

6/2005 (104)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.info

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА

ЭДЭМ – ФОТОПОДРОБНОСТИ
Дороги, строившие Урал

РЕДКИЕ СЕРИИ ЛОКОМОТИВОВ
В ПРИБАЛТИКЕ
АБЯКАН-ТАЙШЕТУ – 40 лет

ЛОКОТРАНС-ЮГ 2005

ОДЯ РАСЦЕПИТЕЛЮ

15-летие ВОЛЖД





Паровозы двойной тягой с туристическим поездом на 2347 км Транссиба! Фото Дж.Ширакава
СО17^М-3146. Прибытие туристического поезда "Джерело" на ст. Николаев в октябре 2002 г.
Фото Ю.Шепеленко



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

Шеф-редактор
Олег Сергеев

Авторский коллектив:

Ю.Акимов (Москва)
А.Бернштейн (Москва)
А.Белкин (Москва)
В.Буракшаев (Москва)
А.Васильев (Москва)
А.Ан.Васильев (Москва)
Дм.Вережкин (Санкт-Петербург)
С.Волков (Ростов/Дону)
А.Голубенко (Таганрог)
В.Галкин (Москва)
Я. Дорошенко (Прага)
П.Егоров (Москва)
А.Июффе (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.)
Дм.Чернов (Истра, Моск. обл.)
Ю.Филатов (Омск)

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

Подписка через редакцию:
1 полугодие 2005 (1-6) 440 руб.
2 полугодие 2005 (1-6) 450 руб.

Оплата почтовым переводом:
РОССИЯ 140100, Московская обл.,
г.Раменское, а/я 38,
Ивониной Ирине Александровне

Подписка за рубежом:
"МК-Периодика" Т.(095) 281-57-15
Точка зрения авторов может не совпадать
с мнением редакции
Ответственность за содержание рекламы
несет рекламодатель
Перепечатка или использование материалов
допускается со ссылкой на Источник
Редакция вступает с авторами
в вняющую переписку
Свидетельство о регистрации №77-1666
Заказ № 7749 Тираж 1000 экз.
Печать ЗАО "Фабрика Офсетной Печати"
(Москва), июнь 2005

В розницу цена свободная
© "Локотранс"
www.lokotrans.info

**Лето. Парк около железнодорожного вокзала. Собрались трое
мужичков выпить. Скинулись на бутылку, разложили закуску, налили
по первой — надо бы познакомиться.**

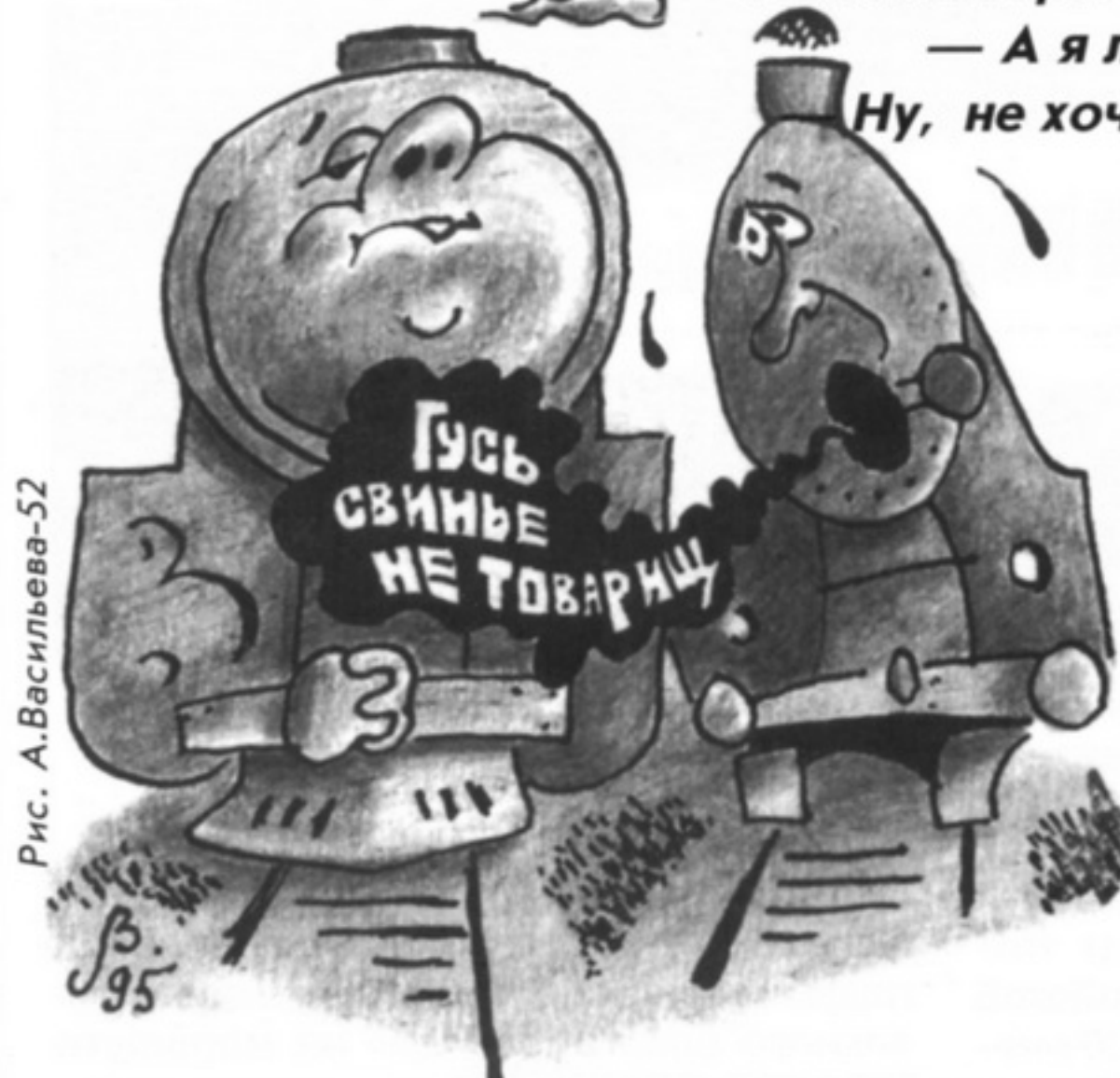
— Я мастером работаю в депо, с работы иду.

— Я пенсионер. Внука проводить приезжал.

— А я любитель железных дорог.

Ну, не хочешь, и не говори. Поехали.

(Из анекдота 90-х годов)



Как должны строится взаимоотношения любителей с ведомством в работе по сохранению и пропаганде исторического наследия? Уже давно стали ясными важность и ценность любительского движения. Практически все музеи в СССР и России были созданы при непосредственном участии энтузиастов. Ретро-движение, спасение действующего парка паровозов, а теперь пришло время говорить и об исторических образцах железнодорожной архитектуры, уникальных природно-ландшафтных памятниках культуры и техники — и здесь роль энтузиастов первостепенна. Именно они являются инициаторами начала всего процесса. Об этом шла речь на конференции ВОЛЖД...

Читайте на стр. 49.



"Локотранс" в магазине "Хобби-Центр"
ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ, подъезд №1
Москва, М."Лубянка"
Вт-Вс 10.00- 17.00

4
5
8
15
16
18
19
30
37
42
50
52

ПАНОРАМА ДЕПО

Судьба редких серий локомотивов на Пблт.ж.д.

Как Демиховская "девятка" приживается на стальных магистралях России (ЭД9М)

НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ ФОТОПОДРОБНОСТИ

ЭД9М

ИЗ ЛИЧНЫХ КОЛЛЕКЦИЙ ИЗ АРХИВОВ

Архив бывшей Омской ж.д. за 1952 г.

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Казенные и частные

Абакан-Тайшету -40 лет!

УЗКОКОЛЕЙКА

Дороги, строившие Урал

ВЫСТАВКИ

Выставка "Локотранс-Юг 2005"

Выставка Московского клуба в честь 15-летия ВОЛЖД

ВИТРИНА

Ода расцепителю

Немного о "паровиках"

ПАКГАУЗ

ПРИВЕТ С ДОРОГИ

Сборы в Саянской

Пером и кувалдой. Из воспоминаний о Шушарах

Обложка: ЭР9П-150, станция Рязань-2. Фото А.Белкина, 2003 г.

В кадре: Модель электровоза ЧС1.(НО). Автор А.Блазний

Обложка: ВЛ8-1691, год постройки 1967 ТЭВЗ, на ст.Лазаревская Сев.Кав. ж.д.

Фото С.Масленникова, 2003 г.



ЭМ2-035 - "Аэропорт-экспресс". Движение этих электропоездов с Киевского вокзала стало привычным и удобным для многих пассажиров. Фото О.Сергеева.

С 19 по 21 апреля 2005 г. московский Институт истории естествознания и техники имени С. И. Вавилова Российской Академии Наук (ИИЕТ РАН) провел XI ежегодную научную конференцию. Доклад «Северный морской путь в системе железных дорог России» заместителя директора Института Валерия Васильевича Глушкова открыл конференцию. В нем сообщалось о строительстве узниками ГУЛАГа в первые послевоенные годы полярной магистрали Салехард – Игарка. В докладе также подчеркнута необходимость прокладывать рельсовые пути в Арктику сегодня, когда в глобальном масштабе все обостряется борьба за контроль над природными ресурсами, а унаследованные еще от советской поры знаменитые атомные ледоколы постепенно вырабатывают свой ресурс, в то время, как новая аналогичная им техника, - не внедряется.

12 мая 2005 г. тот же ИИЕТ РАН подытожил празднование 60-летия Победы проведением конференции «НАУКА И ТЕХНИКА СССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ». Один из докладчиков - специализирующийся на истории энергетики кандидат технических наук Владимир Леонидович Гвоздецкий - сообщил малоизвестные подробности о массовом формировании т.н. энергопоездов. Эти подлинные миниэлектростанции с 1942 года, созданных на базе железнодорожных вагонов, преобразовывали паровую энергию паровозов в электроэнергию для разоренных боями и оккупацией западных регионов СССР. И.В.Сталин однажды уподобил их «бронепоездам нового времени», надежно обеспечивавших как наступление Красной Армии, так и скорейшее восстановление разрушенного хозяйства.

Доклад кандидата исторических наук Н.М.Семенова был посвящен работе общественного городского транспорта в период Великой Отечественной войны и его тесном взаимодействии с транспортом железнодорожным. Материалы обеих конференций должны быть вскоре опубликованы отдельными книгами.

Уже к майским праздникам 2005 г., не дожидаясь ежегодного перехода на новый график, началась эксплуатация «концептуального электропоезда» на маршруте **МОСКВА-ВЛАДИМИР** в дополнение к эксплуатируемым уже несколько лет по тому направлению моторвагонным «Экспрессам» ЭД4МК с вагонами трех различных классов в каждом. Светло-серый ЭМ2-033 ежедневно покидает Курский вокзал столицы в 20.15, чтобы прибыть во Владимир уже к 22.47, сделав промежуточные остановки лишь в Орехово-Зуеве, Петушках, Костеревах и Ундоле.

Обратный рейс № 7191 длится с 08.12 до 10.46 на следующий день. Все 10 вагонов нового поезда одинаково оборудованы креслами авиационного типа. Тариф тот же, что и в обычных электричках Москва-Владимир, билеты продаются пригородными кассами безотносительно числа мест, так что вечером в пятницу кое-кто уезжает из Москвы... стоя в проходе вагона поезда!

А вот «концептуальный электропоезд» **МОСКВА-Ярославская - СЕРГИЕВ ПОСАД** введен в обращение сразу после перехода на новый график: воскресным днем 29 мая 2005 года дабы, как гласит вокзальная реклама, «составить здоровую конкуренцию автотранспорту и повысить общий уровень обслуживания пригородных пассажиров». На «период опытной эксплуатации», ежедневные отправления из столицы предусмотрены в 06.10, 09.10 и 18.35; из Сергиева Посада - в 07.28, 10.38 и 20.00, продолжительность поездки без остановок всего 1 час, тариф обычный. Моторвагонное депо Москва-2 задействовало по данному направлению недавно полученные ЭМ2-029, 031 «ФЕДОР ЧИЖОВ» (в честь одного из основоположников нынешней Северной дороги) и 034.

Депо Александров ввело в эксплуатацию до Москвы очередное приобретение: ЭД4М-0103, а из Ярославля в Москву по утрам начал курсировать «Экспресс» ЭД4МК-0112.

Николай Семенов

ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) купило у ЗАО «Северстальтранс» контрольный пакет **ОАО «Коломенский завод»** – ведущего предприятия железнодорожного машиностроения России.

По официальному пресс-релизу участников сделки, руководители «Северстальтранса» объяснили продажу указанного актива желанием группы сосредоточиться на своем приоритетном направлении – перевозке грузов, а руководство машиностроительного холдинга выразило надежду, что приобретение Коломенского завода позволит использовать потенциал специалистов и производственные возможности предприятия для усиления позиций ТМХ «на рынке разработки и производства современных локомотивов и дизелей».

ЗАО «Трансмашхолдинг» было основано в конце 2001 г. дочерними компаниями ОАО «ХК «Кузбассразрезуголь» (подконтрольного структурам президента УГМК Искандера Махмудова) и железнодорожным оператором «ТрансГрупп АС». С тех пор ТМХ активно развивался, став крупнейшей частной компанией в отрасли железнодорожного машино- и вагоностроения (в планах холдинга – войти к 2010 г. в пятерку мировых гигантов транспортного машиностроения).

ТМХ управляет или владеет ОАО «ПО «Брянский машиностроительный завод», ОАО «ПО «Бежицкая сталь», ООО «ПО «Новочеркасский электровозостроительный завод», ОАО «Муромский стрелочный завод», ООО «Завод транспортного оборудования» (г. Кушва, Свердловская обл.) и является владельцем 25% акций ОАО «Тверской вагоностроительный завод».

Выручка предприятий, входящих в состав ЗАО «Трансмашхолдинг», в 2004 г. составила 22,4 млрд руб., что на 49,3% больше, чем в 2003 г.

В марте этого года холдинг получил еще один крупный актив, увеличив с 25% до 75% свою долю в уставном капитале ООО «Управляющая компания «Юджи-Транс» (UG-Trans), владеющего контрольными пакетами ряда предприятий, включая ОАО «Демидовский машиностроительный завод» (Московская область), ОАО «Центросвар» (Тверь), ОАО «Октябрьский электровагоноремонтный завод» (Санкт-Петербург).

Начавшаяся реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» позволяет использовать возможности предприятия (а это практически монополист по выпуску некоторых типов локомотивов в стране) куда более широко. Нельзя исключить, что на сделку повлиял ряд дополнительных факторов – позиция РЖД, которые хотят видеть ТМХ своим основным поставщиком.

(по материалам печати)

Иван Руднев (Рига)

Судьба редких серий локомотивов на Прибалтийской железной дороге

В технической литературе, и в частности, в трудах В.А.Ракова, немало места уделено истории создания и эксплуатации на Пблт. ж.д. опытных образцов подвижного состава. Среди них были и контактно-аккумуляторные электросекции серии **СрЗА6М** и электропоезд **ЭР2А6-596**, электровозы серии **ВЛ26**, электропоезда **ЭР2И**, **ЭР12**, первые дизель-поезда серии **ДП, Д, ДР1**, и многие другие. Однако, я хочу рассказать об истории других образцов редкого подвижного состава на Прибалтийской ж.д. Все сведения, предоставленные в этой статье, обнаружены в архивах Прибалтийской дороги, в частности, из ежегодных журналов поступления, передачи и списания подвижного состава. К великому сожалению, в настоящий момент сохранились (и то, лишь по случайности) отчеты лишь за 1971-1991 года, все сведения за 50-е — 60-е годы были несколько лет назад сожжены за «ненужностью»... Именно поэтому, на сегодняшний день имеется так мало документальных свидетельств о тепловозах **МГ1**, **ТГ102**, электровозах **СК**. Хочу выразить слова глубокой благодарности Томсу Алтбергсу, который оказал неоценимую помощь в подготовке данного материала.

Прибалтийская ж.д. являлась, наверное, весьма своеобразной дорогой в плане поступления прогрессивных видов тяги. На остальные дороги СССР первые тепловозы и электровозы приходили еще в середине-конце 50-х годов, и это были всегда магистральные локомотивы ТЭЗ, ТЭ10, ВЛ22, ВЛ8, пришедшие на замену мало-мощным паровозам на грузонапряженных участках. А Прибалтика, вплоть до начала 70-х годов, являла собой территорию безраздельного царствования паровозов.

Первый тепловоз прибыл в Прибалтику в 1956 году, и это был узкоколейный (!) **ТУ2-077**, который поступил на Малую Латвийскую детскую железную дорогу, для того, чтобы подрастающая смена железнодорожников познакомилась с новым, прогрессивным видом подвижного состава. И это в то время, когда, кроме паровозов, ни в пассажирском, ни в грузовом движении в Прибалтике еще ничего не было! В том же 1956 году из Калуги пришла еще партия ТУ2, которые работали на узкоколейных участках Эстонии, а первые «настоящие» тепловозы ТЭЗ поступили в депо Даугавпилс спустя десятилетие, в ноябре 1967 года, для работы с наливными составами до Вентспилса (именно в 1967 году была сдана в эксплуатацию первая очередь Вен-

тспилского нефетналивного порта для поставок нефти зарубеж). Чуть позже, с 1970 года в депо Вильнюс-паровозное, Тапа, Таллин, Рига начали поступать тепловозы М62, а затем и 2М62. В пассажирском движении переход на тепловозную тягу начался в 1963 году, с поступлением ТЭП60 в депо Засулаукс. В дальнейшем, к концу 60-х, засулаукские ТЭП60 обслуживали практически все участки Прибалтики.

В 1957 году в депо Засулаукс прибыли 4 маневровых австрийских тепловоза серии **МГ1**. Это были первые ширококолейные тепловозы на Прибалтийской ж.д. Информации в архивах по ним сохранилось крайне мало, поэтому мне и еще нескольким любителям ж.д.транспорта в Латвии пришлось собирать информацию буквально по крупицам. Неизвестными остаются даже точные их номера. Вот что пишет по этому поводу Юрис Муканс в своей книге «История депо Засулаукс»: «Первые тепловозы МГ1 появились в депо Засулаукс в марте 1957 года. Тепловозы использовались для маневровой работы в депо и на станции Засулаукс, а также водили грузовые и пассажирские (утром и вечером) поезда до ст.Болдерай (станции Ильгуциемс, Спилве, Дзегужкалнс), работали на разных

станциях Рижского узла (ст.Мангали,Зиемельблазма). Одна пара тепловозов МГ1 иногда работала в сцепе (двойной тягой)». Номера и судьбу двух локомотивов удалось установить достаточно точно - это МГ1-036 и 037. В архиве дороги и среди личных фотографий машинистов-ветеранов депо Засулаукс сохранилось много фотографий МГ1, однако, на всех снимках присутствуют только эти два тепловоза. Совсем недавно были найдены еще две фотографии, сделанные в Риге, на которых изображены МГ1-001 и 012, однако по фото нельзя определить, были ли это засулаукские локомотивы или же, например, какого-нибудь, промышленного предприятия. Как бы там ни было, но из документов известна следующая информация. Уже к 1964 году в приписном парке депо Засулаукс оставались только МГ1-036 и 037. Сведений о том, что стало с еще двумя тепловозами нет (по воспоминаниям одного из машинистов они могли быть переданы на какой-то военный завод в Риге, однако, за достоверность сведений он сам поручиться не может). В 1959-1960 годах МГ1-037 постоянно работал в качестве маневрового на ст.Стенде. МГ1-037 был списан в Засулауксе в 1968 году, а МГ1-036 дорабатывал срок на поворотном кругу в Шкиротаве

МГ1-037 на ст.Стенде, 9 июля 1960 года. Фото из личного архива Томса Алтбергса.





ВЛ26-004 в депо Засулаукс, конец 70-х годов. Фото из коллекции Ивана Руднева.

(депо Рига). Последний раз он отмечен в 1973 году. Дальше его следы теряются.

В августе 1970 года в документах впервые упоминается тепловоз **ТГМ1-004** с припиской депо Засулаукса, причем по годовым балансовым отчетам дважды указывается 1960 год постройки, между тем, как оригинальный ТГМ1-004 был построен в 1957 году. Скорее всего, ошибка, однако, возможна и перебивка номера. Место его работы до 1970 года неизвестно. Не вполне ясна приписка локомотива. Вероятно, он работал на маневрах, как депо-вская «хозяйка» в паровозном (в то время) депо Рига, а формально был приписан к дизельному депо Засулаукс. В отчетах после 1972 года не указывается (списан?). Как раз в 1973 году в депо Рига поступил в качестве маневрового тепловоз ТГК2-3424. Интересно, что в книге В.А.Ракова, в списке ТГМ1, работавших на сети МПС, тепловоз ТГМ1-004 не указывается.

Какое-то время на дороге работал и еще один редкий экземпляр – тепловоз **МГЗ**. В книге В.А.Ракова этой серии посвящено всего одно предложение:

Тепловоз МГЗ-002 числился в инвентарном парке депо Даугавпилс, минимум, с 1968 года. По документам, списан там же в 1975 году. Больше никаких сведений о нем нет. Откуда поступил и в каком качестве работал – неизвестно.

В 1970 году из неустановленного депо в депо Вильнюс-паровозное поступил **ТЭ2-006**. Это – единственный ТЭ2 на территории дороги. В том же 1970 году он был передан в депо Калининград, а в 1971 году передан обратно в Вильнюс, где и был списан 27.12.1985. Смысл поступления единственного магистрального тепловоза в паровозном (на тот момент) депо не вполне ясен, скорее всего, он хоть и был приписан к депо, однако на деле работал в ПМС-95 Вильнюс (хотя документами Пблт.ж.д. это не подтверждается – дана приписка ТЧ Вильнюс).

В августе 1963 года из Ленинградского тепловозостроительного завода в депо Засулаукс прибыли два тепловоза ТГ102 (№№ 162 и 164), с которыми предполагалось водить скорые поезда Рига-Москва на участке до ст.Резекне. Так как тепловозы

ТГ102 медленно набирали ход и плохо держали скорость 100 км/ч, а также из-за большого шума и вибрации, то их в 1964 году сняли с работы с пассажирскими поездами и передали в депо Ленинград-Витебский, где к тому моменту эксплуатировались все остальные выпущенные ТГ102.

