиями. Учтите, что планирование городского ландшафта должно учитывать и прикладные задачи по маскировке уходящих на нижние уровни радиусных кривых.

Вариант С

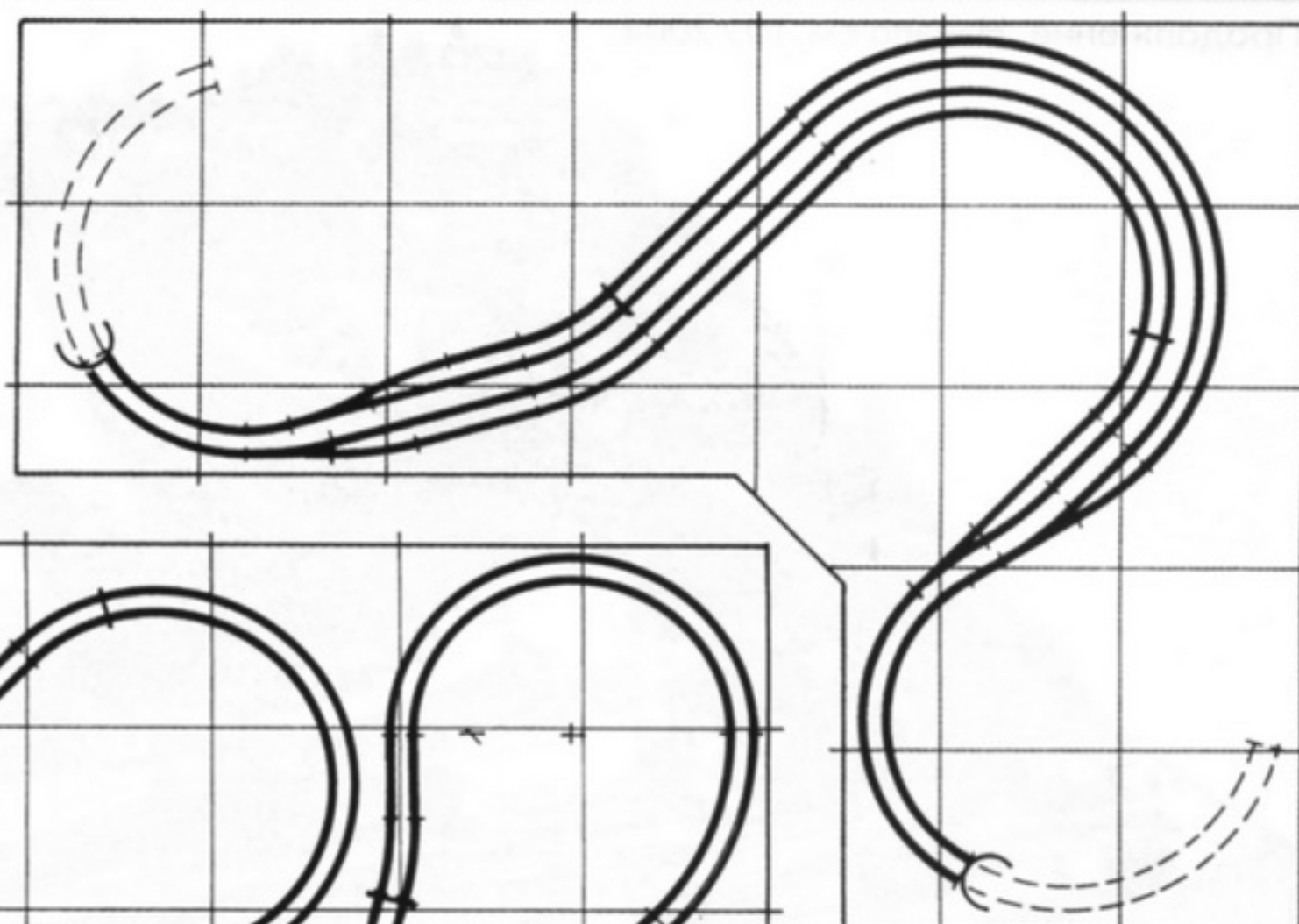