Много неясности и с **2ТЭ109**. Согласно архивным данным, в 1973 году в депо Вильнюс-локомотивное поступили (?) 2 тепловоза серии 2ТЭ109. Причем, в графе «прибытие в депо» напротив 2ТЭ109-001 стоит прочерк и примечание «не получен», а напротив 2ТЭ109-002 стоит дата «16 сентября». В графе «пуск в эксплуатацию» напротив обоих тепловозов стоит прочерк. В итоговом балансе имеется следующая запись: «Итого получено тепловозов 2ТЭ109 по депо Вильнюс-лок. – 1 штука». В других годовых отчетах (форма АГО-14) в инвентарном парке депо Вильнюс на 01.01.1974 указывается 4 секции 2ТЭ109. По данным Ракова, после опытной эксплуатации в депо Печора, тепловозы 2ТЭ109 поступили на ПМС Прибалтийской ж.д. Дальнейшая судьба этих экземпляров в архивных документах не указана. Кстати, сохранилось и фотография одного тепловоза 2ТЭ109 (номер неразличим) в депо Вильнюс, опубликованная в газете «Железнодорожник Прибалтики» от 25.08.1973, то есть на месяц раньше даты прибытия, указанной в отчетах.

Также какое-то время в Риге находились и совсем уникальные электровозы серии **СК («Сергей Киров»)**. Юрис Муканс в своей книге пишет следующее: «По требованию начальника депо, в августе 1959 года в депо Засулаукс прибыли три электровоза «СК» из Свердловска, однако, тогда электровозы практически не были пущены в эксплуатацию и скоро были переданы в другое депо». В книге Ю.Муканса ошибка. Из Свердловска прибыли не электровозы (они поступили из депо Пермь), а локомотивные бригады для обучения. Электровозы появились в Риге не случайно. К 1959 году основные пригородные участки Риги были уже электрифицированы, и у начальника Латвийской ж.д. (которая в 1963 году была включена в состав Прибалтийской дороги) Нила Ивановича Краснобаева появилась мысль о введении электровозов

для работы на пригородных участках. Вот что писала газета «Железнодорожник Латвии» (заметка от 29.08.1959): «Три электровоза из Свердловска поступили в депо Засулаукс. Они будут работать с пригородными поездами на Рижском узле.»

Существует и еще одно любопытное свидетельство бывшего старшего инженера депо Засулаукс, а ныне пенсионера Владимира Владимировича Фурлетова. По его воспоминаниям, эти машины, по замыслу Краснобаева, должны были быть переоборудованы в контактно-аккумуляторные электровозы, с возможностью работать комбинированно и на неэлектрифицированных участках. С этой целью намечалось переоборудовать и сцепить с электровозами три пассажирских вагона, в которых должны были быть смонтированы аккумуляторные батареи. Однако, из-за некоторых технических трудностей, от этой мысли отказались, а позже, по замыслу того же Краснобаева, на Прибалтийской дороге начались работы по созданию контактно-аккумуляторных электровозов серии ВЛ26. Позже электровозы серии СК были возвращены в депо Пермь. Номера электровозов серии СК не сохранились, однако, скорее всего, это были машины с номерами 02, 03, 04 (по данным книги В.А.Ракова, всего было выпущено 5 электровозов серии СК, из которых №№ 01 и 05 работали на Закавказской ж.д., а остальные поступили в депо Пермь, где и были списаны в середине 70-х годов).

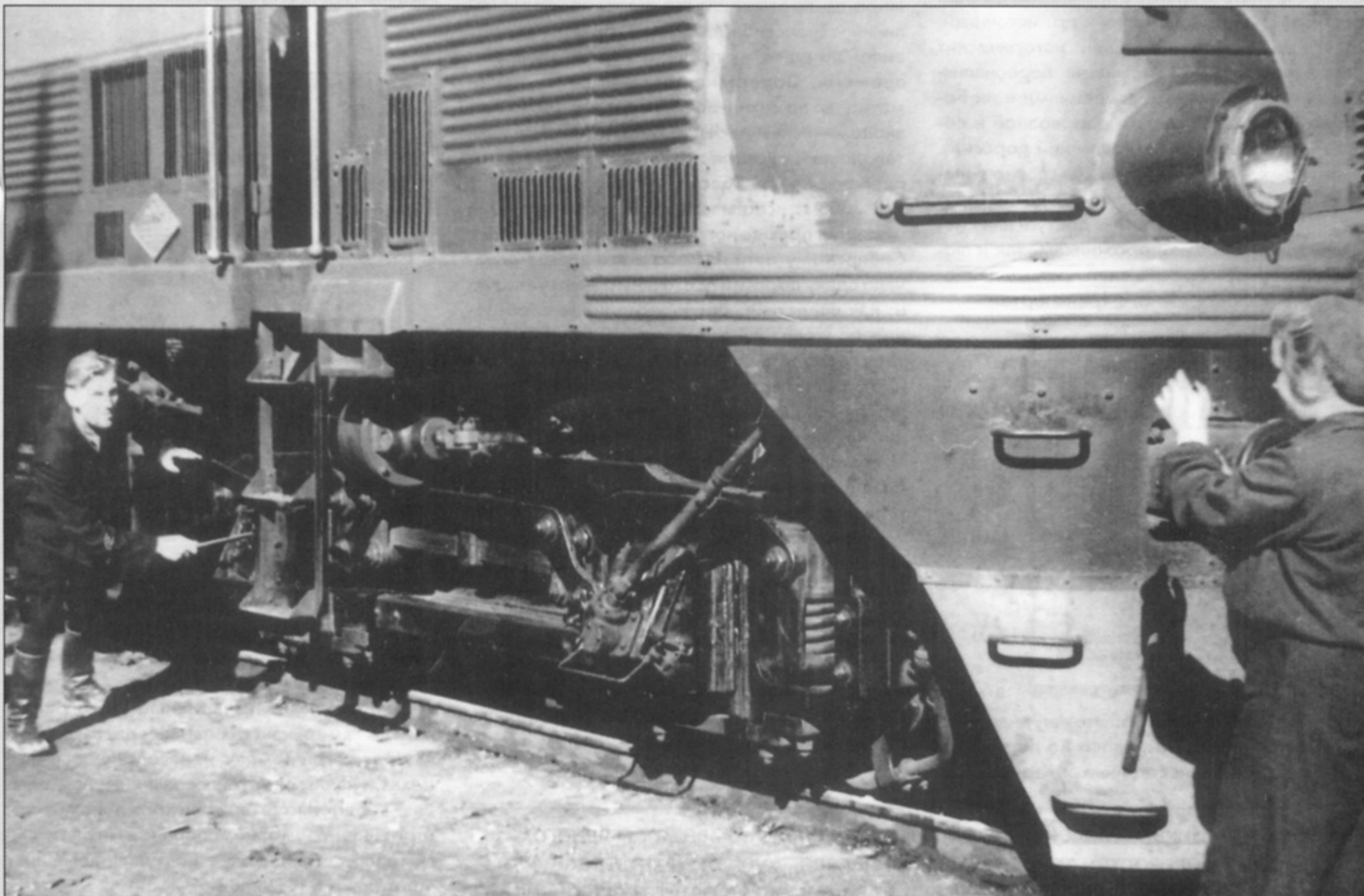
Ну и, наконец, несколько слов об электровозах **ВЛ26**. Всего было построено 10 электровозов ВЛ26. В Засулауксе работали ВЛ26 с номерами 002-005, 008-010. Часть пришла в депо с завода, а часть машин успела перед этим поработать в депо Днепропетровск (до 1971 года). История каждой машины была весьма интересной, однако, это материал для отдельной статьи. Добавлю лишь, что по рассказам рижских машинистов, которые в те годы часто бывали на Днепропетровском электровозостроительном заводе, первый, опытный образец, сгорел на заводе во время испытаний и в эксплуатацию не поступал (его сгоревший остов долгое время находился на заводе и они его неоднократно видели – стоял даже вопрос о его восстановлении и отправке в Ригу), а электровозы ВЛ26-006, 007 с завода были отправлены на Челябинский металлургический комбинат. На основании косвенных данных можно предположить, что №№ 006 и 007 были в работе еще в 1990 году, так как в том году в депо Засулаукс был командирован машинист из Челябинска с целью обмена опытом по эксплуатации ВЛ26. Дальнейшая судьба электровозов ВЛ26-006, 007 остается неизвестной. В связи с этим хочется обратиться к читателям журнала из Челябинска. Возможно, им удастся выяснить судьбу этих двух локомотивов. Не исключено, что они еще до недавнего времени работали на подъездных путях завода.

С удовольствием откликнусь на любые комментарии по данной статье. Свяжитесь со мной можно по электронному адресу ironjohn@mail.ru.



Тепловоз ТЭ2-238. Фотографии интересны тем, что относятся к периоду "освоения прогрессивных видов тяги", когда на железные дороги СССР стали поступать двухсекционные тепловозы ТЭ2, выпуск которых продолжался с 1948 по 1955 гг. (528 шт.) Машины работали во многих депо, в том числе на Оренбургской ж.д. и Приволжской ж.д.

Из собрания Дм. Строканя (Астрахань)





УРАЛЬСКИЙ ИСТОК ТРАНССИБА. История Южно-Уральской железной дороги. 1890-2004. Редактор-составитель А.Л.Казаков. 230х295 мм, 408 с., цв., ч/б илл., издательство «Автограф», Челябинск, 2004 г.

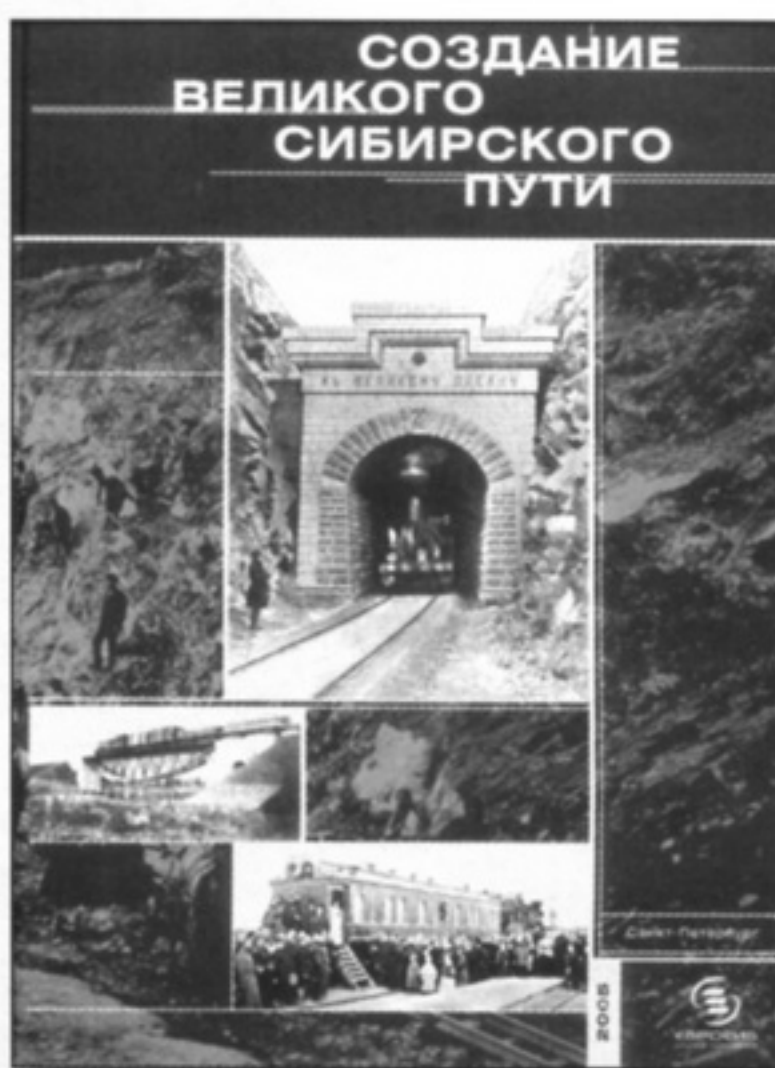
Это исторический фолиант на 408 страницах повествует о создании и становлении легендарного Великого Сибирского пути и важнейшие этапы трудовой биографии Южно-Уральской железной дороги — составной части Транссиба и одной из крупнейших магистралей в современной России. В издании использованы материалы Государственного Эрмитажа, ЦМЖТ, ЦАКФД, Всероссийского общества любителей железных дорог, ГА Челябинской обл., Челябинского краеведческого музея, Троицкого краеведческого музея, музея Южно-Уральской железной дороги, дорожного архива Управления ЮУЖД, редакции газеты «Призыв» и др. источники. Много удачных фотографий, исторических репродукций, книга насыщена персоналиями, биографическими сведениями и любопытными подробностями паровозной и современной эры Южно-Уральской дороги.

Знакомая с этой книгой, мы словно попадаем в удачно оформленные залы исторического музея, куда открыт доступ как специалистам — железнодорожникам, так и любителям истории российской промышленности и железнодорожного транспорта.



ПАНТОГРАФ №4 /2005. Этот журнал имеет 40 стр. информации, из них 15 посвящены калейдоскопу отечественных и зарубежных

новостей. В номере — материалы о появлении в Туле трамваев из Европы, постройки ЧКД -Прага, и прошедших современную европейскую модернизацию. Тут же читаем окончание статьи о Владикавказском трамвае, производстве троллейбусов МТрЗ в 2004 г., о судьбе партии троллейбусов ЗиУ-682В1, построенных для Чили, публикация о электротранспорте Донбасса.



Создание Великого Сибирского пути. Под общей редакцией Ю.Л.Ильина. Т.1. Авторы Ю.Л.Ильин, А.В.Колесов, В.П. Лукьянин. / 296 с., ч/б илл., цв. вкл., 220 x 310 мм, СПб, 2005 г. Изд. Группа компаний «Евросиб».

В книге рассматривается история первых проектов, изысканий, сооружения и начального периода эксплуатации крупнейшей в мире по протяженности железнодорожной линии — Транссибирской магистрали, построенной по единому плану за короткий период времени. Содержит богатый фактический материал по техническим, организационным, экономическим и военно-политическим аспектам железнодорожного строительства в дореволюционной России.

В 2005 г. исполняется 100 лет со времени открытия правильного движения по Великому Сибирскому пути. В России это всегда означало сдачу дороги в постоянную эксплуатацию и, как следствие, беспересадочное сообщение по железной дороге от начального пункта до конца, в случае Транссиба — завершение строительства сплошной железнодорожной линии, связавшей противоположные концы крупнейшего в мире государства.

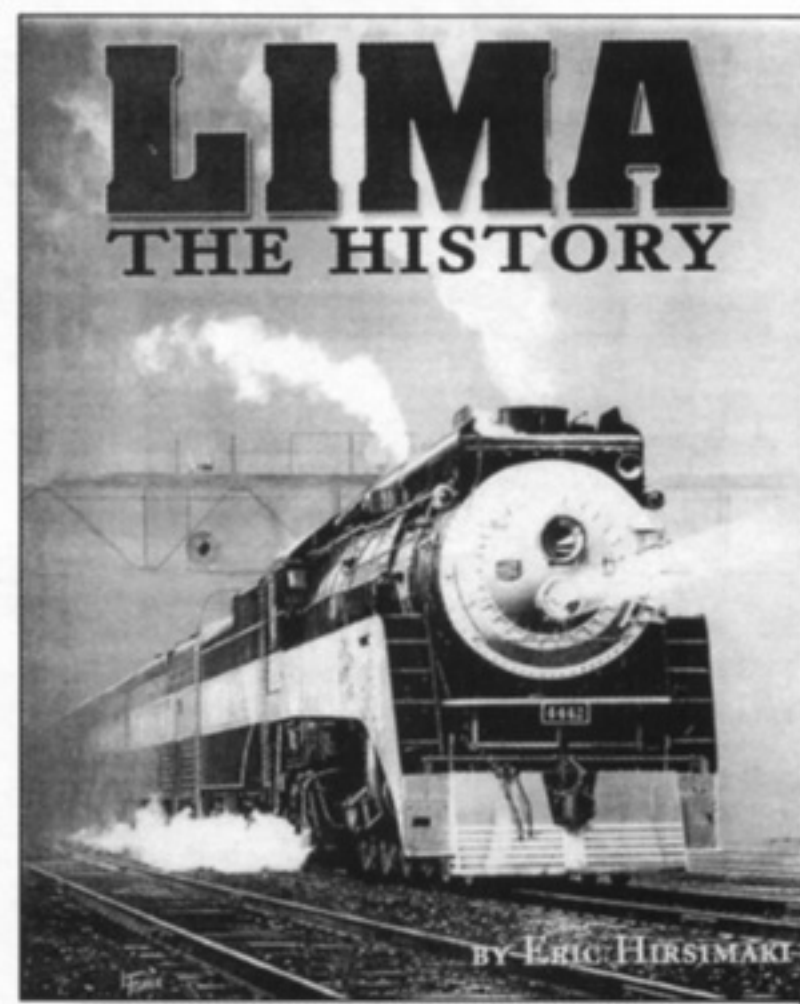
Известный любитель железных дорог, исследователь и историк русского железнодорожного транспорта Ю.Л.Ильин со своим авторским коллективом грамотно и исторически выверено исследовали данную тему периода истории Транссибирской магистрали с 1891 г., учитывая политико-экономические аспекты железнодорожного строительства в эпоху Александра III и Николая II, а также сумели придать повествованию, основанному на серьезной документальной основе (официальные отчеты того времени, акты и обследования, статистика и документы столетней

давности) увлекательный и познавательный вид.

Книга разделена на главы, соответствующие разделению, принятому на момент строительства магистрали. Читатель, двигаясь вместе с авторами вдоль гигантской железнодорожной системы, неторопливо и обстоятельно сможет наблюдать исторический срез российской жизни, задумываясь не только о прошлом, но и о будущем!



MIBA Messe 2005 / Специальный выпуск MIBA, фактически являющийся ежегодным фотокаталогом моделей представленных в Нюрнберге. На 164 страницах 589 фотографий, упоминание 276 фирм-участниц. Каждый выпуск сопровождается полным адресным перечнем фирм-производителей жд моделей и аксессуаров к ним.



LIMA The History / Eric Hirsimaki. Книга большого формата, иллюстрированное издание — история паровозостроительного завода LIMA (США). На 350 стр. этого фотоальбома читатель обнаружит прекрасные фотографии первых американских паровозов, вышедших из ворот этой компании, заводские снимки в цехах и на сборке, тепловозы и дизеля, ставшие гордостью американского локомотивостроения. Мы можем сообщить, что эти книги теперь стали более доступны для наших читателей — 8 (095) 482-69-41

Благодарим Михала Малека (Чехия), Йорна Пахля (Германия), главного редактора «Железоптен транспорт» Т.Кондакова, журнал «Пантограф», Группу компаний «Евросиб», музей ЮУЖД за помощь в подготовке обзора



ЭД9М-0093, фото А.Голубенко

Александр Голубенко и Дмитрий Чернов

Как демиховская «девятка» приживается на стальных магистралях России (ЭД9М)

Продолжая разговор об электропоезде ЭД9М, я постараюсь рассказать об условиях эксплуатации и ремонтной базе, отношении к ним локомотивных бригад и обслуживающего персонала, участках обращения, т.е., о чем я не смог рассказать в предыдущей статье по этому электропоезду (см. 10/2004). За основу я решил взять условия работы данного электропоезда в четырех мотор-вагонных депо (ДОПП): г.г. Ростов, Волгоград, Краснодар, Горький Московский.

Депо Ростов, сейчас ДОПП, с момента прихода электротяги на Северный Кавказ, эксплуатировало рижские «девятки». Это были электропоезда почти всех серий, за исключением ЭР9Т. Депо старой постройки, рассчитано на ремонт десятивагонного поезда с расцепом по 5 вагонов на каждый путь. Все ремонтное оборудование, естественно, было приспособлено под старые «ЭРки». Как и по всей сети железных дорог «рижанки» стали вырабатывать свой ресурс, повысился износ основных узлов и агрегатов, и они стали отставаться от работы, а впоследствии, списываться. Ростовское депо не стало исключением. На замену им из подмосковного Демихова, в депо Ростов, в декабре 2000 г. поступил новый электропоезд десятивагонной составности ЭД9М - 0035.

Это был необычный электропоезд, с новой кабиной, полумягкими диванами, широкими входными тамбурными дверя-

ми, реостатным тормозом.

Внешне он отличался от рижских «ЭРок» расположением оборудования и окраской. Окрашен он был в бело-сине-голубо гамме, что придавало ему привлекательность и эстетичность. Так как машина новая, то подготовкой к эксплуатации занимались наладчики из Демихова, кроме того, нужно было обучить локомотивные бригады управлять им. Сроки запуска поезда в эксплуатацию затянулись. Только в июне 2001 года электропоезд вышел на линию. Участок для его обкаточных испытаний был выбран сложный - более 300 км с тяжелым профилем, кривыми участками малого радиуса: Ростов - Чертково. Для него была разработана единая нитка графика, т.е. он был закреплен за этим маршрутом, и все техобслуживание производилось в промежутке между рейсами.

Во время эксплуатации начали выявляться недоработки заводчан - произошла разбандажировка якоря тягового двигателя, и пока решался вопрос заводчанами по исправлению брака, электропоезд остался без моторного вагона. Затем прицепной вагон решили переоборудовать своими силами в вагон 1 класса и тоже отставили. Поезд стал ходить в усеченном варианте. Что можно сказать об его качестве с точки зрения эксплуатационных параметров? Не буду повторяться, - электропоезд хороший, и ростовчане с удовольствием приняли его в свою «семью».

Несколько месяцев спустя в депо посту-

пает еще один электропоезд этой серии, это ЭД9М-0041, ничем не отличающийся от своего «собрата», и в феврале 2002 года он так же был запущен в эксплуатацию, но на другом дальнем участке Ростов - Таганрог - Успенская. Так Ростовское депо улучшило условия проезда и порадовало пассажиров, которые по достоинству оценили новые электрички.

Но неисправности в силовой цепи и электрическом оборудовании отрицательно сказались на эксплуатации электропоезда. Электропоезд менял составность, или вообще некоторое время не работал, пока устранялись неисправности. Но все вопросы решались. И этот поезд можно было ежедневно видеть на данном направлении.

На этих поездах был установлен механический скоростемер старого типа, обычные туалетные комнаты, где зимой в трубах замерзала вода, отсутствовала система «Интерсити», не был установлен УСАВП. Но и без этих «наворотов» электропоезд понравился пассажирам и локомотивным бригадам. Непросто было обслуживать эти поезда в депо.

Так как состав имел повышенную длину, то возникали трудности с постановкой его на канаву. В связи с отсутствием диагностического оборудования и переходного запаса запчастей, а также отсутствием специалистов-электронщиков, испытательных стендов электроники, электропоезда не могли качественно проходить ТО.



Постепенно рационализаторы депо находили пути выхода из положения, изготавливали приспособления и инструменты для поддержания работоспособности поездов. Поезд № 0035 прошел в депо «Краснодар» даже средний ремонт.