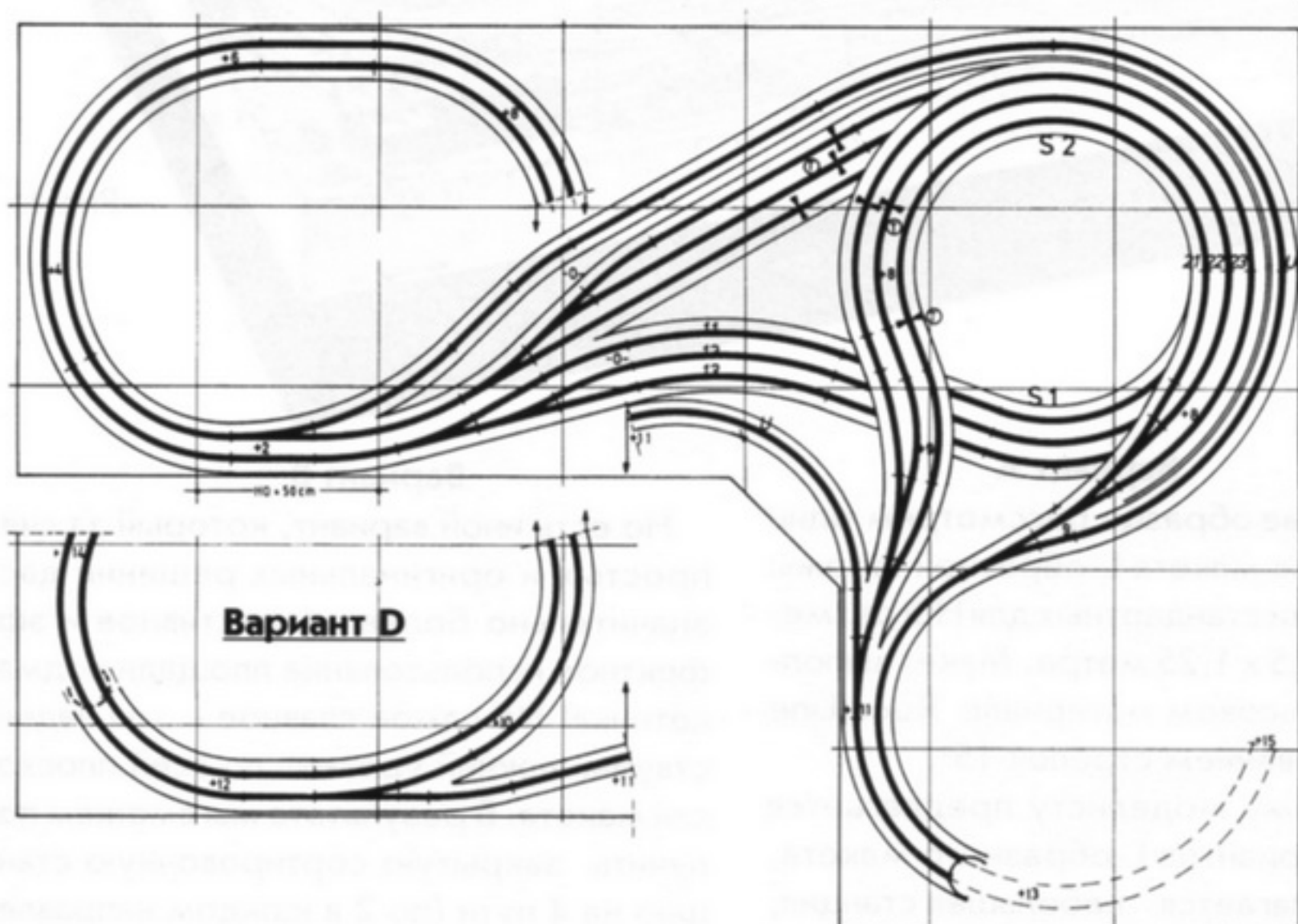
Входные плоскости на макете остаются на прежних местах. Мы полностью меняем конфигурацию основной схемы макета. Каждая горловина станции начинает работать в двухпутном режиме.