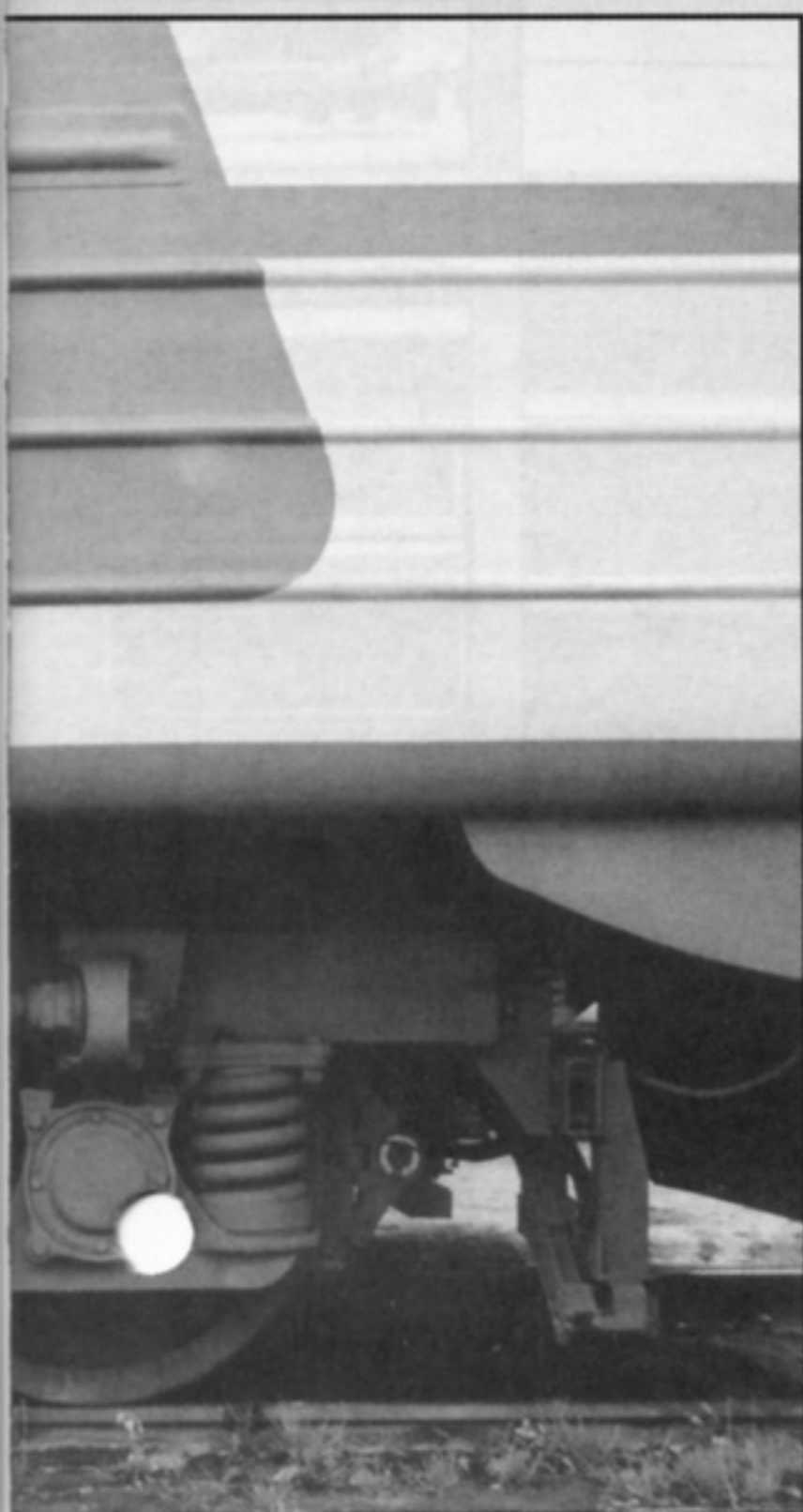
В 2003 году депо пополнилось электропоездом ЭД9М - 0063 в 6-ти вагонном исполнении, потом заводом изготовителем были поставлены еще 4 вагона повышенной комфортности. Так получился гибрид ЭД9М и ЭД9МК, который был пущен в скоростном режиме на участке Ростов - Краснодар. Этот электропоезд существенно отличался от 0035 и 0041-го электропоездов. На нем

была установлена система «Интерсити», новые устройства безопасности машиниста. Изменена схема цепей управления, увеличилось количество промежуточных реле, поезд оборудован системой автоведения.

В поезде в вагонах 1 класса мягкие кресла, столики; в вагонах 2 класса - только кресла. Изменилось расположение печей отопления, улучшилось отопление в кабине, разделили кнопки свистка и тифона. Все эти новшества с одной стороны повышали культуру обслуживания пассажиров, но с другой стороны - доставляли немало хлопот эксплуатационникам.

Отмечу некоторые негативные моменты. Возникают неполадки с зак-





рыванием наружных раздвижных дверей, особенно зимой. Есть проблемы с освещением и стеклоочистителями, весьма ощутимые неприятности доставляют приборы безопасности. Наличие нескольких систем, исполняющих одинаковые функции, негативно сказывается на работоспособности машиниста. Так как они по-разному построены, происходит несогласованность между ними, иногда срабатывает автостоп. Некоторые сбои в этой системе могут привести к нежелательным последствиям, - ведь приборы эти (САУТ-ТЦ, КЛУБ - У) должны помогать, а не усложнять работу локомотивной бригады.

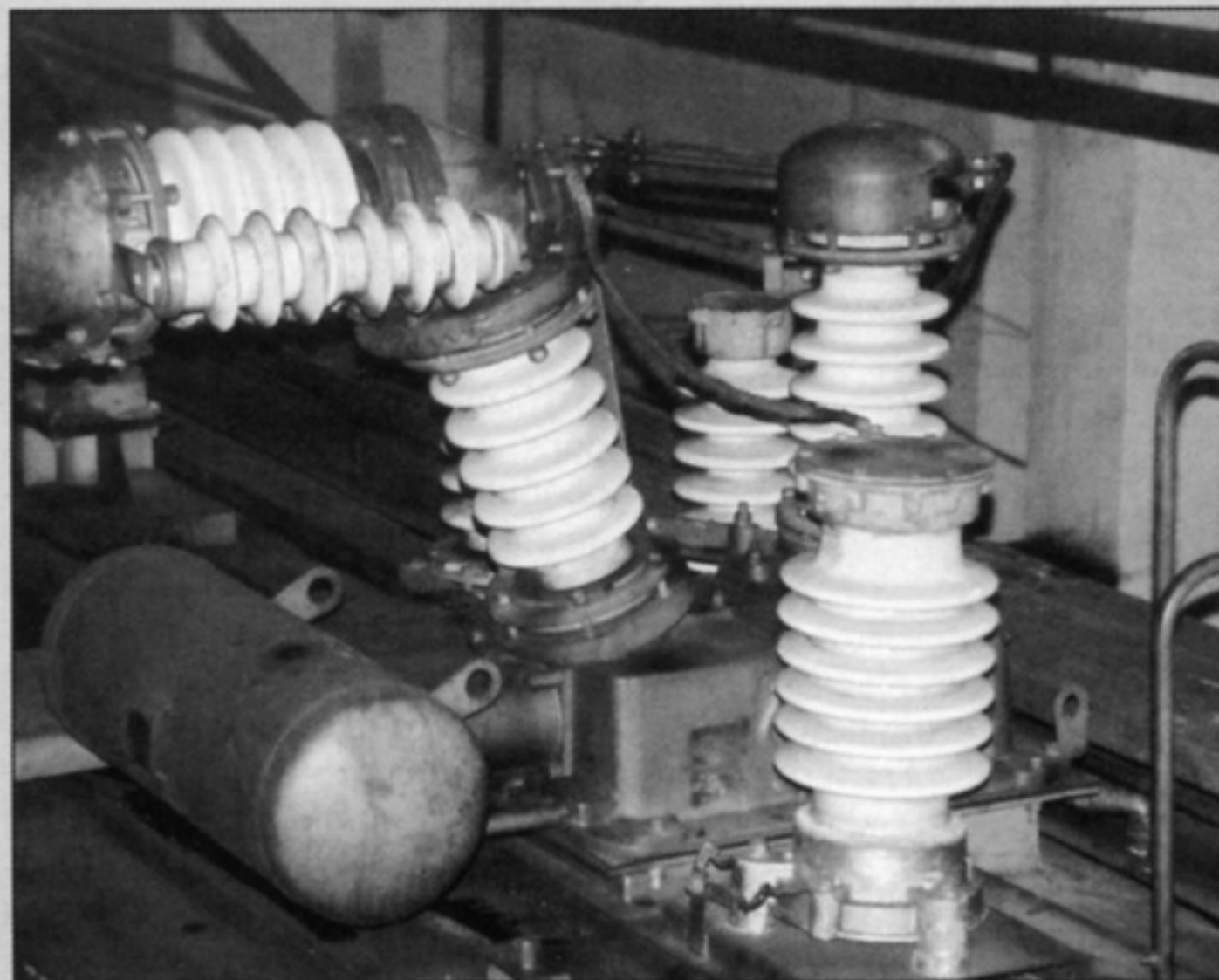
В апреле - июне 2004 года в депо поступала очередная партия элект

Стр 10-11, Слева-направо.

Вверху - вид спереди ЭД9МК-0103, тележка головного вагона и подножка кабины машиниста, переходное суфле соединенных вагонов (вид сбоку).

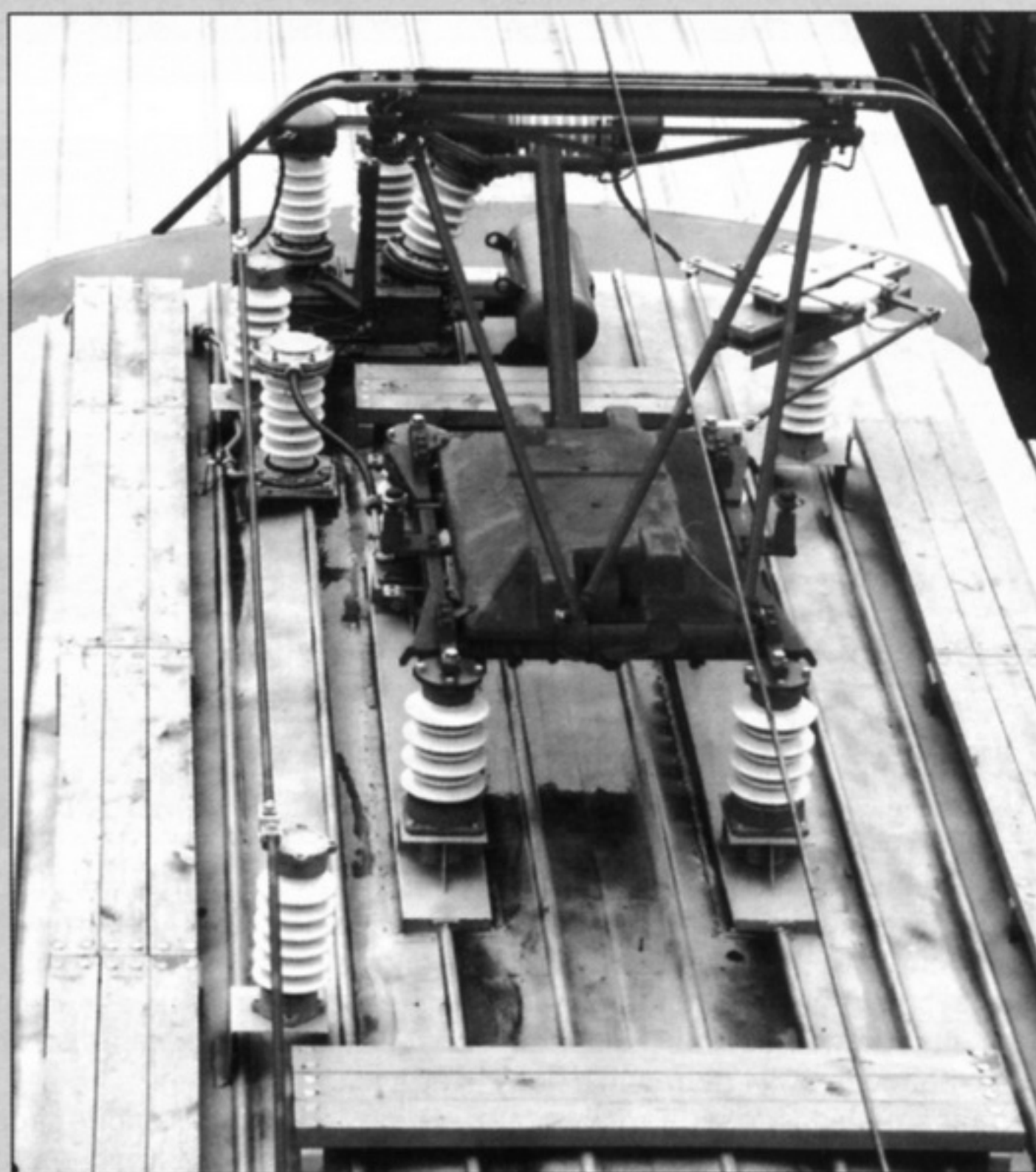
Внизу - Вид на переходное суфле вагона ЭД9М
 - со стороны моторного вагона
 - со стороны прицепного вагона;
 воздушный выключатель (высоковольтный),
 общий вид токоприемника.

Фото А.Голубенко



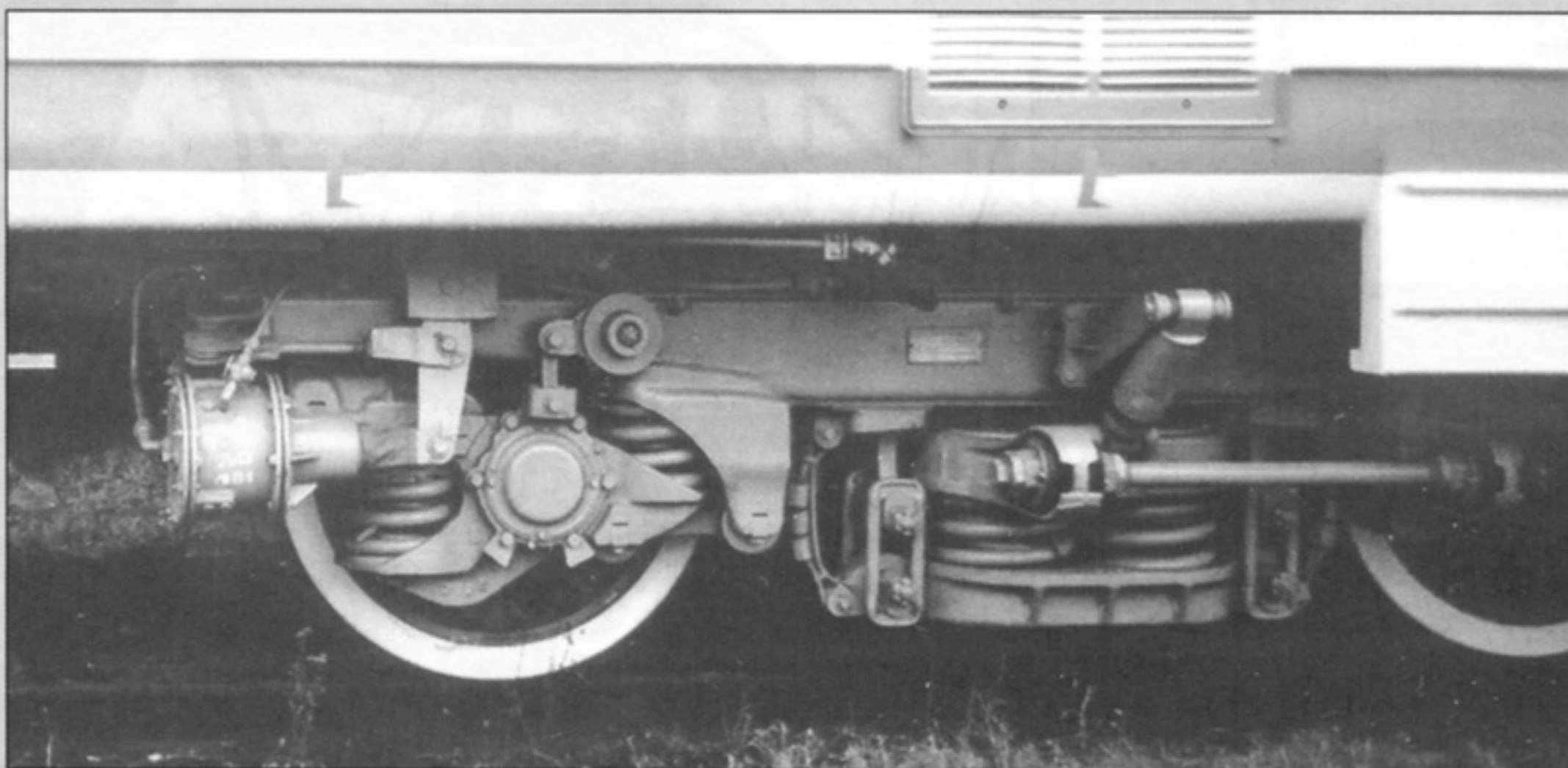
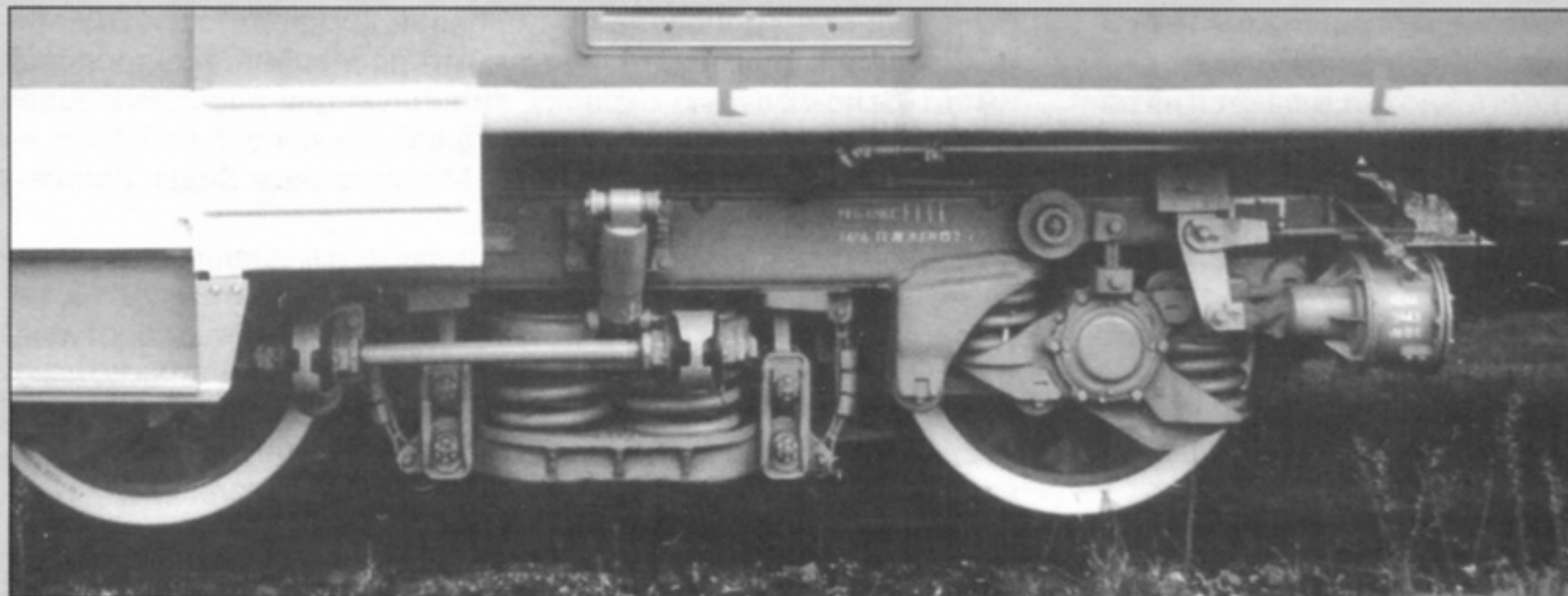
тропоездов ЭД9М, а в декабре 2003 года и июне 2004 года прибыло два электропоезда повышенной комфортности ЭД9МК-0083 и 0092, примечательно то, что последний электропоезд имеет бело-голубую окраску, типичную для электропоездов ЭД4МК. После наладочных испытаний эти поезда работают на курортном направлении Ростов - Минеральные Воды, Ростов - Краснодар.

Новые поезда имеют конструкционные изменения, хотя и незначительные. А именно: усовершенствована система КЛУБ, т.е. установлена спутниковая антенна, в вагонах работают биотуалеты, алюминиевые ручки заменены на пластиковые, а также некоторые незначительные изменения в схемах управления. Все вновь поступившие поезда, кроме ЭД9МК, в шестивагонном исполнении. Поезд 0101 имеет восемь вагонов. Они начали сразу эксплуатироваться на широком полигоне Ростовского и Краснодарс-





Тележка моторного вагона ЭД9МК-0103 Фото А.Голубенко



кого отделений, в общем, графике. Особых нареканий на них нет. Все оборудование работает исправно. Электропоезд 0101 передан цеху эксплуатации Таганрог, где эксплуатируется на участке Ростов - Таганрог - Успенская. Электропоезд 0094 передан в новую, недавно образованную Краснодарскую дирекцию, о которой расскажу ниже. До конца 2006 года

Ростовская ДОПП полностью избавится от рижских «девяток» и в целом перейдет на эксплуатацию Демиховских поездов. На сегодня ДОПП Ростов имеет 9 электропоездов ЭД9М, 2 из них, повышенной комфортности.