За счет автоматизированного разъезда в движении может находиться 6 поездов. Порталы туннелей можно использовать, так сказать, не «горных» типов, что не требует высоких рельефов на верхнем уровне макета. Максимальная величина подъемов будет составлять в этих размерах не более 25 %.

Вариант D

Этот вариант может показаться излишне сложным и запутанным, но, благодаря такой конфигурации закрытой сортировочной станции, мы получаем удивительные возможности для работы на макете и организации движения по нему. Взаимопересечение уровней происходит на нор-



Вариант B

мальных высотах при оптимальных уклонах-подъемах, обеспечивая необходимый габарит высоты. При такой организации сортировочной станции мы получаем двустороннее движение по скрытой части и две больших сортировочных станций в каждом направлении – на 6 поездов, т.е. в работе на макете в движении будет работать до 10 поездов.

Вариант C

Даже в идеальном случае укладки рельсового пути, к чему стремится каждый моделист, при движении, особенно в скрытых участках, могут возникать аварийные ситуации по причинам подвижного состава. Увы, это происходит. Так, что же, отказываться от столь заманчивых многоуровневых схем и скрытых участков? Ни в коем случае! Мы обратились с таким вопросом к ведущим макетным мастерским – «Сантимир» и «НИКО». И получили два интересных ответа.

1. Для предотвращения схода вагонов, составов с рельсов в труднодоступных местах можно поставить **боковые ограничители**. Кстати, это рекомендуется делать и на круговых подъемных петлях. Вагон, даже соскочив тележкой, не изменит своего направления движения, и будет вытаскен (вытолкан) локомотивом из недоступного участка. Небольшой бортик, выполненный в пределах габарита приближения подвижного состава в прямых или в кривой, обеспечит спокойную эксплуатацию скрытых станций или перегонов. (Сантимир) (чертеж и фото справа).

2. Но, если все-таки сход произошел, то поставить тележку вагона на рельсы или локомотива без помощи рук невозможно. Это особенно проблемно для макетов, которые устанавливаются в закрытых от свободного доступа витринах. Случаи могут быть разные – как-то музейные, выставоч-



ные макеты или просто борьба с пылью и влажностью. Это утверждение опровергнули в лаборатории НИКО, где нам показали конструкцию **установщика**, позволяющую без помощи рук восстановить нормальный ход тележки вагона. Устройство позволяет выскочившую тележку снова вернуть на правильную колею. Материалом для изготовления может служить полистирол или твердый картон. (чертеж внизу).





Антон Чехов

В вагоне

Почтовый поезд номер такой-то мчится на всех парах от станции «Веселый Трах-Тарарах» до станции «Спасайся, кто может!». Локомотив свистит, шипит, пыхтит, сопит... Вагоны дрожат и своими неподмазанными колесами воют волками и кричат совами. На небе, на земле и в вагонах тьма... «Что-то будет! что-то будет!» — стучат дрожащие от старости лет вагоны... «Огого-гого-о-о!» — подхватывает локомотив... По вагонам вместе с карманолюбцами гуляют сквозные ветры. Страшно... Я высовываю свою голову в окно и бесцельно смотрю в бесконечную даль. Все огни зеленые: скандал, надо полагать, еще не скоро. Диска и станционных огней не видно... Тьма, тоска, мысль о смерти, воспоминания детства... Боже мой!

— Грешен!! — шепчу я. — Ох, как грешен!..

Кто-то лезет в мой задний карман. В кармане нет ничего, но все-таки ужасно... Я оборачиваюсь. Предо мной незнакомец. На нем соломенная шляпа и темно-серая блуза.

— Что вам угодно? — спрашиваю я его, ощупывая свои карманы.