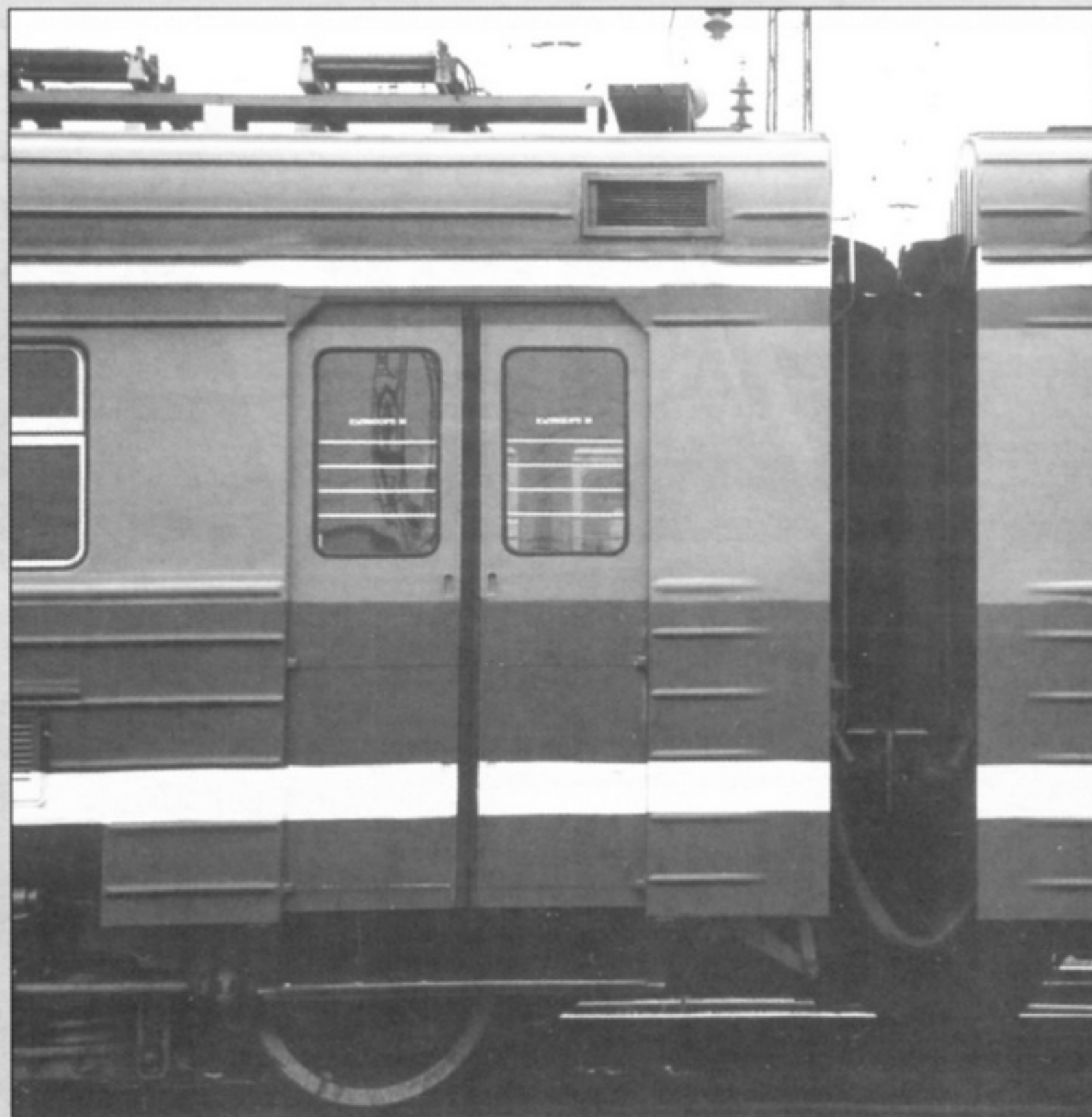
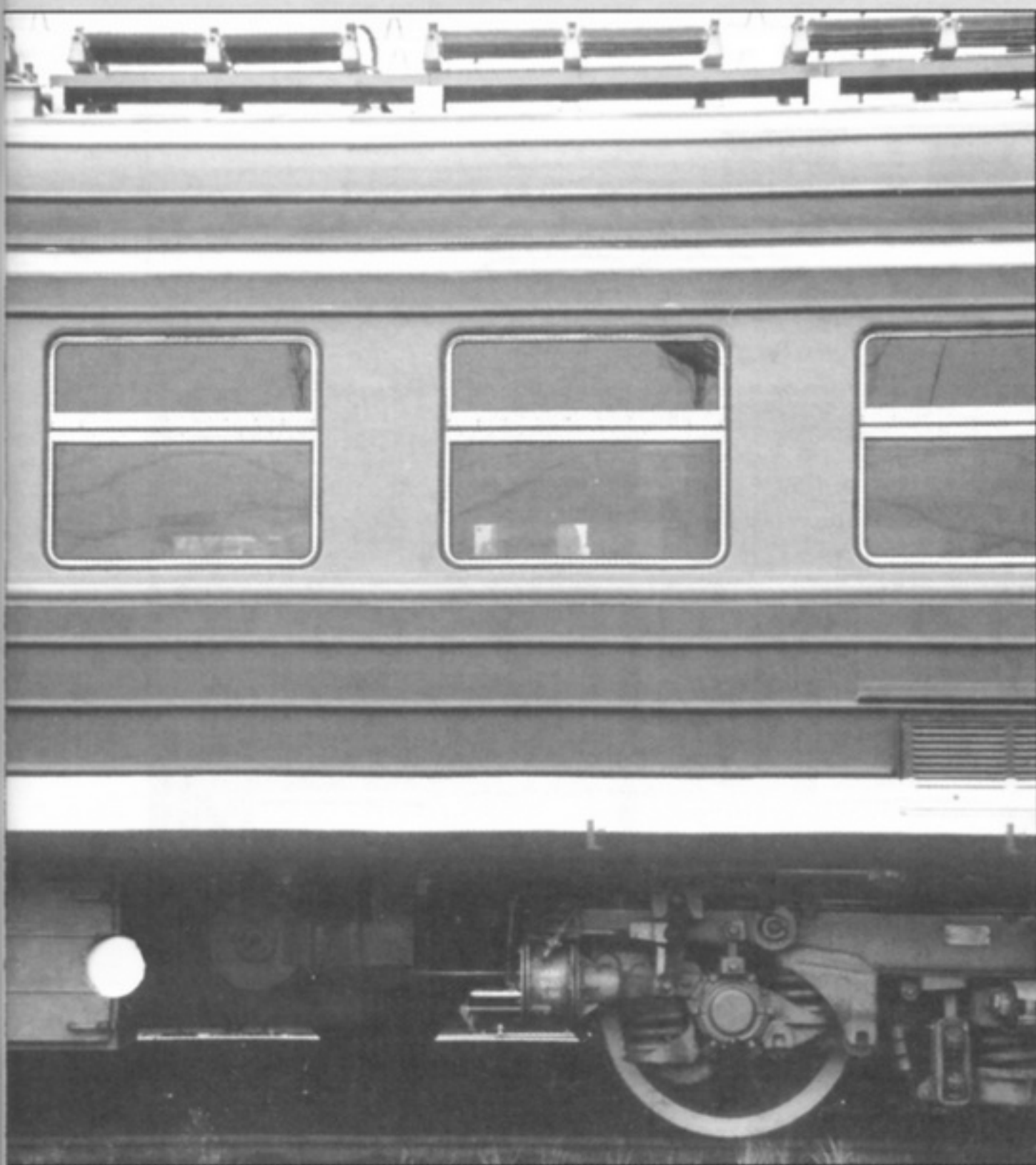
В Краснодаре все обстоит по-другому. Само депо Краснодар тепловозное, где обслуживает-

ся тепловозный парк. Но с приходом электрификации, депо частично перепрофилировали на средний ремонт электропоездов для СКЖД, а один из цехов решили переоборудовать под эксплуатацию своего парка электропоездов. На настоящий момент там находится 2 электропоезда ЭД9М - 0087 и 0094, переданных из Ростова. Они обслуживают Новороссийский ход, где произошла замена поездов локомотивной тяги в пригородном сообщении. Естественно, там нет условий для нормальной эксплуатации и ремонта, не определено место отстоя и ремонта, т.е. все это делается на открытом воздухе. Поезда еще новые, поэтому они работают стабильно. В будущем, наверное, вопрос ремонта и обслуживания в Краснодаре решится положительно.

Отправимся в Поволжье, а именно в ДОПП Волгоград-I. Сначала немного истории.

В недалеком прошлом здесь эксплуатировались электропоезда ЭР2 с «круглыми головами» и ЭР2Т. Примечательно то, что это была городская железная дорога, с закрытым пригородным сообщением. Таких у нас на железнодорожной сети несколько: это бывшая «Казанская», «Саратовская» и, существующая «Новомосковская», т.е. вокруг был тепловозный ход.

С реализацией программы электрификации Волжского хода в 2001 – 2004 гг. в депо поступают электропоезда ЭД9М. Для их ремонта возведен новый корпус

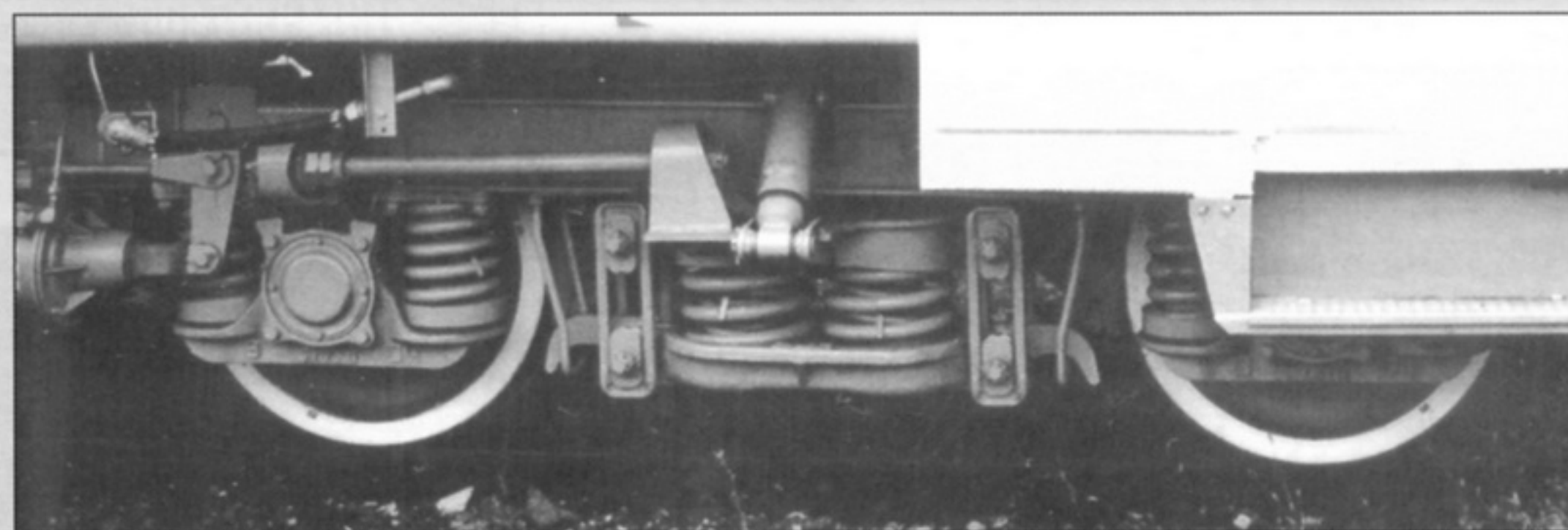
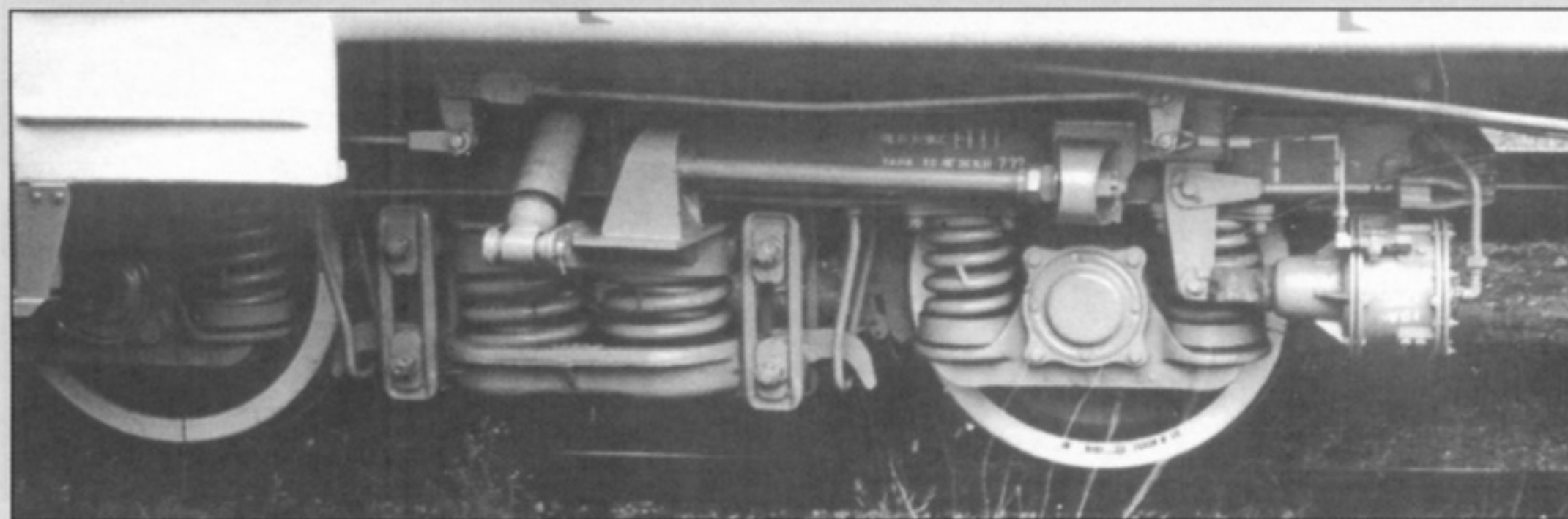


Тележка немоторного вагона ЭД9М-0074 Фото А.Голубенко

на два десятивагонных поезда с расцепом на отдельные вагоны. Приобретено новое оборудование для ремонта и диагностики. Созданы все условия для обслуживания, ремонта и эксплуатации этих электропоездов. Самый первый поступивший электропоезд был ЭД9М - 0046. На середину 2004 года их было 9. Они эксплуатируются в щадящем режиме, т.е. расстояние участков обращения не превышает 60 - 70 км. (Она осталась городской железной дорогой). В связи с электрификацией, продолжились плечи обслуживания трех направлений. Это Волгоград - Котельниково, Волгоград - Саратов, Волгоград - Петров Вал. На этих участках расстояние увеличилось до 150 - 300 км. Кроме того, волгоградцы сами переоборудовали ЭД9М-0073 в поезд повышенной комфортности, где он эксплуатируется в скоростном режиме до Саратова двумя локомотивными бригадами.

Из беседы с эксплуатационниками и ремонтниками стало ясно, что поезд хороший, условия эксплуатации и ремонта в депо есть, особый режим работы электропоездов продлит их долговечность, и вопросов по их серьезному ремонту долго не возникнет у руководства депо.

В начале октября 2004 г. я посетил мотор-вагонное депо Горький Московский (ДОПР-2), где продолжил знакомиться с условиями эксплуатации ремонта электропоездов ЭД9М и ЭД9МК.



Сама Горьковская ж.д. является первопробником в испытании различных видов МВПС. Здесь в различные годы эксплуатировались и получали путевки в жизнь электропоезда ЭР7, ЭР9, дизель поезда Д1 и моторы АЧ2. Так уж сложилось, что первый электропоезд ЭД9М - 0028 поступил на эту дорогу, а электропоезда ЭР9 и моторы АЧ2 и сегодня перевозят пассажиров, несмотря на большой срок их эксплуатации.

Немного о приписном парке депо. На сегодня депо имеет подвижной МВПС различных модификаций, от электропоездов ЭР9 до ЭД9М. Нет только электропоездов ЭР9М. Полигон их обращения достаточно широк, т.е. от Владимира до Кирова и от Вековки до Серга-

ча, а также от Арзамаса до Горького. Кроме того электропоезда обслуживают внутригородские перевозки Нижнего Новгорода и Балахнинскую ветку. Горьковское депо обслуживает скоростное движение на участках Горький - Киров, Горький - Муром и Горький - Дзержинск электропоездами ЭД9М, МК. Что касается электропоездов ЭД9М, то первый электропоезд поступил в депо в июне 2001 г. (ЭД9М - 0051). Затем в депо пришли два электропоезда 0054 и 0058, примечательно, что электропоезд ЭД9М - 0058 был окрашен в зеленый цвет по типу электропоездов ЭД4М. Поезд сразу поступил во Владимирское депо (впоследствии он вернулся обратно в Горький). Некоторое время спустя, для обеспечения скоростного движения между Горьким и Кировом из Казани

(окончание в сл. номере)

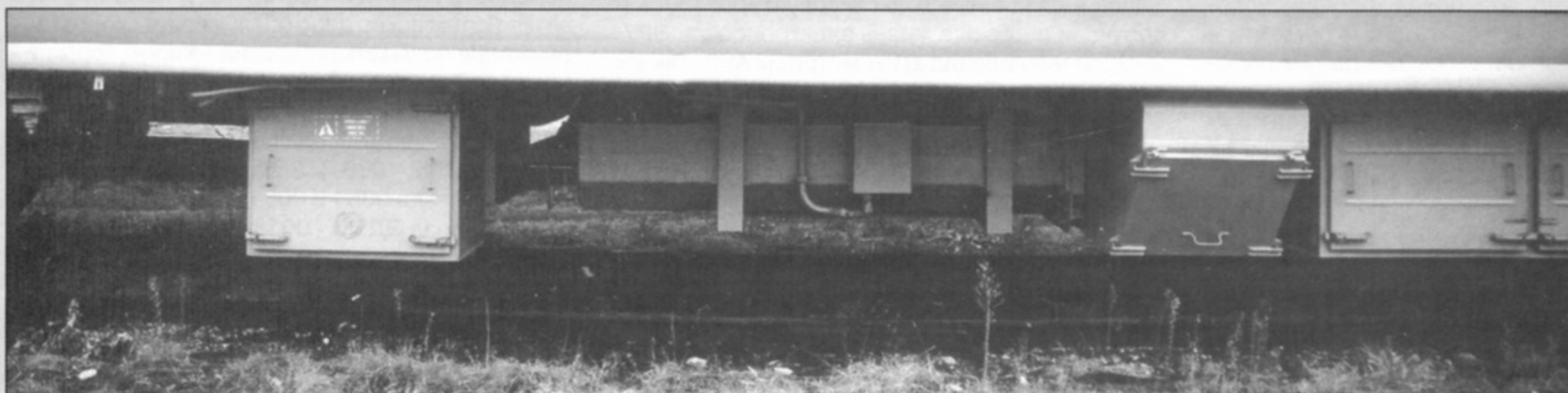


Стр.14. Вид сбоку головного вагона и подвагонное оборудование ЭД9МК.
Фото А.Голубенко.



На цв. вкладке: ЭД9М-0110 в шестивагонном исполнении - один из последних поступивших в депо Горький-Мск.
Фото А.Недовиченко

ЭД9М-0074 линии Н.Новгород- Муром. Вид спереди. Заводская табличка.
Вид сбоку ЭД9М.



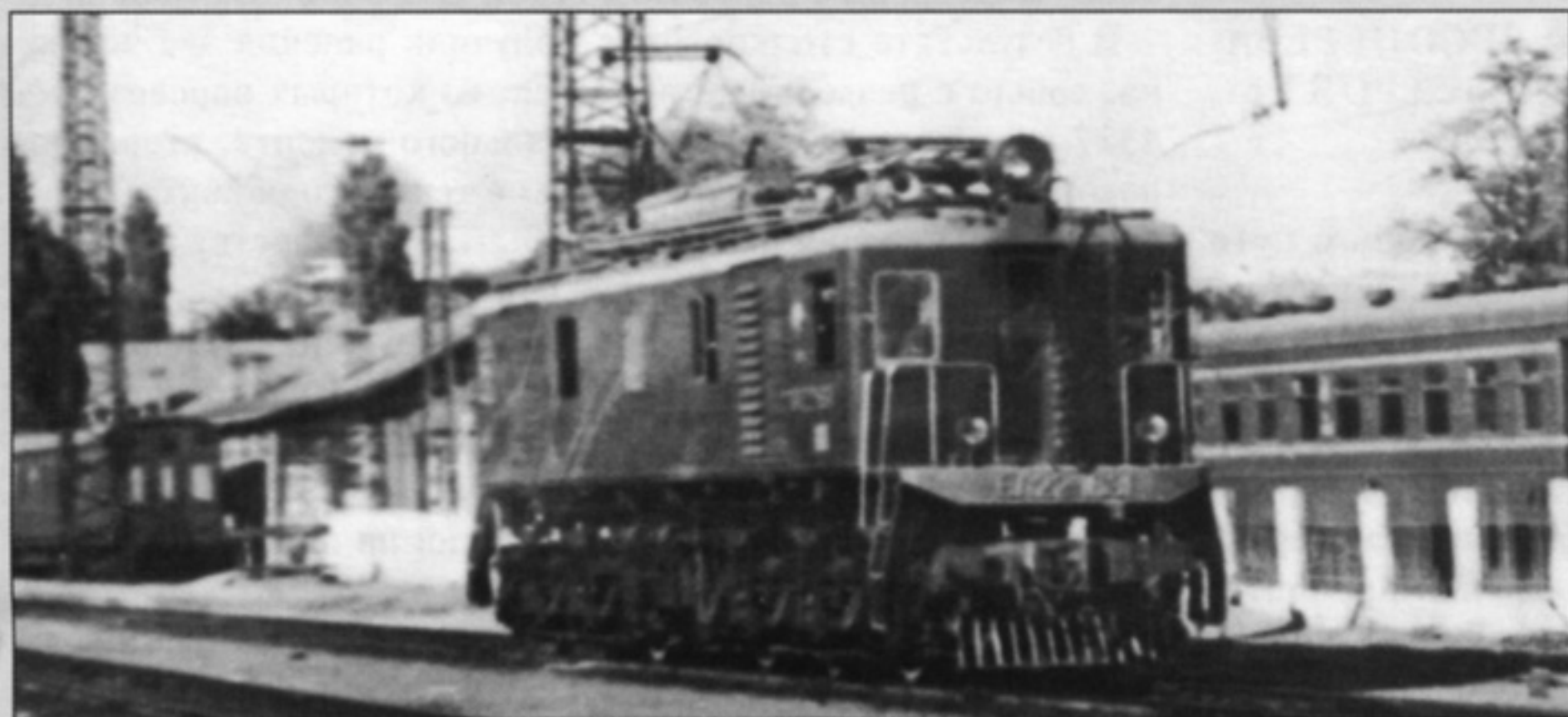




ТЭМ3-008, г. Когалым, ТУПТОиКО Лукойл-Энергогаз. Фото А.Максимова

ЧС2^Т-995 с фирменным поездом "Юность" Москва - Санкт-Петербург. Ст. Москва-пасс. Октябрьская. Фото Ю.Акимова





Электровоз ВЛ22М-1631 в Ереване.
1968 г.
Фото В.Мельникова



ТЭП10-074,
фото В.Родионова,
из собрания музея Астрахань-2



Табличка Луганского завода 1960 г.
Фото Р.Мишина



Из архивов бывшей Омской ж. д. за 1952 г. ...

События, отраженные в представленных документах, произошли более полувека тому назад на подъездных путях станции Куломзино. Ныне это станция Карбышево-1, расположена на линии Челябинск-Омск и входит в состав Омского узла.

Паровозы, ставшие "героями" происшествий, уникальные. Это, видимо, были последние паровозы до революционной России, сохранившиеся к тому времени на сети железных дорог СССР.