— Ничего-с! Я в окно смотрю-с! — отвечает он, отдергивая руку и налегая мне на спину.

Слышен сиплый пронзительный свист... Поезд начинает идти всё тише и тише и наконец останавливается. Выхожу из вагона и иду к буфету выпить для храбрости. У буфета теснится публика и поездная бригада.

— Гм... Водка, а не горько! — говорит солидный обер-кондуктор, обращаясь к толстому господину. Толстый господин хочет что-то сказать и не может: поперек горла остановился у него годовалый бутерброд.

— Жиндаррр!!! Жиндаррр!!! — кричит кто-то на плацформе таким голосом, каким во время оно, до потопа, кричали голодные мастодонты, ихтиозавры и плезиозавры... Иду посмотреть, в чем дело... У одного из вагонов первого класса стоит господин с кокардой и указывает публике на свои ноги. С несчастного, в то время когда он спал, стащили сапоги и чулки...

— В чем же я поеду теперь? — кричит он. — Мне до Ррревеля ехать! Вы должны смотреть!

Перед ним стоит жандарм и уверяет его, что «здесь кричать не приходится»... Иду в свой вагон № 224. В моем вагоне всё то же: тьма, храп, табачный и сивушный запахи, пахнет русским духом. Возле меня храпит рыженький судебный следователь, едущий в Киев из Рязани... В двух-трех шагах от следователя дремлет хорошенькая... Крестьянин, в соломенной шляпе, сопит, пыхтит, переворачивается на все бока и не знает, куда положить свои длинные ноги. Кто-то в углу закусывает и чамкает во всеуслышание... Под скамьями спит богатырским сном народ. Скрипит дверь. Входят две сморщенные старушонки с котомками на спинах...

— Сядем сюда, мать моя! — говорит одна. — Темень-то какая! Искушение да и только... Никак наступила на кого...

— А, где Пахом?

— Пахом? Ах, батюшты! Где ж это он? Ах, батюшты!

Старушонка суетится, отворяет окно и осматривает плацформу.

— Пахо-ом! — дребезжит она. — Где ты? Пахом! Мы тутотко!

— У меня беда-а! — кричит голос за окном. — В машину не пускают!

— Не пускают? Который это не пускает? Плюнь! Не может тебя никто не пустить, ежели у тебя настоящий билет есть!

— Билеты уже не продают! Касс заперли!

По плацформе кто-то ведет лошадь. Топот и фыркание.

— Сдай назад! — кричит жандарм. — Куда лезешь? Чего скандалишь?

— Петровна! — стонет Пахом.

Петровна сбрасывает с себя узел, хватает в руки большой жестяной чайник и выбегает из вагона. Бьет второй звонок. Входит маленький кондуктор с черными усиками.

— Вы бы взяли билет! — обращается он к старцу, сидящему против меня. — Контролер здесь!

— Да? Гм... Это нехорошо... Какой?... Князь?

— Ну... Князя сюда и палками не загонишь...

— Так кто же? С бородой?

— Да, с бородой...

— Ну, коли этот, то ничего. Он добрый человек.

— Как хотите.

— А много зайцев едет?

— Душ сорок будет.

— Ннно? Молодцы! Ай да коммерсанты!

Сердце у меня сжимается. Я тоже зайцем еду. Я всегда езжу зайцем. На железных дорогах зайцами называются гг. пассажиры, затрудняющие разменом денег не кассиров, а кондукторов. Хорошо, читатель, ездить зайцем! Зайцам полагается, по нигде еще не напечатанному тарифу, 75% уступки, им не нужно толпиться около кассы, вынимать ежеминутно из кармана билет, с ними кондуктора вежливее и... всё что хотите, одним словом!

— Чтоб я заплатил когда-нибудь и что-нибудь!? — бормочет старец. — Да никогда! Я плачу кондуктору. У кондуктора меньше денег, чем у Полякова!

Дребезжит третий звонок.

— Ах, матушки! — хлопочет старушонка. — Где ж это Петровна? Ведь вот уж и третий звонок! Наказание божие... Осталась! Осталась бедная... А вещи ее тут... Што с вещами-то делать, с сумочкой? Родимые мои, ведь она осталась!

Старушонка на минуту задумывается.

— Пушай с вещами остается! — говорит она и бросает сумочку Петровны в окно.

Едем к станции Халдеево, а по путеводителю «Фрум — Общая Могила». Входят контролер и обер-кондуктор со свечой.

— Вашшш... билеты! — кричит обер-кондуктор.

— Ваш билет! — обращается контролер ко мне и к старцу.

Мы ёжимся, сжимаемся, прячем руки и впиваемся глазами в ободряющее лицо обер-кондуктора.

— Получите! — говорит контролер своему спутнику и отходит. Мы спасены.

— Ваш билет! Ты! Ваш билет! — толкает обер-кондуктор спящего парня. Парень просыпается и вынимает из шапки желтый билетик.

— Куда же ты едешь? — говорит контролер, вертя между пальцами билет. — Ты не туда едешь!

— Ты, дуб, не туда едешь! — говорит обер-кондуктор. — Ты не на тот поезд сел, голова! Тебе нужно на Живодерово, а мы едем на Халдеево! Вааазьми! Вот не нужно быть никогда дураком!

Парень усиленно моргает глазами, тупо смотрит на улыбающуюся публику и начинает тереть рукавом глаза.

— Ты не плачь! — советует публика. — Ты лучше попроси! Такой здоровый болван, а ревешь! Женат небось, детей имеешь.

— Вашшш... билет!.. — обращается обер-кондуктор к косарю в цилиндре.

— Га?

— Вашшш... билеты! Поворачивайся!

— Билет? Нешто нужно?

— Билет!!!

— Понимаем... Отчего не дать, коли нужно? Даадим! — Косарь в цилиндре лезет за пазуху и со скоростью двух с половиною вершков в час вытаскивает оттуда засаленную бумагу и подает ее контролеру.

— Кого даешь? Это паспорт! Ты давай билет!

— Другого у меня билета нету! — говорит косарь, видимо встревоженный.

— Как же ты едешь, когда у тебя нет билета?

— Да я заплатил.

— Кому ты заплатил? Что врешь?

— Кондуктырю.

— Какому?

— А шут его знает какому! Кондуктырю, вот и всё... Не бери, говорил, билета, мы тебя и так провезем... Ну, я и не взял...

— А вот мы с тобой на станции поговорим! Мадам, ваш билет! Дверь скрипит, открывается, и ко всеобщему нашему удивлению входит Петровна.

— Насилу, мать моя, нашла свой вагон... Кто их разберет, все одинаковые... А Пахома так и не впустили, аспиды... Где моя сумочка?

— Гм... Искушение... Я тебе ее в окошко выбросила! Я думала, что ты осталась!

— Куда бросила?

— В окно... Кто ж тебя знал?

— Спасибо... Кто тебя просил? Ну да и ведьма, прости господи! Что теперь делать? Своей не бросила, паскуда... Морду бы свою ты лучше выбросила! Аааа... шток тебе повылазило!

— Нужно будет со следующей станции телеграфировать! — советует смеющаяся публика.

Петровна начинает голосить и нечестиво браниться. Ее подруга держится за свою суму и также плачет. Входит кондуктор.

— Чьи веш-ш-ш...чи! — выкрикивает он, держа в руках вещи Петровны.

— Хорошенькая! — шепчет мне мой vis-a-vis старец, кивая на хорошенькую. — Г-м-м-м... хоррошенькая... Чёрт подери, хло-роформу нет! Дал бы ей понюхать, да и целуй во все лопатки! Благо все спят!..

Соломенная шляпа ворочается и во всеуслышание сердится на свои непослушные ноги.

— Ученые... — бормочет он. — Ученые... Небось, против естества вещей и предметов не пойдешь!.. Ученые... гм... Небось не сделают так, чтоб ноги можно было отвинчивать и привинчивать по произволению!