К примеру, паровоз серии Н^в. Это был первый пассажирский паровоз с тремя ведущими осями, выпущенный в России в конце XIX в.

А паровоз серии А^в был родоначальником русских пассажирских паровозов с осевой формулой 2-3-0, занявших тогда первые буквы русского алфавита.

Последним из этой серии был паровоз серии К^в, кстати, еще работавший в то время на Омской ж. д. с пригородными поездами.

ПРИКАЗ

НАЧАЛЬНИКА ОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

От 22 марта 1952г. № №245/Н г. Омск

ОБ АВАРИИ НА ПОД*ЕЗДНОМ ПУТИ ЛЕСОПЕРЕВАЛОЧНОЙ КОНТОРЫ "ГЛАВДАЛЬСРЕДАЗСТРОЯ" ст. КУЛОМЗИНО

17 марта 1952г. в 13 часов 45 минут на подъездном пути ст.Куломзино, арендуемом лесоперевалочной конторой, вследствие грубого нарушения трудовой дисциплины и п. 427 ПТЭ, п. 87 Инструкции по техники безопасности, допущена авария.

Расследованием установлено, что вследствие прекращения погрузочных работ, паровоз серия Н^в №151, принадлежащий лесоперевалочной конторе, в ожидании разрешения на отправку в депо Московка для производства промывочного ремонта, находился под охраной машиниста лесоперевалочной конторы ЦИКИНА, который без разрешения, самовольно при отсутствии пом.машиниста произвел перестановку четырех вагонов и заехал в тупик для набора воды. Во время набора воды машинист ЦИКИН допустил употребление спиртных напитков. После набора воды, выезжая из тупика к месту стоянки паровоза, машинист ЦИКИН в нетрезвом состоянии, не наблюдая за свободностью пути, развил скорость до 30 км/час и столкнулся с впереди стоящими вагонами.

В результате столкновения сошел с рельс одной колесной парой полувагон № №994895, который поврежден в объеме текущего ремонта. От столкновения причинен убыток в размере ориентировочно 10 тыс. рублей.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Дело на основного виновника аварии - машиниста паровоза лесоперевалочной конторы т. Цикина передать следственным органам для привлечения к судебной ответственности.

2. Убытки от столкновения паровоза Н^в № 151 с подвижным составом МПС отнести на лесоперевалочную контору "Главдальсредазстроя".

Начальник Омской железной дороги Директор-полковник тяги (Даниленко)

(Государственный архив Омской области ф. №358, оп.№ 37, д. № 76)

ПРИКАЗ

НАЧАЛЬНИКА ОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

От 14 января 1952г. № 28/Н г.Омск

О КРУШЕНИИ НА ПОД*ЗДНЫХ ПУТЯХ МЕЛЬКОМБИНАТА № 1 МИНИСТЕРСТВА ЗАГОТОВОК

7 января 1952г. в 3 часа 15 мин, паровоз серии А^в №59, принадлежащий Мелькомбинату №1 Министерства Заготовок, находящийся на подъездном пути ст. Куломзино под охраной помощника машиниста Мелькомбината т. Андринского стоял на 1-м элеваторном пути. Вследствие течи продувного крана паровоз примерз к рельсам. Пом.машиниста т. Андринский решил сдвинуть паровоз с места, для чего предложил сцепщику Горчакову и 3 грузчикам толкнуть паровоз стоящим вагоном. После первого толчка паровоз с места не был сдвинут. Андринский попросил сцепщика Горчакова открыть регулятор, который выполнил это распоряжение, с паровоза сошел и совместно с 3-мя рабочими вновь стали толкать паровоз двумя вагонами. От толчков паровоз пришел в движение и при открытом регуляторе быстро начал набирать скорость, выбил ворота Мелькомбината №1 и, никем не управляемый, выехал с путей Мелькомбината, взрезал стрелку № 72 ст. Куломзино и со скоростью до 40 км/ч проследовал рзд. "Госрезерв". В 9 метрах от контрольного столбика стрелки примыкания на п/пути Нефтебазы паровоз этот столкнулся со стоящим маневровым паровозом серии О^в №4527 Омской ж. д.

В результате столкновения получили ранения два человека, сошло с рельсов два паровоза, из которых паровоз №№ 4527 поврежден в объеме капитального ремонта, второй паровоз №59 и два вагона - в объеме текущего ремонта.

От столкновения причинены убытки государству в размере ориентировочно 205 тысяч рублей.

Крушение произошло вследствие нарушения Правил технической эксплуатации п.п. 108, 201, 203 пом. машиниста т.Андринским, который, не имея права управления паровозом, самовольно привел в движение паровоз, хуже того, после открытия регулятора т. Андринский на паровозе не находился.

Крушению способствовало то обстоятельство, что зам. директора Мелькомбината До 1 т.Шкарлупелов понуждал пом. машиниста т.Андринского, не имеющего права управления паровозом, производить маневры. Тов.Шкарлупелов 5.01-52г. отстранил от работы составителя т. Дыбля и сцепщика тов. Горчакова, законно отказавшихся производить маневровую работу с одним помощником машиниста, чем создавал опасность в работе составительской бригады, толкал работников на явное нарушение Правил технической эксплуатации жел. дорог.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Дело на основных виновников крушения — пом. машиниста Мелькомбината № 1 т. Андринского и зам. директора Мелькомбината №1 т.Шкарлупелова передать следственным органам для привлечения к судебной ответственности.

2. Убытки от столкновения паровозов А^в № 59 и О^в №4527 и расходы по ликвидации последствий взыскать с Мелькомбината №1...

Начальник Омской железной дороги Директор-полковник тяги (Даниленко)

(Государственный архив Омской области ф. №358, оп.№37, д. № 74)

КАЗЕННЫЕ И ЧАСТНЫЕ

(выступление на научно-технической конференции ВОЛЖД на тему
"Роль частного предпринимательства в развитии железных дорог России",
Москва, 2005 г.)

Перед участниками конференции, казалось бы, главной задачей должен являться анализ того, какая форма экономической деятельности — государственная или частная — являлась наилучшей для развития и деятельности железных дорог. На самом же деле на этот вопрос нет, и не может быть чёткого ответа.

Рассмотрим, как обстояло дело с этим в наиболее развитых государствах мира.

1

В Германии к началу XX века функционировало 6 самостоятельных региональных железнодорожных обществ, каждое — со своими типами локомотивов и вагонов, и со своими лучшими или худшими результатами эксплуатации. Все железные дороги были в 1920 году объединены (не от хорошей жизни) в единое частно-государственное предприятие (DRG). Сразу после объединения возник вопрос — какие типы локомотивов и вагонов из всего разношерстного парка принимать в дальнейшем как единые, унифицированные, и какие типы следует создавать вновь. Решения были найдены, и сложившиеся Германские государственные железные дороги прекрасно работают до сих пор.

В Великобритании 90 частных больших и маленьких железных дорог были объединены в 1923 г. в 4 крупных территориальных частных компании (LNER, LMSR, GWR и SR). Каждая действовала самостоятельно, но они тесно сотрудничали, организовывая прямые транзитные маршруты между регионами, находившимися на территориях разных компаний; между ними существовала и реальная конкуренция при наличии у разных компаний параллельных направлений грузо- и пассажиропотоков. В 1945 г. к власти в стране пришло лейбористское правительство, которое национализировало все железные дороги. В результате такой формы управления в течение почти 30 лет Британские железные дороги оказались на пути развала. После прихода к власти консерваторов новое пра-

вительство Великобритании было вынуждено вернуться к приватизации железных дорог ради их спасения, и это решение вновь оживило стальные пути.

Во Франции существовало 6 крупных частных железнодорожных компаний, но в 1936 г. была создана единая сеть государственных железных дорог (SNCF), благополучно развивающаяся и поныне. А в США все железные дороги были и остались частными — результаты оказались также неплохими.

Таким образом, в одних странах развитие и процветание железнодорожного транспорта смогло обеспечивать государство, в других — ту же роль играл частный капитал.

Поэтому о единой для всех стран наилучшей форме собственности в железнодорожном деле спорить бессмысленно. Нам интереснее другое: оценить, как складывались в России отношения между частным и государственным капиталом в железнодорожном деле, как сосуществовали частные и государственные ("казенные") железные дороги — вот вопросы, ответить на которые в двух словах трудно по причине их объёмности и сложности, но в общем можно сказать следующее.

2

С одной стороны, существовала жесткая государственная дисциплина, которая касалась таких принципиальных вопросов как взаимозаменяемость, стандартизированное единство средств сигнализации и связи, ширины колеи, габаритов подвижного состава, конструкции сцепок и т.д.

Только в результате такого подхода в России уже в 1879 г. оказалось возможным введение так называемого общего парка грузовых вагонов, ликвидировавшего все перегрузки между частными и государственными железными дорогами. Обратите внимание — в XIX веке ничего подобного в других странах мира еще не было. В конце 1890-х гг. МПС выпустил Правила Технической

Эксплуатации (ПТЭ), обязательные в равной степени, как для казенных, так и частных железных дорог, причем проекты строительства последних подлежали утверждению в МПС, которое осуществляло и техническую приемку сооруженных частных линий перед их вводом в эксплуатацию, включая проверку качества состояния путей и испытания искусственных сооружений. В результате, с технической точки зрения, никакой серьезной разницы между частными и казенными железными дорогами не существовало. Итак, дисциплинирующая и организующая роль государства была бесспорна и необходима.

3

С другой стороны, именно частные железные дороги выступали как инициаторы всего нового в техническом прогрессе, непрерывно беспокоили МПС своей, непривычной чиновникам, инициативой, предприимчивостью, новыми идеями. Научно-Технический Совет МПС был, как правило, раздражен этим и неоднократно необоснованно тормозил своими запретами технический прогресс, — но, вместе с тем, добивался того, чтобы частная инициатива была не временно-спекулятивной, а технически и экономически обоснованной.

Одновременное наличие в России казенных и частных железных дорог способствовало быстрейшему развитию общей железнодорожной сети страны, причём удалось установить такую систему цивилизованного сосуществования обеих форм собственности, которая служила во благо общественных интересов страны.

Частные железные дороги не могли успешно развиваться без наличия технических специалистов высочайшей квалификации. В связи с этим следует вспомнить несколько имен.

Е.Е.Нольтейн и Московско-Казанская ж.д.; К.Н.Сушкин и Коломенский завод

Начальник службы пути частной Московско-Казанской ж.д. Е.Е.Ноль-

тейн, активный создатель многих новых типов паровозов в тесном контакте с частным же Коломенским заводом, еще в конце 1890-х годов предсказал, что будут нужны пассажирские паровозы с колесами меньшего диаметра, чем 1900 мм, так как для большинства линий лучше подойдут паровозы с колёсами диаметром 1700 мм. Министерство долго сопротивлялось, хотя многие дороги уже просили создать вариант паровоза Н (1-3-0) с колесами диаметром 1700 мм. Наконец, чиновники дали добро...

Новые локомотивы Н^д и Н^в стали самыми распространенными пассажирскими паровозами в России в начале XX века.

То же самое произошло с паровозами серии А (2-3-0) с колесами 1900 мм. Нольтейн настаивал, на необходимости иметь паровозы и с колесами 1700 мм. Московско-Казанская ж.д. (Нольтейн) совместно с частным Коломенским заводом (конструктор К.Н.Сушкин) рискнули и сделали на свой страх и риск такой паровоз (серия Ж), и на эти локомотивы сразу возник огромный спрос. На базе паровоза серии Ж Нольтейн и Сушкин создали, впервые в России, паровозы с перегревателями пара в дымогарных трубах и машинами простого действия взамен машин системы компаунд (серия З).

Результат оказался настолько ошеломляющим, что больше паровозы с машиной компаунд в России не строились, а Московско-Казанская ж.д. немедленно переделала все свои паровозы серии Ж в серию З.

Создание, при колоссальном противодействии МПС, русских сочлененных паровозов системы Маллет (серия И, 0-3+3-0) - это Нольтейн и Сушкин. Создание паровозов с повышенным расположением котла, для того, чтобы разместить нижнюю часть топки выше рамы, тем самым расширить её площадь и повысить скорость парообразования (пассажирские локомотивы серий К, И, К^у, товарные паровозы серии V ("Ижица") - это тоже дело голов и рук Нольтейна и Сушкина, всё время трудившихся в тесном контакте и в отчаянной борьбе с чиновниками из МПС. В результате трудов этих блестящих инженеров все типы российских паровозов после 1907 г. стали выпускаться с высоко-поднятым котлом, машиной простого действия и перегревом пара. Не забудем также, что позднее К.Н.Сушкин создал широко известный всем паровоз С^у.

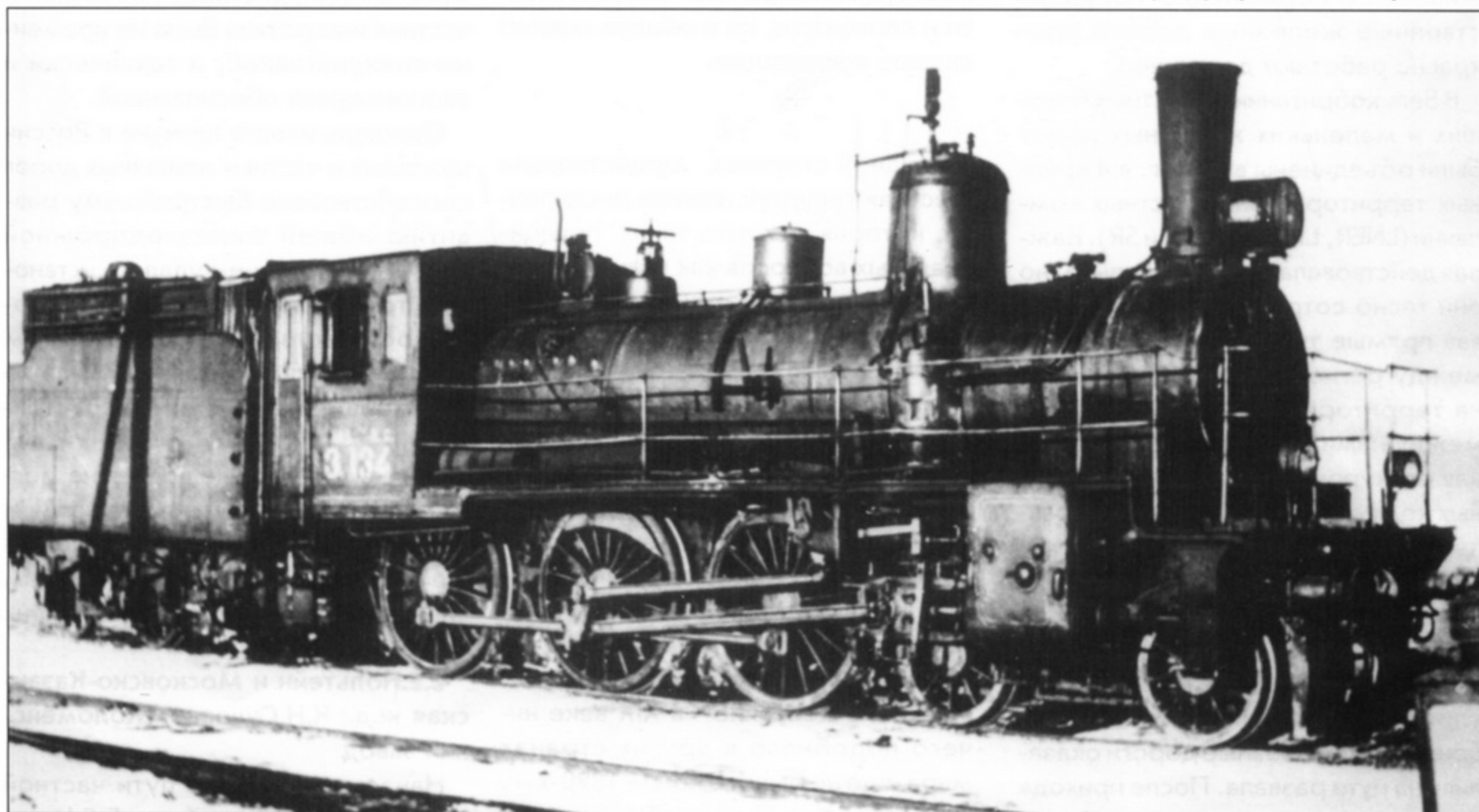
В.И.Лопушинский и Владикавказская ж.д.

Другая частная железная дорога - Владикавказская. Собственных

машиностроительных заводов у нее не было, но была грамотная инициатива, и не только - был свой достаточно мощный и, самое главное, очень квалифицированный инженерный аппарат во главе с начальником службы пути В.И.Лопушинским. Это он - инициатор появления пассажирских паровозов серии А - первых российских паровозов с осевой формулой 2-3-0, затем - более мощного паровоза серии Г с той же осевой формулой и поэтапного создания всё более мощных товарных паровозов 1-4-0 серий Х, Ц и Ш. Он разрабатывал технические задания, и даже эскизные проекты новых паровозов и добивался их постройки на русских и зарубежных заводах. Позднее на базе паровоза Ш был с участием проф.Н.Л.Щукина разработан паровоз серии Щ, признанный МПС основным, универсальным типом для всей сети отечественных железных дорог, как казенных, так и частных. Но и этого мало.

Лопушинский создал в 1912 г. проект первого пятиосного паровоза (серия Э, 0-5-0). Технический совет МПС был категорически против пятиосных паровозов без направляющих бегунков, но тем не менее Лопушинский договорился с владельцем Луганского завода Гартманом об изготовлении хотя бы опытной партии. По результатам испытаний

Паровоз серии З-134 Владикавказской ж.д. Первая на русских дорогах серия паровозов, имевших пароперегреватель. Из архива.





ции со стороны проф. Ю.В. Ломоносова выступил с техническим проектом создать первый в России паровоз с 4-цилиндровой машиной системы де-Глен-компаунд. Окончательный проект и опытную партию этих паровозов (серия У, тип 2-3-0) выполнил частный Путиловский завод под прямым руководством главного инженера М.В. Гололобова. Созданный паровоз с колесами диаметром 1700 мм обеспечивал на Рязано-Уральской ж.д. со слабым верхним устройством путей совершенно спокойный ход при скорости до 115 км/ч. Между прочим, в России сохранился один экземпляр этого единственного в нашей стране типа паровоза с паровой машиной де-Глен - он вез траурный поезд В.И. Ленина - цел в полной сохранности; к сожалению, его практически невозможно увидеть. Здесь, конечно, очень важно вмешательство ВОЛЖД с обращением в правительство Москвы, ОАО РЖД и ВООПИК о том, чтобы сделать этот ценнейший памятник истории техники общедоступным для осмотра.

Для оценки деятельности частного предпринимательства в железнодорожном деле очень важно отметить, что новый тип паровоза определялся его заказчиком (обычно - начальником службы пути данной железной дороги) на основании собственного анализа недостатков существовавшего парка локомотивов и причин их несоответствия конкретным особенностям данной железной дороги и условиям эксплуатации. Именно заказчики, как правило, имели самое четкое техническое представление о путях решения выдвигаемых им требований и выходили в конструкторские бюро частных заводов с отработанным техническим заданием, а иногда - и с техническим проектом, и, нередко, сами участвовали в доведении технического задания до рабочего проекта и до установочной серии. Всё это указывает на высокую профессиональную грамотность сотрудников и руководителей технических служб частных железных дорог.

Частные паровозостроительные заводы отличались от государственных тем, что имели возможность разрабатывать по заказам железных

дорог паровозы новых типов и выпускать их опытные партии независимо от того, одобрен ли данный проект локомотива Научно-Техническим комитетом МПС Российской Империи. Это, безусловно, способствовало быстрейшему появлению новых типов паровозов и внедрению в их конструкцию новых технических решений, но при этом, конечно, заводы шли на определенный риск в том случае, если техническое задание заказчика и/или собственное конструкторское решение оказывались неудачными, и созданный локомотив не получал одобрения МПС и не мог поступать в серийное производство. Это обстоятельство накладывало особую ответственность как на заводы-изготовители, так и на железные дороги - заказчики новых локомотивов. В таких условиях требовалась высокая техническая грамотность не только инженеров технических служб железных дорог - авторов технических заданий на разработку, но и заводских инженеров - создателей рабочих проектов и опытных образцов новых паровозов. Конечно, технические службы далеко не всех частных железных дорог обладали такими квалифицированными кадрами, как Нольтейн и Лопушинский, и многие железные дороги передавали заводам только самые общие требования к желаемым ими локомотивам. В ряде случаев заводы сами проявляли инициативу по созданию новых паровозов - следует упомянуть, в частности, Брянский завод, создавший очень удачный курьерский паровоз 2-3-0 серии Б (главный конструктор - инж. Н.Ф. Денисов), и Сормовский завод, выпустивший превосходный паровоз 1-3-1 серии С и товарный паровоз 0-4-0 серии V^c (главный конструктор - инж. Б.С. Малаховский), но нельзя забывать и о Путиловском заводе, где инж. А.В. Гололобов создал по наметкам заказчиков такие интересные паровозы, как 2-3-0 серии У и 2-3-1 серии Л. В ряде случаев частные заводы приглашали сотрудничать ученых (профессора Ломоносов, Петров, Раевский и др.), и те не гнушались такой "низменной" работой, как создание новых локомотивов.

Частные железные дороги являлись не отдельными штрихами в российской сети железных дорог - их общая

длина составляла десятки тысяч километров, и среди них были дороги магистрального значения и качества - помимо упомянутых выше Московско-Рязанско-Казанской и Владикавказской железных дорог, нельзя забывать, например, о Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Киево-Воронежской и Либаво-Роменской линиях, обеспечивавших надежную связь Поволжья, центра России и Украины с незамерзающими портами Балтийского моря.

Необходимо отметить и важную культурную роль частных железных дорог в местностях, по которым они были проложены. Строительство их сопровождалось возведением школ, технических училищ, больниц, амбулаторий и театров; благодаря вниманию со стороны руководителей частных дорог, в ранее безлюдных пригородных местах быстро возникали тянувшиеся бесконечной лентой благоустроенные популярные дачные поселки с летними театрами - на Московско-Ярославской ж.д. от Перловки до Пушкина и от Подлипков до Щелкова, на Московско-Рязанской линии - от Вешняков до Раменского, включая специально спроектированный и возведенный "Лесной городок" у пл. Прозоровская (ныне Кратово).

Владикавказская ж.д. провела огромную работу по цивилизации Северного Кавказа, включая создание практически заново самого Владикавказа и соединенных железной дорогой благоустроенных курортов района Минеральных Вод, а также организовала быстрое и удобное морское и шоссейное сообщение центра России с новым курортным районом - Черноморским побережьем от Новороссийска до Батума. В этом отношении частные железные дороги оказывались намного дальновиднее и предприимчивее казенных.