— Я тут ни при чем... Спросите товарища прокурора! — бредит мой сосед-следователь.

В дальнем углу два гимназиста, унтер-офицер и молодой человек в синих очках при свете четырех папирос жарят в картеж...

Направо от меня сидит высокая барыня из породы «само собою разумеется». От нее разит пудрой и пачулями.

— Ах, что за прелесть эта дорога! — шепчет над ее ухом какой-то гусь, шепчет приторно до... до отвращения, как-то французисто выговаривая буквы г, н и р. — Нигде так быстро и приятно не бывает сближение, как в дороге! Люблю тебя, дорога!

Поцелуй... Другой... Чёрт знает что! Хорошенькая просыпается, обводит глазами публику и... бессознательно кладет головку на плечо соседа, жреца Фемиды... а он, дурак, спит!!

Поезд останавливается. Полустанок.

— Поезд стоит две минуты... — бормочет сиплый, надтреснутый бас вне вагона. Проходят две минуты, проходят еще две... Проходит пять, десять, двадцать, а поезд всё еще стоит. Что за чёрт? Выхожу из вагона и направляюсь к локомотиву.

— Иван Матвеич! Скоро ж ты, наконец? Чёрт! — кричит обер-кондуктор под локомотив.

Из-под локомотива выползает на брюхе машинист, красный, мокрый, с куском сажи на носу...

— У тебя есть бог или нет? — обращается он к обер-кондуктору. — Ты человек или нет? Что подгоняешь? Не видишь, что ли? Ааа... чтоб вам всем повылазило!.. Разве это локомотив? Это не локомотив, а тряпка! Не могу я везти на нем!

— Что же делать?

— Делай что хочешь! Давай другой, а на этом не поеду! Да ты войди в положение...

Помощники машиниста бегают вокруг неисправного локомотива, стучат, кричат... Начальник станции в красной фуражке стоит возле и рассказывает своему помощнику анекдоты из превеселого еврейского быта... Идет дождь... Направляюсь в вагон... Мимо мчится незнакомец в соломенной шляпе и темно-серой блузе... В его руках чемодан. Чемодан этот мой... Боже мой.

СОДЕРЖАНИЕ:

4	ЛОКОТРАНС - 100 НОМЕРОВ!	21	УЗКОКОЛЕЙКА
	ПАНОРАМА		Три дня в Гайвороне
	Круговорот локомотивов в России	31	ПОЧТОВЫЙ ВАГОН
	Первый поезд для Казанского метро		Круговорот локомотивов в России
	Немного о Таджикской железной дороге	32	ТЕХНИКА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
6	НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ		Краны большие и маленькие
7	ИЗ АРХИВОВ	36	ПАКГАУЗ
8	ПОЧТОВЫЙ ВАГОН	38	ВИТРИНА
	Роль частного предпринимательства в развитии железных дорог России	42	МАКЕТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
11	ЛОК-АРХИВ		Долгий путь к мечте
	Трофейные паровозы 55 и 56 серии	46	Многоуровневые приемоотправочные паркы
16	ДЕПО		АВТОСАЛОН
	Новости локомотивной тяги (2)		"Шестидесятый" из шестого десятилетия
	Автомотриса АЧ2 на железных дорогах России		Никаких мастер-моделей
	Автомотриса АЧ2. Общий вид	53	Московскому клубу железнодорожных моделистов - 40 лет!
			ПРИВЕТ С ДОРОГИ
			В вагоне

ЧЕШСКИЕ МОТИВЫ



ЧС7-025, Москва-Пасс-Киев. Фото Ю.Акимова



Мотриса АЧ2-016 и АЧ2-019 на заводе Studenka CZ



ЧМЗ3-5975, депо Палагиада, Сев.-Кав. ж.д., 2004 г.
Фото В.Склярова





ПЗ6-0218, пассажирский паровоз типа 2-4-2 построен в 1950 г. Коломенским заводом. Конструкционная скорость 125 км/ч