Поэтому не следует искать ответа на вопрос - какая форма собственности лучше в железнодорожном деле: в нашей стране обе формы оказались хорошими и прекрасно дополняли одна другую, главное, чтобы при замене одного монополиста другим не пострадало главное - железные дороги России.



... Хотелось бы дополнить заметку В.Власенко в ЛТ №3/2005 в продолжение темы об уцелевших паровозах ЛВ в России.

На Южно-Уральской железной дороге в депо Златоуст имеется еще одна машина ЛВ-0044. К сожалению, этот паровоз летом 2004 г. был разукomплектован при ремонте ЛВ-0165, который отличался от остальных зеленым цветом. В это время в цехе находился Гр-185 с С.К. д.ж.д. Сам по себе паровоз ЛВ-0044 в хорошем состоянии: бандаж не изношенные, котел хорошо сохранился - еще остались мешочки с силикагелем. Я осматривал стенки огневой коробки со стороны воды, через отверстия снятой арматуры и из топки, законсервирована ходовая и машина - осталась рамка жезлоуловителя, обшивка будки и котла не гнилые.

Но был снят ряд важных «для жизни» деталей, таких как рессоры, подвески и балансиры 3,4 сцепных колесных пар, левая щека контркривошипа, стокер, триангели, тяги, рычаги, башмаки и валики тормозной рычажной передачи паровоза и тендера, крышки буксовых подшипников поддерживающей тележки паровоза и обеих тележек тендера, арматура в будке и на котле, часть тормозного оборудования, питательный насос, инжектор (кстати, этот паровоз оборудован всего одним инжектором). Автор заметки сам участвовал в демонтаже тормозной рычажной передачи с ЛВ-0044 при подготовке к пересылке ПЗ6-0232 из депо Златоуст на Куйбышевскую дорогу в ноябре 2004г. Оказалось зря... Но это тема для отдельного разговора.

Очень жаль, что ЛВ-0044 - эта хорошо сохранившаяся машина могла бы еще послужить украшением любого ретро-тура - теперь стоит среди металлолома и ржавеет.

Приемщик локомотивов ТЧ-Уфа, Романов Д.В.
Паровоз ЛВ-0044 на угольном складе депо Златоуст. Июль 2004 г. Фото Романова Д.В.

Кто чего не строил и не строит ?

Двенадцатый номер журнала за прошлый год был отмечен одной по-своему весьма любопытной публикацией под названием «Кто чего строил?». (Выделено мной - А.К..)

Любопытной же ее надо признать хотя бы потому, что ее автор, всем известный в качестве человека, в совершенстве владеющего пером и кувалдой, как видно, к настоящему времени довел свое мастерство уже до такой степени, что решил объединить данные инструменты, так сказать, получить два удовольствия в одном флаконе. А для демонстрации серьезности своих намерений им был взят на вооружение старый добрый принцип, суть которого исчерпывающе определяется фразой: «Бей своих, чтобы чужие боялись»!

В самом деле, уж кто-кто, а Ю.И. Филатов выглядит, прямо сказать, не очень-то похожим на пламенного апологета коммунистической идеи, скорее уж ему подошло бы звание какого-нибудь заслуженного Диссидента МПС. (Одно только регулярное прослушивание им по крайней мере, с середины 60-х годов передач «Голоса Америки», - см. «Воспоминания о Бискалже» в ЛТ- №№10/2003, - о чем-нибудь да говорит). И что же конкретно инкриминируется ему в данном случае

нашим бдительным товарищем (виноват, господином !) - сокрытие роли ГУЛЖДС в строительстве линии Сталинск - Абакан ? Так ведь и сам «сигнализатор» никаких конкретных фактов насчет этой роли в своей бумаге привести не смог! (Вечная история с черной кошкой в темной комнате...) Ну да что обращать внимание на подобные мелочи...

Как было сказано об одном милом сердцу персонаже, усердие все превозмогает. Продолжение этой фразы, присочиненное Козьмой Прутковым, мы вспоминать не будем...) В общем, все бы ничего, одно плохо. - О делах железнодорожных у нас пишет далеко не один Ю.Филатов, и в поисках политически ошибочных публикаций, увы и ах, далеко ходить не приходится. В самой первопрестольной, к примеру, живет и творит некий весьма плодовитый автор, выпустивший из-под своего пера, помимо всего прочего, книжку о паровозах серии С и целый ряд журнальных статей (среди которых в первую очередь вспоминается почему-то эссе о вагонных окнах). Справедливости ради скажем, что среди его сочинений есть парочка тех, которые выглядят вполне идеологически выдержанными. Но, к сожалению, чаще встречаются совсем иные публикации - откровенно аполитичные, безыдейные, в которых порой даже проскальзывают нотки некой ностальгии по былым временам...

В общем, Ю.Филатов отдыхает. Нет ничего удивительного в том, что эти сочинения (как нам доподлинно известно) с удовольствием читают даже самые махровые враги перестройки и противники реформ.

Вопрос: и куда же смотрит при этом наш новоявленный не то Белинский, не то Красовский?! Так и хочется сказать: сударь, вот на что Вам следовало бы в первую очередь обратить свой критический взгляд, дабы вывести незадачливого сочинителя на чистую воду! Да и Ваша собственная известность, в конце концов, от этого бы только расширилась, выйдя, пожалуй, за пределы круга железнодорожных любителей...

Ну, а в отношении пресловутой тачечной возки, очевидно, пора бы уже и успокоиться. Хотя бы потому, что никакой возки при строительстве железных дорог у нас сейчас нет вообще, - ни тачечной, ни автомобильной, т.к. нет самого железнодорожного строительства, которое в современной России просто приказало долго жить (подобно целому ряду других отраслей отечественной экономики), правда, не из-за своей лагерной сущности, а по нескольким иным причинам. Но, тс-с-с! Ни слова больше! Самое время вернуться к злободневному обличению исторических передряг 70-летней давности..

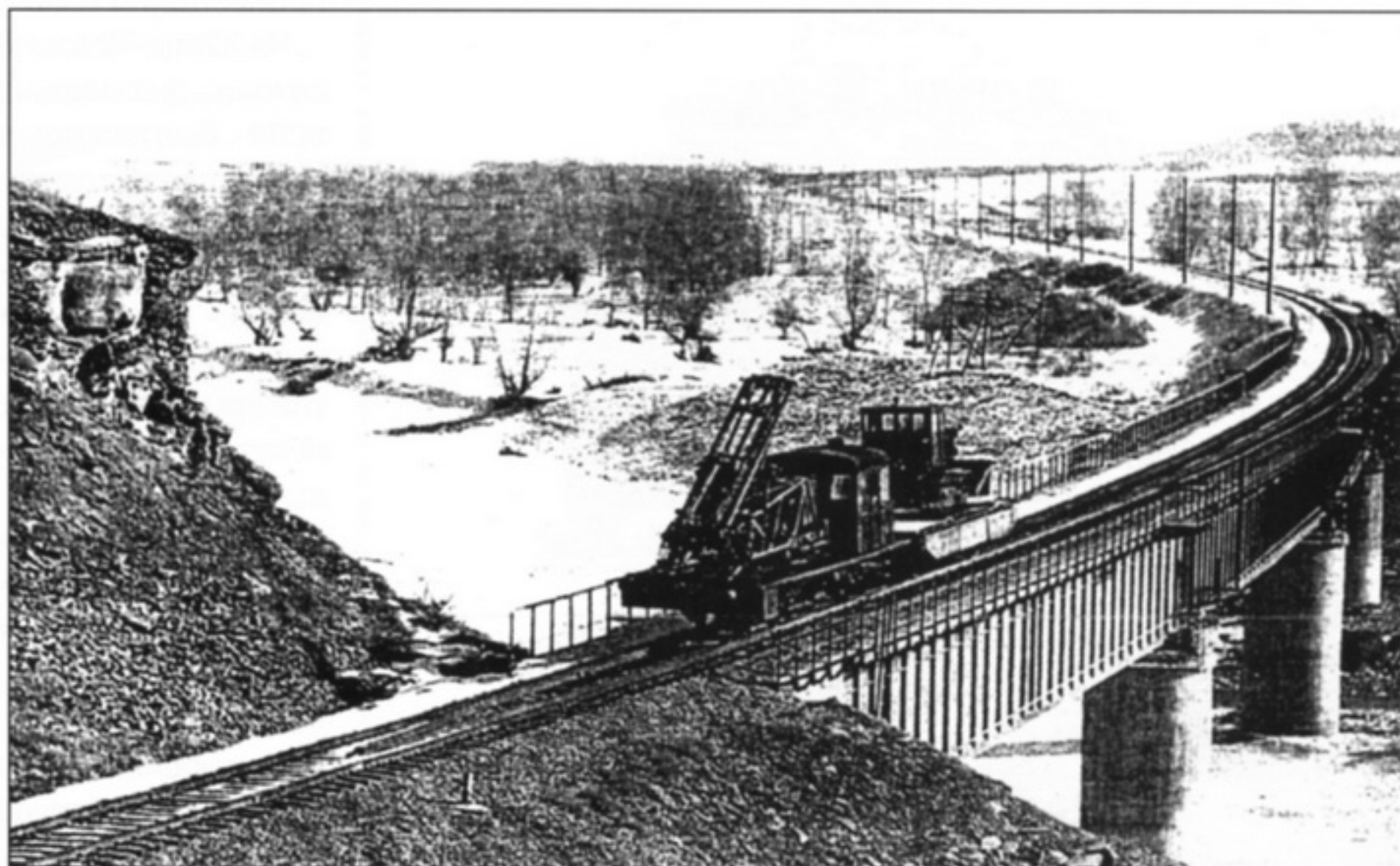
А.Колесов, апрель 2005

Абакан - Тайшету - 40 лет

Пролог. Дорога глазами очевидца

Трасса железной дороги Абакан - Тайшет, начинаясь на ст. Абакан, резко поворачивает на юг и пологой дугой пересекает обширную пойму рек Абакан, Енисей и Минусинскую протоку р. Енисей тремя большими мостами. Обходя с юга г. Минусинск, дорога поднимается на обширное степное плато с небольшими сосновыми борями и устремляется на восток, к реке Туба. Пересекая эту широкую горную реку большим многопролётным мостом, от ст. Курагино - границы предгорного подтаёжья - дорога начинает постепенно подниматься к перевалу у горы Бурлук, проходя через него Кордонским тоннелем длиной 820 м. Сразу за тоннелем распадок ручья Андреев ключ, пересекая его высоким виадуком, трасса дороги выбегает в красивейшую долину реки Кизир. Проходя по ее обрывистому правому берегу, выше старого тракта на Артёмовские прииски, дорога прорезает один из крутых мысов коротким 150 метровым Кизирским тоннелем, и от ст. Кизир резко поворачивает на север. Минуя ст. Журавлево у деревни Усть-Каспа, пересекая высоким виадуком долину ручья Каспа, дорога уходит влево, покидая долину Кизира, и по боковому распадку поднимается к перевалу, который пересекает Каспинским тоннелем (1550 м). Перед ст. Кошурниково дорога пересекает мостом-виадуком долину реки Канзыба с идущей вдоль нее автодорогой к Краснокаменскому железному руднику. Большая техническая станция Кошурниково, где осматриваются поезда, и меняются локомотивные бригады, расположилась в широкой горной долине реки Джебь. Рядом - г. Артёмовск, в этих местах еще до революции мыли золото на приисках. От станции Кошурниково, пройдя крутой мыс первым Джебским тоннелем протяженностью 210 метров, и, пробежав с десяток километров, трасса начинает крутой подъем (до 14 о/оо) на Сисимское нагорье, активно петляя по горным распадкам Джебского ущелья. Ст. Стофато, Джебь... Самые замысловатые петли начинаются от ст. Джебь.

Войдя в узкое ущелье, трасса дороги резко уходит вправо. Далее, врезаясь в скальный массив крутой дугой второго Джебского тоннеля (680 м), она пролегает в теснине ущелья, разворачиваясь на 180°, поднимается по скальной полке по другой его стороне. Трасса пересекает боковой глубокий распадок самым грандиозным Джебским (Козинским) виадуком (9 пролетов, длина 270 м, высота средних опор - 56 метров).



Мост через Минусинскую протоку. 1963 г.

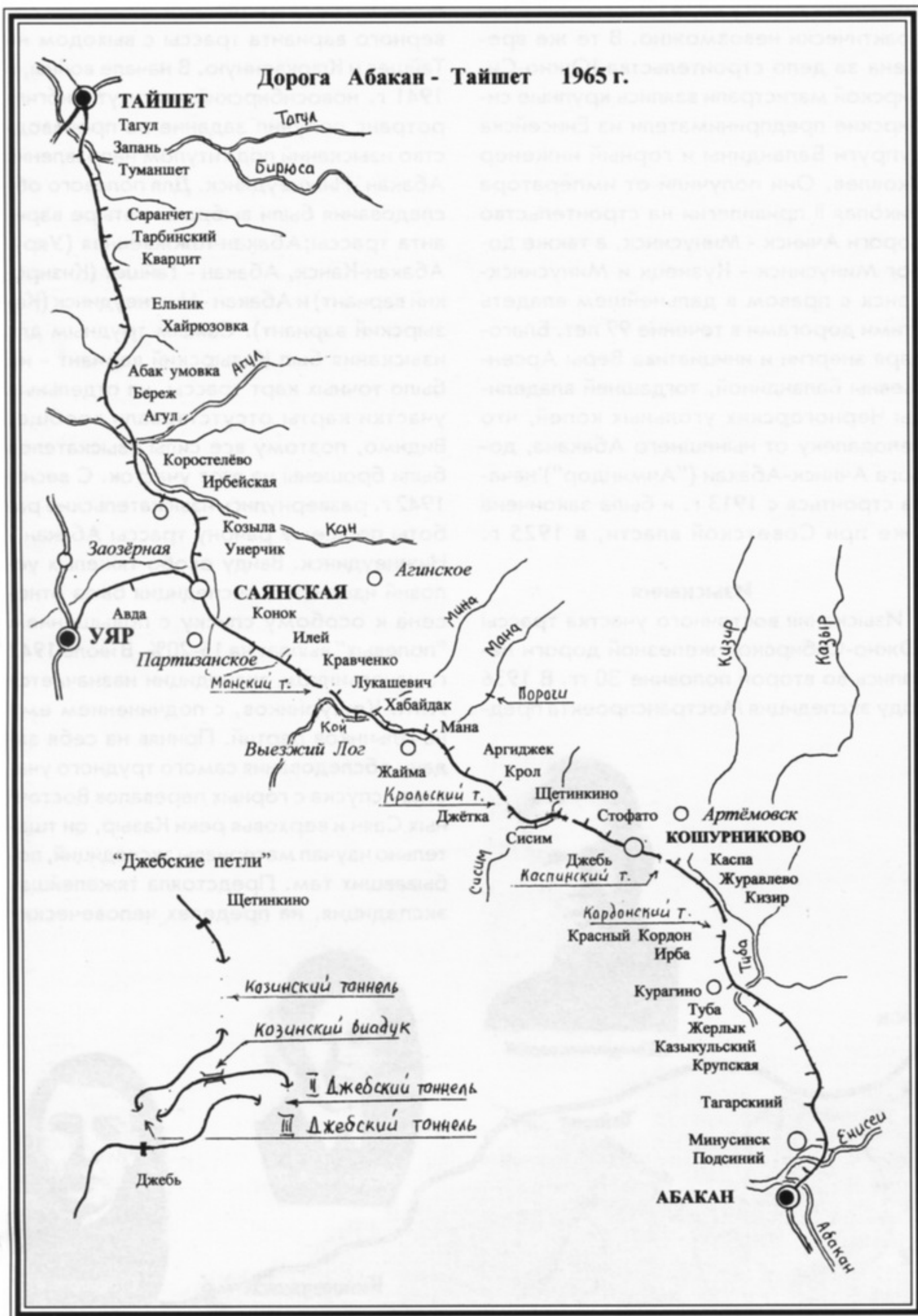
Пройдя по скальной полке горной гряды, дорога пересекает ее третьим Джебским двухсотметровым тоннелем. И вновь, развернувшись на 180° по скальной полке, нависая над железнодорожным полотном, виадук виден уже глубоко внизу, она врезается в Козинский перевал одноименным тоннелем (1350 м). Вход в тоннель - в скале, почти отвесной. Продолжая подъем, трасса выходит из тоннеля прямо в верховое болото. Впереди - за мостом - через петляющую речку Коза - Щетинкино, самая многоснежная станция магистрали: зимой высота снежного покрова достигает полутора метров. Это самый тяжелый и одновременно самый живописный участок дороги.

Перегон Джебь-Щетинкино. Длина его - 14 км, пешком по прямой - 8 км, подъем - 180 метров. На всем же 42-х километровом горном участке Кошур-

никово - Щетинкино общий подъем трассы дороги достигает 340 м. От ст. Щетинкино, полого поднимаясь вдоль реки Сисим, по Сисимскому нагорью и пересекая высоким мостом-виадуком, приток Сисима - р. Сейба, трасса дороги подбегает к самой высокой отметке - хребту Манское Белогорье. Крольским тоннелем (длиной 2252 м) пересекает дорога хребет под перевальным седлом на высоте 954 м. За тоннелем, точнее, за его припортальной выемкой, на отметке 636 км 3 пк в январе 1965 г. встретились строители Центрального и Западного участков трассы. Пройдя над рекой Крол большим виадуком, последним на трассе, дорога устремляется вниз по Крольскому ущелью. За станцией Крол с железной дорогой расстается сооруженная недавно автотрасса Минусинск-Красноярск. Пересекая р. Крол и уходя влево в распадок ручья Татарская Жай-

Последнее звено





ма, она пролегает далее на север до села Орешное. Железнодорожная магистраль же идет по Крольскому ущелью, за ст. Жайма огибает довольно примечательную двугорбую гору Аргиджек (1523 м), расположенную слева, за р. Крол. Далее трасса дороги, уже пологим уклоном, пересекает реку Мана и подходит к одноименной станции. Недалеко отсюда, на дне пешего перехода - знаменитые Манские пороги - одно из любимых мест отдыха красноярских туристов. А напротив, за Маной, у старинного таежного села Выезжий Лог в 60-е гг. снимался фильм "Хозяин тайги" с Владимиром Высоцким и Валерием Золотухиным в главных ролях. Сейчас в этих местах красноярские туристы устраивают слеты любителей КСП (клуб самодельной песни - прим. Ред.). За ст. Мана трасса дороги долго бежит по долине р. Мана, то сужающейся в

ущелье, то разливающейся в широкую долину. Недалеко от ст. Кой дорога в последний раз пересекает р. Мана большим четырех пролётным мостом. Река сопровождает трассу дороги, идущей по живописному правому берегу, с высокими, обрывистыми скалами - столбами до ст. Лукашевич. За ней река резко поворачивает на северо-запад, а железная дорога, пересекая Саянские отроги последним и самым длинным Манским тоннелем (2475 м), выходит на просторы заболоченной долины верховьев р. Рыбной, возле деревни Аргаза. Далее, поднимаясь от ст. Кравченко, трасса дороги пересекает холмистую гряду самой глубокой выемкой и высокой насыпью: распадок за ней. Ближе к ст. Саянской местность становится пологой, дорога - прямой. От бывшей ст. Конок дорога идет по степной слегка заболоченной равнине.

Станция Саянская, как и Кошурниково, крупная техническая станция, узел трех дорог. От нее уходит линия на ст. Уяр Транссибирской магистрали. Саянская - центр притяжения трех восточных районов Красноярского края. Расположенная недалеко от автомагистрали Москва - Хабаровск, она имеет хорошие автомобильные подъезды. За Саянской трасса дороги поднимается на невысокий водораздел к ст. Унерчик, а затем полого спускается в широкую полустепную долину р. Кан, где находится ст. Ирбейская и одноименный районный центр. Пересекая реки Кан и Агул двумя мостами, трасса дороги пересекает глубокое Агульское болото и вдоль поймы р. Агул поднимается к ст. Агул. В этом месте когда-то соединились Восточный и Центральный участки трассы. С правого берега р. Агул начинается тайга.

Восточный участок магистрали от Агула до Саранчета - глухая тайга. Даже летом там грязь и бездорожье, а зимой - глубокие снега. Слабохолмистая местность, болотистые таежные мари с петляющими речками, глубокие мокрые выемки и высокие заросшие насыпи. Изредка на станциях мелькают леспромысловые за колючей проволокой или "вольными" поселенцами и - комариное раздолье, гнус, слепни, клещи, с непривычки - тяжело. Красоты начинаются со станции Саранчет.

Слева - сосновые боры на взгорье, справа - реки Туманшет, Бирюса. И брошенные трассы дороги на Туманшетском кособоге. - Два трехкилометровых участка с мостами и частично сплывшими насыпями. - Итог отчаянной борьбы строителей с коварным кособогом. За ст. Запань трасса идет по высокой насыпи с каменной наброской, подтопленной весной бурной водой горной красавицы Бирюсы. За большим Бирюсинским мостом трасса взбирается на Тимирязевский кособогор. А дальше - высокое плато с видом на долину р. Бирюсы. Станция Тагул (когда-то называлась Бирюсой). Впереди Тайшет.

Начало

История проектирования и строительства "трассы мужества" - или дороги Абакан - Тайшет, завершающей части Южно-Сибирской магистрали, тесно связана с историей Великого Сибирского железнодорожного пути от Волги до Тихого океана.

Еще в середине XIX века, в 1857 г., на заре строительства российских железных дорог, русский предприниматель Софронов предлагал правительству построить железную дорогу от Саратова, что на Волге, через Южный Урал на Семипалатинск, Барнаул, Кузнецк, Минусинск и далее до Байкала.

Итоги русско-японской войны 1904 г.

показали, что из-за необъятных просторов России сооружение Транссибирской магистрали оказалось недостаточно, стратегические интересы Российского государства требовали сооружения второй меридианной Южно-Сибирской железной дороги. С этой целью была образована комиссия при генерал-губернаторе Восточной Сибири, которая в 1906-1908 гг. провела несколько совещаний с участием представителей городских дум Иркутска, Нижнеудинска, Канска, Ачинска, Красноярска и Минусинска. Наибольшую активность проявили гласные Ачинской думы. Они наняли инженера-геодезиста Буховицкого, который в 1908 г. провел рекогносцировку трассы вдоль почтово-пересыльного тракта от Ачинска до Минусинска. Ачинские купцы брали на себя инициативу строить дорогу от Транссиба до Минусинска и призывали минусинцев начать строительство дороги на Канск и Кузнецк. Гласные Канской думы собрали подробные сведения о рельефе местности вдоль скотопрогонной тропы от села Агинского Канского уезда через село Вершино-Рыбное, что в отрогах Восточного Саяна.

Далее, через горные заимки Жайма, Крол, Сисим, с выходом на деревню Козину, что в Минусинском уезде. Но, после тщательного рассмотрения вопроса, гласные пришли к единому мнению, что

построить дорогу через Восточный Саян практически невозможно. В те же времена за дело строительства Южно-Сибирской магистрали взялись крупные сибирские предприниматели из Енисейска супруги Баландины и горный инженер Яковлев. Они получили от императора Николая II привилегии на строительство дороги Ачинск - Минусинск, а также дорог Минусинск - Кузнецк и Минусинск - Канск с правом в дальнейшем владеть этими дорогами в течение 99 лет. Благодаря энергии и инициативе Веры Арсентьевны Баландиной, тогдашней владелицы Черногорских угольных копей, что неподалеку от нынешнего Абакана, дорога Ачинск-Абакан ("Ачминдор") начала строиться с 1913 г. и была закончена уже при Советской власти, в 1925 г.

Изыскания

Изыскания восточного участка трассы Южно-Сибирской железной дороги начались во второй половине 30 гг. В 1936 году экспедиция Мостранспроекта пред-

приняла предварительные изыскания северного варианта трассы с выходом на Тайшет и Ключевенную. В начале войны, в 1941 г. новосибирский институт Сибгипротранс получил задание на производство изысканий под титулом направления Абакан - Нижнеудинск. Для полевого обследования были выбраны четыре варианта трассы: Абакан-Ключевенная (Уяр), Абакан-Канск, Абакан - Тайшет (Кизирский вариант) и Абакан - Нижнеудинск (Казырский вариант). Самым трудным для изыскания был Казырский вариант - не было точных карт трассы, на отдельные участки карты отсутствовали вообще. Видимо, поэтому все силы изыскателей были брошены на этот участок. С весны 1942 г. развернулись изыскательские работы по всему району трассы Абакан - Нижнеудинск. Ввиду особо тяжелых условий изысканий экспедиция была отнесена к особому списку с повышением "полевых" выплат на 15-20%. В июле 1942 г. начальником экспедиции назначается А.М. Кошурников, с подчинением ему начальников партий. Приняв на себя задачу обследования самого трудного участка - спуска с горных перевалов Восточных Саян и верховья реки Казыр, он тщательно изучал материалы экспедиций, побывавших там. Предстояла тяжелейшая экспедиция, на пределах человеческих



(Страничка из альбома
Сибгипротранса)
Справа - портреты участников
погибшей экспедиции 1942 г.

возможностей. Из отчета экспедиции Федосеева Г.А., 1939 г.: "Немногочисленные экспедиции, посещавшие этот район, почти всегда сопровождались человеческими жертвами..."

Отряду Кошурникова за короткий полевой сезон предстояло пройти и проплыть 250 км (!) в условиях сурового, труднодоступного, безлюдного края, в позднюю осеннюю пору при слабом оснащении и неполном продовольственном обеспечении людей. Но именно этим переходом экономился тогда целый год выбора основного направления трассы. Им предстояло либо пройти, либо погибнуть. Увы, стихия оказалась сильнее. Изыскания трагически прервались в октябре 1942 г., когда участники экспедиции Александр Кошурников, Алексей Журавлев и Константин Стофато погибли при сплаве на реке Казыр, на расстоянии 52 км от ближайшего населенного пункта. Героической летописи этой экспедиции посвящена замечательная повесть писателя Владимира Чивилихина "Серебряные рельсы", написанная в конце 50 гг. Летом 1943 г. по следам отряда Кошурникова был обследован Казырский вариант трассы. Экспедиция под руководством нового начальника-инженера Сибгипротранса Алексеева Е.Л. прошла трассу на плотках по Казыру и по берегу реки на вьючных лошадях. Результаты обследования и анализ данных полевого дневника, найденного у погибшего А.М. Кошурникова осенью 1943 г., привели к окончательному отказу от Казырского варианта трассы. В итоге проектное задание 1943 г. было составлено по титулу Абакан - Тайшет к настоящему времени осуществленному.

После войны, в 1948-49 гг. институтом Ленгипротранс была проведена аэрофотосъемка горного участка трассы от створа будущего Кордонского тоннеля до створа Манского тоннеля, а в 1952-53 гг. была завершена детальная аэрофотосъемка всей трассы дороги на площади свыше 15 тыс. кв. км. Наряду с аэрофотосъемкой с начала 50-х гг. развернулись наземные изыскания. Полевые работы начались летом 1952 г., а с 1953 на трассе работало уже 6 изыскательских партий. Руководство изысканиями (титулом) осуществлял главный инженер проекта Алексеев Е.П. Тем же летом экспедицией Желдорпроекта продолжились и аэрофотосъемки трассы с целью точной привязки плана к местности; проводились инженерно-геологические изыскания. Составление проектного задания с расчетом на паровозную тягу было закончено в августе 1954 г. В 1956 г. в СССР был принят "Генеральный план электрификации железных дорог". В связи с этим проектное задание строительства дороги Абакан - Тайшет было полностью переработано с учетом под теп-

ловозную тягу и представлено на утверждение в декабре 1957 г. С сентября 1957 года возобновились окончательные изыскательские работы, на трассе работало пять изыскательских партий. Летом 1958 г. работало 7 изыскательских партий; к концу года их число достигло 10. Для выдачи рабочих чертежей по объектам трассы были развернуты две проектных группы в Новосибирске и Абакане. Проектирование больших мостов осуществлял институт Лентранспроект, тоннелей - Ленметропроект, устройств СЦБ и связи - Гипротранс-сигнализация. Ввиду задержки с выдачей рабочих чертежей с 1958 г. начало строительства велось по данным проектного задания. Переработанный технический проект был утвержден в июне 1959 г. Но проектная работа продолжалась, т. к. в 1959 г. было принято решение о применении на линии Абакан - Тайшет электрической тяги переменного тока. В 1959 г. по титулу электрификации на трассе работало 6 партий и 3 геологических отряда. В связи с увеличением объема проектных работ в январе 1960 г. была усилена Абаканская группа рабочего проектирования. Проектное задание по титулу электрификации было закончено и утверждено в конце 1961 г.

Стройка

Железная дорога Абакан - Тайшет строилась однопутной, при этом мосты через Абакан и Енисей строились под два пути. Для организации безостановочного скрещения поездов станции и разъезды строились, за малым исключением, по полупродольной схеме. Полезная длина станционных путей была принята 1050 м, руководящий подъем - 9 ‰, а (участок Кошурниково-Щетинкино на двойную тягу - 14 ‰). Тяга - электрическая, переменного тока, под электровозы ВЛ60. Средства сообщения - автоблокировка, диспетчерская централизация, связь по двум подземным кабелям. Внешнее электроснабжение - одноцепная ЛЭП-220 кВ (на участке Саянская - Абакан); до сооружения Саяно-Шушенской ГЭС по ней же осуществлялось и основное энергоснабжение юга Красноярского края и Хакасии. И, надо заметить, эта система энергоснабжения показала свою высокую надежность: за первые десять лет - ни одного перерыва питания. Строительство дороги Абакан - Тайшет велось с четырех сторон: с Абакана, Саянской - на восток и на запад, и с Тайшета. Западный участок (Абакан - Крольский тоннель - 259 км) строило управление "Абаканстройпуть"; его возглавлял Д.И. Коротчаев. На Центральном участке (Клюквенная - Саянская - 56 км, Крольский тоннель - Саянская - Агул - 231 км) строительство вели железнодорожные войска. На западном направлении (Крол-

- Саянская - Унерчик) трудились воины-железнодорожники 17-й бригады, которую возглавлял полковник И.С. Матвейков. Штаб бригады располагался на ст. Саянская. На восточном направлении (Унерчик - Агул) трудились воины-железнодорожники 19-й бригады; ее возглавлял полковник И.Н. Егорушкин. Штаб бригады располагался на ст. Ирбейская. Восточный участок дороги (Агул - Тайшет - 164 км) строило управление "Ангарстрой" - начальник В.С. Бондарев, позднее - М.А. Зайцев. Есть еще одно важное обстоятельство. На дороге было много так называемых "барьерных" мест (тоннелей, крупных мостов, виадуков), которые сдерживали укладку пути и открытие сквозного рабочего движения. Поэтому, для ускорения работ, строители применяли метод десанта. То есть на изолированные участки трассы завозили тяжелое строительное оборудование (проходческую технику, материалы, рельсы, вагоны, локомотивы) по рекам Абакан, Енисей, Туба, Кизир. Таким образом, велась опережающая укладка пути на участках Минусинск - река Туба, станция Курагино-Кордонский тоннель, от Кордонского до Каспийского тоннеля, от Манского тоннеля до ст. Кой и т. д. Максимально использовались также существующие автодороги Минусинск - Артёмовск, Камарчага - Выезжий Лог (Мана), Клюквенная - Партизанское - Вершино-Рыбное - Аргаза и т.д.

В каких условиях пришлось работать строителям "трассы мужества", красноречиво говорит фрагмент из технического проекта трассы: "За пределами горных скальных участков и района Минусинска большинство выемок пересекают влажные пылеватые суглинки, а на восточном участке - аргиллиты (глина). В отдельных глубоко заросших тайгой логах насыпи основаны на деградирующей линзовой мерзлоте. На подъемах к перевалам трасса проходит по прижимам вдоль горных рек. На восточном участке имеют место бытовые (постоянные) оползни, в отдельных районах карстовые воронки и осыпи. На водоразделах на протяжении 25 км линия пересекает торфяные болота. Климат в районе строительства влажный, среднегодовые осадки в горной местности составляют 770-790 мм". Строителям предстояло соорудить 9 тоннелей, 8 больших мостов, 6 виадуков. Всего предстояло построить 726 искусственных сооружений при строительной длине дороги 711 км. На каждом километре надо было переместить 63 тыс. кубометров грунта, что вдвое превышало среднюю норму. Естественно, что за рубежом нашлись скептики, не верившие в возможность сооружения дороги Абакан - Тайшет. "...Такая дорога невозможна в инженерном отношении, русские не построят ее", - писала

одна из зарубежных газет. Но, вопреки предсказаниям, дорога была построена. В СССР на рубеже 50-60 гг. трасса Абакан - Тайшет стала, как Братская ГЭС - воспетая А. Пахмутовой, знаменем эпохи великих свершений того времени. Летопись стройки сохранила десятки событий, свершений, дат. Из множества событий того времени автор попытался составить набросок истории строительства трассы Абакан - Тайшет.

23 ноября 1957 г. вбит первый кольшек в створ будущего моста через реку Абакан. А в декабре того же года на Согру, заречную окраину Абакана, прибыл Мостоотряд №5.

Тогда же, в декабре 1957 г. в деревню Аргаза, к будущему восточному portalу Манского тоннеля, прибыли первые строители - тоннельщики. Работы на трассе начались в 1958 г. 12 января в карьере под Абаканом экскаваторщик механизированной колонны №48 Федор Дудка отсыпал первый ковш гравия под полотно будущей дороги от Абакана до моста через реку Абакан. В том же году был уложен первый километр пути. Разворачивались работы на будущих станциях Минусинск (Строительно-монтажный поезд №137), Курагино (Головной ремонтно-восстановительный поезд №38). Метростроители тоннельного отряда №1 по большой весенней воде, поднявшись по Енисею, Тубе и Кизиру, высадились в районе будущего Кордонского тоннеля и с сентября начали его проходку. А под Тайшетом мостоотряд №405 начал сооружение моста через р. Бирюса.

В 1959 году строительство развернулось на всей протяженности магистрали. В январе СМП-288 треста "Ангарстрой" начал строительство объектов на ст. Бирюса (Тагул), мостоотряд №442 начал строительство мостов на участке Саранчет-Тагул. 10 марта на место будущей станции Саянская, что на Центральном участке, прибыл первый взвод 17-й бригады железнодорожных войск, началась подготовка к сооружению больших мостов через р. Кан и Агул.

В июле 1959 г. первые километры пути от Минусинской протоки до ст. Минусинск уложила бригада Даниила Русайкина из СМП-237. К концу года на Западном участке было отсыпано земляное полотно от Абакана до Кордонского тоннеля (140 км), уложено 66 км главных и станционных путей. В начале ноября первый поезд прошел по сооруженному участку Ключевенная - Саянская; а 29 ноября на трассе прогремел самый мощный взрыв: зарядом в 1009 т был взорван участок холмистой гряды на перегоне Аргаза (Кравченко) - Илей, на месте взорванной гряды образовалась самая глубокая выемка на всей трассе. В 1960 году на Западном участке было закончено строительство мостов через реки



Встреча первого поезда на станции Тайшет 31 января 1965 г.

Абакан, Енисей, Минусинскую протоку и Тубу, десантами строителей началось возведение объектов на ст. Журавлево, Кошурниково, Стофато, Щетинкино, Сисим...

К концу года первый поезд пришел из Абакана на ст. Курагино. На Восточном участке развернулось строительство от Тайшета до Саранчета, десант строителей СМП-266 начал возведение объектов на ст. Абакумовка.

В 1961 г. Мостоотрядом №2 начаты работы на самом большом Козинском виадуке. В марте произошла авария в Кордонском тоннеле: при обрушении транспортной эстакады погиб начальник участка Владимир Щеткин. Но работы продолжались, и в июне произошла сбойка тоннеля, встретились проходчики, идущие с восточного и западного порталов. В тот год на Центральном участке развернулись работы от ст. Унерчик до ст. Агул, а на ст. Саянская военные строители сдали первый 36-квартирный панельный дом. На Восточном участке были уложены первые 15 км пути от Тайшета до ст. Бирюса.

В конце 1961 г. на Западном участке прошел первый поезд через Кордонский тоннель; тогда же первый пассажирский поезд пришел из Абакана на станцию Курагино.

1962-й год. Западный участок: закончена проходка тоннелей от ст. Курагино до ст. Джебь; начата установка первых опор контактной сети. На Центральном участке опоры контактной сети начали устанавливать от Ключевенной до Саянской. Уложен путь до Манского тоннеля, в сентябре в нем прошла сбойка. Рос поселок на ст. Саянская, были построены школа, интернат, четыре 36-квартирных дома. На Восточном участке открыто рабочее движение от Тайшета до Саранчета, построена автодорога от г. Иланский, что на Транссибе, до ст. Абакумовка.

1963 год - вершина стройки. Построен Козинский виадук на Западном участке; в июле по нему было открыто движение. 29 июля прошла сбойка последнего на трассе Крольского тоннеля, на остальных тоннелях к концу года были завершены строительные работы. Было установлено 1710 опор контактной сети, к концу года пассажирский поезд начал ходить из Абакана до ст. Кошурниково. 30 июня первый поезд прошел через Манский тоннель; рабочее движение открылось от Саянской до Ирбейской. С 1964 г. разворачиваются работы по электрификации магистрали. Электромонтажные поезда №705, 706 начали монтаж контактной сети, оборудования тяговых подстанций, фидерных ЛЭП и т. д. Пять строительных поездов (СМП-13, 14, 15, 17 и Связьрем-28) начали укладку кабелей связи. В том году было открыто рабочее движение по всему Западному участку от Абакана до Крольского тоннеля. На всех станциях было закончено строительство станционных зданий с постами ЭЦ, служебных, жилых и культурно-бытовых помещений. В том году на Центральном участке случилась трагедия: в апреле, при ликвидации ледяного затора на р. Мана у Черного Мыса погиб подрывник инженер-майор Борис Иванович Лукашевич. Со строительством Крольского виадука была завершена укладка пути на Центральном участке. Заканчивалось строительство ст. Саянская - были сооружены котельная, больничный городок, клуб. На Восточном участке развернулась укладка пути на завершающем участке Таранба (Кварцит) - Агул.

1965-й, завершающий год. Электромонтажники смонтировали более 1000 км контактной сети, 11 тяговых подстанций, в т.ч. опорную подстанцию на ст. Саянская на пять систем напряжения (220/110/35/27,5/10 кв).

Связисты за лето уложили 1000 км ка-

беля (всего же с 1964 г. было уложено 1500 км кабеля).

24 января 1965 г. в 18 час. 30 мин соединились Центральный и Западный участки магистрали. На 250 км (3 пикет) за восточной припортальной выемкой Крольского тоннеля лучшие строительные бригады Ивана Богомолова (СМП-237), Николая Дровенкова (СМП-269) и Евгения Пигуры (СМП-241) уложили последние звенья пути и забили "серебряный" костыль.

29 января в 16 час из Абакана вышел первый сквозной поезд. Через двое суток 31 января в 16 час поезд торжественно прибыл на станцию Тайшет. Летом 1965 г. завершились работы на последнем, Крольском тоннеле. Началась сдача электрифицированных участков.

30 сентября первый электропоезд прошел по участку Абакан - Курагино, машинист В.М. Редин. 25 октября первый электропоезд прошел по участку Курагино-Кошурниково. 30 октября первый электропоезд прошел по участку Ключевенная - Саянская, машинист Николай Поликарпов. К концу ноября было подано напряжение на все перегоны магистрали; прошла "горячая" обкатка контактной сети. И, наконец, 9 декабря 1965 г. на станции Тайшет председатель Государственной комиссии начальник Восточно-Сибирской железной дороги А. Т. Головатый подписал акт о сдаче в постоянную эксплуатацию железной дороги Абакан - Тайшет (увы, не без бочки дегтя) - многостраничное приложение к акту - недоделки строителей. С 20 декабря началось регулярное движение поездов; в тот день из Абакана и Тайшета навстречу друг другу вышли пассажирские поезда. Торжественная встреча с митингом состоялась 21 декабря на станции Саянская. Наиболее отличившиеся строители были удостоены высоких государственных наград. 12 апреля 1966 г. Президиум Верховного Совета СССР присвоил звание Героев Социалистического Труда Галущкому Г.П. - машинисту экскаватора механизированной колонны № 8, Иванову Н.Ф. - бригадиру монтажников мостотряда № 5, Коротчаеву Д.И. - начальнику управления строительства "Абаканстройпуть", Лубягину А.П. - мастеру строительно-монтажного поезда № 269 управления "Абаканстройпуть"; Ходаковскому Ф.В. - прорабу строительно-монтажного поезда № 299 управления "Ангарстрой".

Всего орденами и медалями было награждено 745 строителей.

К сожалению, из-за телеграфной краткости повествования "за кадром" остались рассказы о героических судьбах строителей трассы, потрясающие исторические эпизоды стройки, ставшие уже легендами, технические подробности строительства и многое, многое другое...

Внимательному читателю предлагаю обратиться к изданиям, указанным в конце этого очерка. Увы, они сейчас тоже библиографическая редкость.

В заключение хотелось бы поблагодарить Рыгину Л.Г. - сотрудника института "Сибгипротранс" за предоставленные для использования в данном очерке материалы.

февраль 2005 года, Омск

Литература:

1. "Красноярский рабочий" / Илл. приложение.- Март 1965 г.
2. Ильин С.Б. Дорогу осилит отважный-М.: Политиздат, 1976.
3. Чивилихин В.А. Собрание сочинений, Т.2-М.: Современник, 1985.
4. Стальное звено Транссиба: 100 лет Красноярской железной дороге. 1899-1999 /Сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. - Красноярск: Кн. изд-во, 1998.
5. Лещев Т.А., Лещева Г.Н. Сквозь тайгу, через горы, над стремнинами рек. - Красноярск: ИД "Издательские проекты", 2003.



Кошурников Александр Михайлович

Родился в 1905 г. в с. Харабали Екотаевского уезда Астраханской губернии. В 1930 г. окончил Томский технологический институт. После окончания института направлен на работу в Сибжелдорстрой на должность начальника изыскательской партии.

В 1939 г. переведен на работу в Сибтранспроект (Сибгипротранс) на должность начальника экспедиции изысканий. В качестве начальника изыскательской партии принимал участие в проектировании и строительстве железных дорог Новосибирск - Ленинск-Кузнецкий, Рубцовка - Риддер, Баюново - Новокузнецк, Тайшет - Киренск. Будучи начальником экспедиции изысканий Сибтранспроекта, руководил разработкой проектов железнодорожных линий Кулунда - Барнаул, Янаул-Шадринск (неосуществленной), Аскиз - Абаза, Абакан - Тайшет.

В 1942 г. трагически погиб при натурном обследовании Нижнеудинского варианта железной дороги Абакан - Тайшет. Посмертно награжден орденом Ленина.



Алексеев Евгений Павлович

Родился в 1913 г. С 1932 г. начал работать в Сибирской экспедиции изысканий железных дорог. В 1940 г. окончил НИВИТ (Новосибирский институт военных инженеров транспорта). После окончания института работал в Сибгипротрансе, где прошел путь от начальника изыскательской партии до главного инженера проектов. Принимал участие в изысканиях железных дорог Рубцовск - Риддер, Карталы - Акмолинск, Новокузнецк - Абакан, Янаул - Шадринск. С 1943 г. возглавлял экспедицию Абакан - Тайшет, а затем стал главным инженером проекта этой линии. Большой опыт изысканий и проектирования железных дорог в сложных климатических и горно-таежных условиях позволял ему находить наиболее рациональные решения при проектировании линии Абакан - Тайшет.

Результаты изысканий легли в основу его кандидатской диссертации, защищенной в 1967 г. и книги "Проектирование и строительство железных дорог в горных районах Сибири", выпущенной в 1967 г. совместно с И.П.Казимировым, Ч.Б.Ольшанским и др. сотрудниками Сибгипротранса.

С 1970 г. Е. П. Алексеев - на преподавательской работе в должности доцента филиала ВЗИИТа в г. Горький (Нижний Новгород). Заслуженный строитель РСФСР, награжден орденом Трудового Красного Знамени. Скончался в 1984 г.

ДОРОГИ, СТРОИВШИЕ УРАЛ (из истории уральских узкоколеек) (по материалам А.Колесова)

Во всем мире для людей, интересующихся историей железнодорожного транспорта, особую прелесть имеют узкоколейные железные дороги. Трогательная миниатюрность этих линий, их идеальная вписываемость в природный ландшафт способны завоевать симпатии любого человека, хоть раз в жизни проехавшего в поезде по узкоколейке. Не случайно за границей (а теперь и в России) создаются все новые музеи железнодорожной техники, издаются многочисленные книги как по истории узкоколейного транспорта в целом, так и отдельных наиболее интересных линий.

Из всех регионов России, где применялись УЖД, совершенно особое положение занимает Урал. Здесь эти линии, появившись в конце XIX века, в дальнейшем получили самое широкое распространение и в течение длительного периода играли важную роль в перевозках пассажиров и грузов. Отдельные узкоколейки достигали при этом длины в несколько сотен километров и образовывали разветвленную сеть путей, связывающих между собой различные заводы, рудники, шахты, пристани, торфо- и лесоразработки... Такого рода промышленные железные дороги, обслуживавшие целые горнозаводские округа (Алапаевский, Белорецкий и другие), можно считать специфически уральским явлением, практически не встречавшимся на остальной территории страны. Нечто подобное, пожалуй, представляла собой лишь Мальцевская УЖД, действовавшая в пределах Брянской области. По-видимому, настало время обратиться к этой малоисследованной странице уральской истории, хотя бы кратко и фрагментарно раскрыть ее основные эпизоды.

1.

До революции 1917 года параметры УЖД в России не были стандартизированы; их колея при постройке выбиралась достаточно произвольно. Наиболее распространенными были размеры, основанные на метрической системе мер (600, 750, 1000 мм) и на дюймовой английской (914, 1064 мм). В Советском Союзе в 1927 году были установлены две стандартных величины для УЖД – 750 и 1000 мм. В действительности же почти все узкоколейки как в 20-30 годы, так и в последующий период строились с колеей 750 мм. На территории Урала до 1927 года только на линиях с локомотивной тягой применялось не менее 10 размеров узкой колеи – как распространенных повсеместно, так и очень редких. Конкретно можно указать следующие значения: см. табл.

В конце XIX века, во время возникно-



Паровоз серии Кч4-431 около Дома Культуры железнодорожников в г.Екатеринбурге.
2003 г. Фото Е.Здоровенко

1219 мм	– Калатинский завод
1067 мм	– Кушва-Сылвицкая железная дорога
1000 мм	– Кытлымо-Исовская (Николае-Павдинская) железная дорога – Пашийская железная дорога – железная дорога треста "Союзасбест", г.Асбест – железная дорога комбината "Магнезит", г.Сатка
968 мм	– железная дорога Нытвенского завода
914 мм	– Кыштымо-Карабашская (Кыштымо-Соймоновская) ж.д. – железная дорога Пермских пушечных заводов
884 мм	– Висимо-Уткинская (Тагильская) железная дорога
875 мм	– Богословско-Сосьвинская ж.д. (по документам советского периода - 883 мм)
750 мм	– Алапаевская железная дорога – Белорецкая железная дорога – Калатинская (Кировградская) железная дорога
610 мм	– железная дорога Лысьвенского завода – железная дорога Чермозского завода – железная дорога Добрянского завода
600 мм	– Асбестовская железная дорога ("Асбожелдорога") – железная дорога Кыштымского графито-коалитового комбината.

вения на Урале первых узкоколейных железных дорог, уральская горнозаводская промышленность переживала трудный процесс коренной производственно-организационной перестройки. Темпы развития горнозаводского хозяйства Урала в этот период существенно отставали от общероссийских; к середине 90-

х годов Урал утратил лидирующее положение на рынке металлов страны, вперед решительно вырывалась промышленность юга России.

Причины этого отставания подробно изучены в работах отечественных историков. Главной из них справедливо считается сохранение уральской промыш-

ленностью многочисленных социально-экономических пережитков, унаследованных от старых действовавших до реформы 1861 года крепостнических порядков. Но было и другое, весьма существенное объективное обстоятельство — отсутствие надежных путей сообщения, хроническое российское бездорожье. Так, первая на Урале ширококолейная рельсовая магистраль — Горнозаводская железная дорога, соединившая между собой Пермь и Екатеринбург, была пущена в эксплуатацию лишь в октябре 1878 года, к тому же в течение последующих 18 лет она не имела связи с железнодорожной сетью Европейской России.

Хотя в конце XIX века строительство магистральных железнодорожных линий велось достаточно интенсивно, но, при огромных пространствах Урала и разбросанности заводов, транспортный вопрос был еще очень далек от разрешения. В результате основная масса уральского железа продолжала отправляться на рынки сбыта водным сплавным путем (420 тысяч тонн в 1900 году при общих размерах поставок 540 тысяч тонн). Высокая себестоимость такой транспортировки и замедление периода оборота капитала ставили Урал в очень неблагоприятные условия в конкурентной борьбе с южной промышленностью страны.

Даже если те или иные заводы оказывались в непосредственной близости от железнодорожной магистрали, то такое "везение" все же не решало полностью их транспортные проблемы. По-прежнему большим местом оставался вопрос доставки на заводы руды и древесного топлива. Здесь применялся очень дорогой гужевой транспорт (и это при полном отсутствии сколько-нибудь приличных шоссейных дорог), что еще больше увеличивало себестоимость заводской продукции... Наконец, следовало обеспечить надлежащую связь каждого завода с железнодорожной станцией (или хотя бы с речной пристанью), проложить подъездные пути, которые заходили бы непосредственно на заводскую территорию. Иначе говоря, требовалось создание ряда дополнительных железнодорожных линий — как общего пользования, так и промышленных, выполняющих определенные технологические функции. Широкая колея во многих случаях здесь не подходила, оставалось одно — строить узкоколейки.

Собственно говоря, к концу XIX века рельсовые пути узкой колеи на уральских заводах, рудниках, золотых приисках, солеварнях уже получили достаточное распространение. Речь идет о ветках, имевших в длину обычно от нескольких сотен метров до нескольких километров, на которых использовались перемещавшиеся вручную или конной тягой двухосные вагонетки. Такого рода "рельсовые дорожки" широко применялись и в дальнейшем; к примеру, узкоколейка с кон-



Быв. вокзал Алапаевск-2. Фото С.Болашенко

ной тягой при углевыжигательных печах Серовского металлургического завода действовала вплоть до самого последнего времени. Но подлинное развитие нового вида транспорта, освоение им принципиально иной роли, с одновременным увеличением максимальной протяженности отдельных узкоколейных дорог до 300-400 километров стало возможным лишь в результате использования новых технических средств — локомотивной (паровой) тяги.

Есть данные, что первый узкоколейный паровоз на внутренних путях Пермских пушечных заводов еще в 1872 году. Возникновение же первой на Урале узкоколейной дороги подлинно нового типа следует отнести к 1884 году, когда в Богословском горном округе была построена линия длиной более 50 километров, соединявшая Богословский медеплавильный завод с Турьинскими медными рудниками и, далее, с Филькинской пристанью на реке Сосьве, что облегчало вывоз готовой продукции в сибирский регион. Железная дорога Богословского горного округа стала одной из первых

узкоколейных линий в России и первой в ее азиатской части. Ее дальнейшее функционирование оказалось неразрывно связано с развитием крупнейшего на Урале Надеждинского (ныне Серовского) металлургического завода, построенного на территории округа в 1894-1896 годах. Узкоколейные пути соединили новый завод с железными рудниками, угольными копями, лесопилками, а также с другим металлургическим заводом — Сосьвинским, находившимся в 85 километрах от Надеждинска.

Впоследствии в Богословском округе были построены и железнодорожные линии широкой колеи, которые вполне уживались с узкоколейкой вплоть до конца 20-х годов XX века.

Летом 1894 года был поднят вопрос о строительстве узкоколейной железной дороги в Алапаевском горном округе. Практически в течение одного месяца управляющий Алапаевскими заводами французский инженер А. Иллери направил Главному начальнику Уральских заводов три прошения, в которых последовательно ходатайствовал о разрешении ус-

Водонапорная башня ст.Тирлян Белорецкой УЖД. Фото И.Индра



троить конно-железную дорогу для соединения Алапаевского (Нейво-Алапаевского) и Верхне-Синячихинского заводов с железными рудниками, о продлении этой узкоколейки до лесоразработок – “чтобы возможно было раскинуть сеть углевыжигательных заведений в участках”; и, наконец, о замене конной тяги на дороге паровой. Со стороны главного начальника возражений не последовало, и вскоре началось строительство железнодорожного пути, осуществлявшееся с двух сторон – от Алапаевского завода и от Мугайского лесозаведения, которые разделяло расстояние в 45 километров. В июле 1898 года по новой дороге было открыто регулярное движение поездов. В дальнейшем, помимо Алапаевска и Верхней Синячихи, с узкоколейной рельсовой сетью был соединен еще один завод – Нейво-Шайтанский. Металлургическое производство требовало все больше древесного топлива, и железнодорожные пути уходили все дальше вглубь лесов. К 1917 году узкоколейка протянула отдельные свои ветви уже на расстояние почти 90 километров от Алапаевска.

В 1895 году началось строительство железнодорожных путей в Нижне-Тагильском округе, причем одновременно сооружались дороги и широкой, и узкой колеи. Ширококолейная линия шла от Нижне-Тагильского доменного завода к Выйскому медеплавильному, далее к Лебяжинскому руднику и затем примыкала к Уральской железной дороге на ее 331 версте. Вскоре эта ветвь была продолжена до Верхне-Салдинского и Нижне-Салдинского заводов. Узкоколейку первоначально предполагалось устроить лишь от Нижнего Тагила до Антоновского завода (19 км), однако затем, по ходу строительства, её решили довести до Висимо-Шайтанского завода (через Черноисточинск), а в дальнейшем – до Висимо-Уткинского завода. В итоге, протяженность главной линии узкоколейной железной дороги составила 64 километра.

В июле 1897 года она была полностью сдана в эксплуатацию.

Таким образом, к концу XIX века почти все Нижне-Тагильские заводы были присоединены к общероссийской железнодорожной сети. На некоторых из них имелись комбинированные пути в три рельса, предназначенные для одновременного обращения подвижного состава колеи 1524 и 884 мм.

В начале XX века во время глубокого экономического кризиса, на Урале была вновь построена (в 1904 году) лишь одна крупная узкоколейная линия длиной 79 километров – от станции Выя вглубь Николае-Павдинской лесной дачи Верхотурского уезда. В то время в пределах Николае-Павдинского горного округа уже не было металлургических заводов, и основной его деятельностью стала лесная промышленность, развивавшаяся довольно успешно. Устраивались все новые лесопильные заводы, углевыжигательные печи, налаживалось производство бумаги. Узкоколейка и была призвана обеспечить освоение лесных ресурсов. Одновременно всё большее значение здесь приобретала добыча золота и платины. После Гражданской войны Николае-Павдинская железная дорога была окончательно передана в ведение треста “Уралзолото”. Существование и деятельность приисков не могли быть возможными без построенной для них на территории Исовского района узкоколейной железной дороги, так называемой Кытлымо-Исовской железной дороги. По этой дороге от станции Выя шло буквально всё для обеспечения жизнедеятельности приисков и всего района. Узкоколейка имела три основных направления: Ис – Выя (40 км), Ис – Старая Ляля (40 км) и Ис – Верхний Ис (30 км). Об этой магистрали многие уже забыли, а многие и вообще не знают. Её убрали, когда появилась более-менее нормальная дорога для транспорта на Косью, появился необходимый грузовой и пассажирский автотранспорт, а северная часть района (Старая Ляля, Павда и

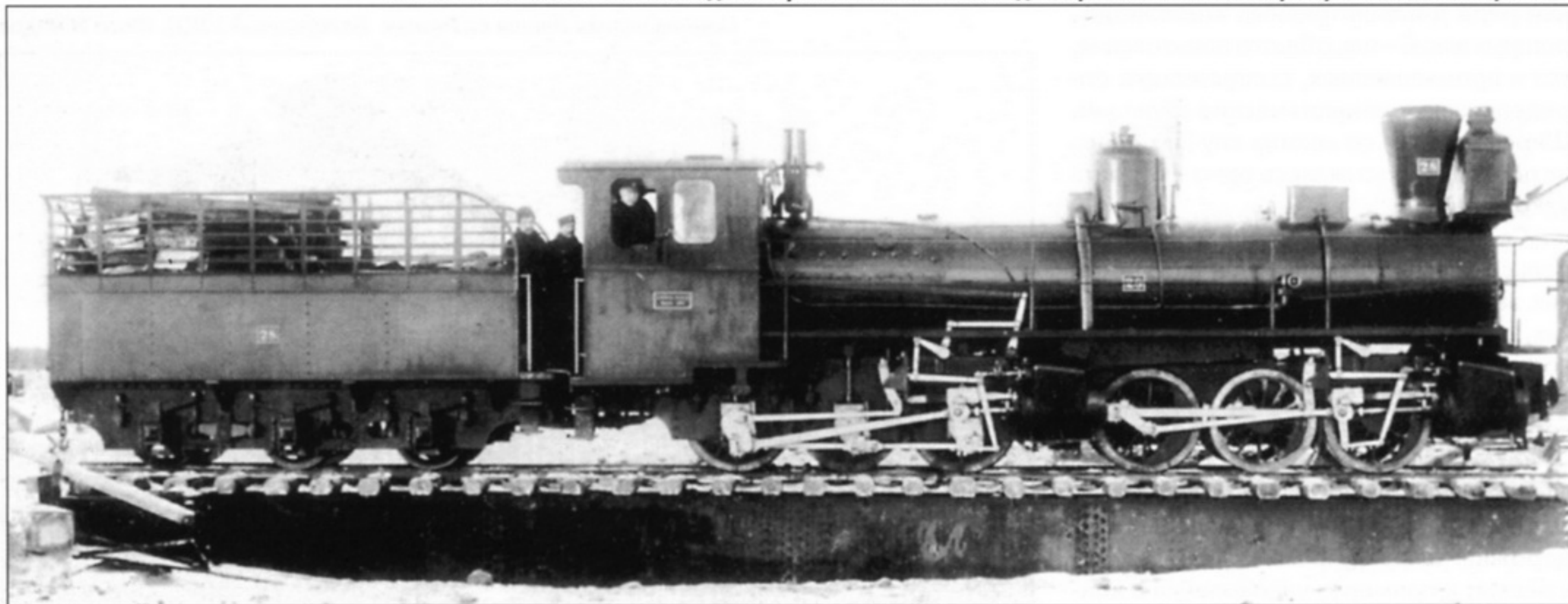
Кытлым) перешла в ведение Ново-Лялинского района и Карпинска.

Кризис 1900-х годов в относительно меньшей степени сказался на производстве меди, спрос на которую на мировом и внутреннем рынках был довольно высок. Перспективная отрасль оказалась притягательной для иностранного капитала. Английские предприниматели во главе с Л. Уркартом, взявшие в свои руки Кыштымский горный округ, начали свёртывать здесь производство чёрных металлов, сделав ставку на развитие цветной металлургии. В период с 1908 по 1912 годы ими были проведены значительные преобразования. Нижне-Кыштымский завод переоборудовался в медеэлектролитный, а для выплавки чёрновой меди был построен крупнейший Карабашский медеплавильный завод. Для обслуживания этих предприятий и для обеспечения связи Карабаша с медными рудниками и станцией Кыштым Пермской железной дороги в 1910 году была сооружена узкоколейка, имевшая основную линию длиной 46 километров и 13 километров ветвей. Ширина колеи составляла 3 фута. Естественно, что все паровозы были изготовлены в Англии, фирмой Hunsell Engine Company (Leeds).

Несколькими годами позднее (1915-1916 гг.) собственной узкоколейной дорогой обзавёлся ещё один новый медеплавильный завод – Калатинский (ныне Кировградский). Рельсовые пути соединили его со всеми окрестными рудниками – Белореченским, Ежовским, Карпушинским. До Левихи линия была доведена уже при Советской власти – во второй половине 20-х годов.

Довольно интересной и не лишённой драматизма выглядит история сооружения узкоколейной железной дороги в Белоречном округе на Южном Урале. Построенный в 1767 году Белорецкий металлургический завод в начале XX века был полностью оторван от магистральных путей сообщения. Расстояние от него

Сочлененный паровоз серии Мб постройки завода Борзиг (Германия). 1895 г.п. 0-3-3-0, вес 48 т, колея 1067 мм. Первоначально использовался на Вологодско-Архангельской линии до перешивки ее на широкую колею. Из архива.



до ближайшего пункта железнодорожной сети, Катав-Ивановского завода, достигало почти 90 километров по прямой. А ведь эта "прямая" проходила по совершенно неосвоенной местности и пересекала на своём протяжении три горных хребта с вершинами высотой до 1600 метров! Всё же в 1911 году проведение узкоколейки было начато. Применяя значительные уклоны (до 20-25 градусов), крутые кривые, строители сумели соединить Белорецкий завод и станцию Запрудовка трассой, имеющей длину 145 километров.

В 1913 году по новой узкоколейной линии было открыто движение поездов. Авторы журнальных публикаций в советской прессе 20-30-х годов критически отмечали малую ширину земляного полотна этой дороги и недостаток водоотливов, что создавало неудобство в эксплуатации. Но главное состоит в том, что эта исключительная по своей природной красоте линия дала надёжную связь Белорецку с "большой землёй" и, в конечном итоге, позволила Белорецкому и Тирлянскому заводам успешно развиваться все последующие годы вплоть до настоящего времени. В то же время металлургические заводы, входившие в состав соседних с Белорецким горных округов (Кагинского, Авзяно-Петровского, Инзерского, Зигаинского), и не сумевшие своевременно обзавестись подъездными железнодорожными путями, вскоре после 1917 года были ликвидированы. Поистине, обладание надёжными путями сообщения для уральских заводов в начале XX века всё больше становилось вопросом жизни и смерти!

К периоду Первой мировой войны относится сооружение двух значительных линий узкой колеи в Гороблагодатском округе. Для устойчивого снабжения заводов топливом в округе предполагалось расширить эксплуатацию слабо используемых лесных массивов в Верхнетуринской даче и в районе реки Чусовой. Здесь создавались два центральных района угледобычи; значительные средства направлялись на устройство углевыжигательных печей и лесоразделочного завода. Особенно основательно строилась 112-километровая Кушва-Сылвицкая узкоколейная железная дорога, на которой были размещены 9 станций, великолепно оснащённые мастерские по ремонту подвижного состава, деповские устройства в конечном пункте линии.

Не забывали строители о зданиях для Управления дороги и больницы; через реку Чусовую сооружался огромный 5-пролётный мост. Что же касается подвижного состава — паровозов и вагонов — то он был доставлен с железной дороги Вологда — Архангельск, которую в тот период в связи с резким увеличением потока грузов переустраивали с узкой колеи (1067 мм) на широкую. Сооружение обеих линий — Кушва-Сылвицкой и

Верхнетуринской — к 1917 году не было доведено до конца; их судьба сложилась по разному.

Подводя итоги дореволюционному периоду, необходимо отметить значительные изменения, внесённые в условия транспортных связей уральского региона железнодорожным строительством начала века. Так, к началу 20-х годов из имевшихся к тому времени 86 уральских заводов 56 были присоединены к железнодорожным линиям, либо же находились от них не далее чем в 5 километрах. Если добавить к этому числу 10 заводов Прикамского района, располагавшихся по берегам реки Камы, то создавшееся положение следует признать хоть ещё не удовлетворительным, но всё же резко отличающимся от той картины, которая наблюдалась в конце XIX века. Безусловно, решающую роль здесь сыграло крупное железнодорожное строительство, в ходе которого на карте Урала появились такие ширококолейные магистрали, как Уфа — Златоуст — Челябинск, Екатеринбург — Челябинск, Пермь — Вятка, Пермь — Кунгур — Екатеринбург, Гороблагодатская — Надеждинский завод, Нижняя Салда — Алапаевск, Алапаевск — Богданович, Екатеринбург — Тавда, Лысьва — Бердяуш и ряд других линий, включённых в состав Пермской и Самаро-Златоустовской линий. Однако и постройка узкоколейных заводских путей вполне себя оправдала.

Из 10 наиболее крупных узкоколеек, вошедших в строй в течение рассматриваемого периода, 9 осуществляли непосредственное обслуживание предприятий металлургической промышленности (как чёрной металлургии, так и медеплавильных), причём одна линия обеспечивала перевозку сразу двух-трёх, а то и пяти различных заводов.

Основными функциями, выполнявшимися узкоколейными дорогами, являлись:

Вывоз древесного топлива из лесных дач;

Доставка руды с мест её добычи на завод;

Осуществление внутризаводских технологических перевозок между цехами;

Соединение различных заводов округа между собой;

Обеспечение выхода на магистральную линию широкой колеи или к речной пристани.

Некоторые из построенных узкоколеек позволяли справляться с какой-то одной из этих задач, иные решали сразу все пять.

Отдельного изучения заслуживает паровозный парк узкоколейных железных дорог. Описывать его "в общем и целом" весьма трудно, учитывая край-

нюю разнотипность подвижного состава, применявшегося на различных линиях.

Первыми локомотивами, поступившими на Богословско-Сосьвинскую и Висимо-Уткинскую узкоколейки в 80 — 90-х годах XIX века, были паровозы завода Karlsruhe (Германия). Часть из них имела прицепные тендера, у других запасы топлива и воды размещались непосредственно на локомотиве (танк-паровозы). Для Алапаевской железной дороги паровозы первоначально заказывались на заводе Krauss в Мюнхене. Что же касается других германских предприятий, то наиболее видную роль сыграл завод Orenstein & Koppel (Берлин). Эта фирма за период с 1904 по 1914 год поставила на уральские узкоколейки более 30 паровозов различной колеи и конструкции. Имелись на Урале и паровозы, произведённые в США (Baldwin, Vulkan), в Англии.

Единственным российским предприятием, осуществляющим массовое производство узкоколейных паровозов до революции был Коломенский машиностроительный завод. Начиная с 1907 года, выпущенные им локомотивы успешно работали на Богословско-Сосьвинской железной дороге, а в дальнейшем получили широкое распространение и на других узкоколейках.

Довольно напряжённые условия эксплуатации локомотивного парка на железных дорогах Урала — большая протяжённость, тяжёлый профиль пути, значительные объёмы перевозок, — привели к тому, что употреблявшиеся здесь вначале двух- и трёхосные паровозы вскоре стали заменяться четырёхосными, преимущественно типа 0-4-0. Уже в тот период многие уральские линии имели локомотивный парк более мощный, чем дороги такой же колеи, находившиеся на европейской территории России.

2.

В ходе мировой и гражданской войн металлургические заводы Урала охватил острейший топливный кризис. И не случайно первая узкоколейка, построенная здесь после окончательного утверждения Советской власти, соединила в конце 1919 года Верх-Исетский металлургический завод с близлежащим Сухореченским торфяником. Необходимо отметить, что строительство путей узкой колеи на заводе первоначально намечалось на 1917 год, для этого были уже заготовлены рельсы и вагонетки. На территории Белорецкого округа с 1919 года велись работы по постройке узкоколейной линии от Белорецкого завода до горы Магнитной, но в 1921 году они были свёрнуты. Тем не менее, уже год спустя началось сооружение железной дороги в направлении Инзерских лесных дач и Тукано-Комаровских рудных месторождений.

В целом же 20-е годы для уральских

заводов были не очень хорошие времена для нового строительства. Более показателен здесь пример другого рода. В 1928 году, после нескольких лет консервации, прекратила своё существование Кушва-Сылвицкая железная дорога; её рельсы и подвижной состав частично были переданы на другие линии, а на базе мастерских был создан паровозоремонтный завод. Пока промышленность испытывала нехватку топлива, эта дорога эксплуатировалась даже в недостроенном виде. В дальнейшем же тратить средства на её доведение посчитали нерациональным. К тому же на узкоколейке ощущался острый дефицит подвижного состава, а пополнить его было негде.

Как свидетельствуют данные статистики, в 1926 году общая длина узкоколейных линий Урала, не считая путей внутризаводского транспорта, составляла 1500 км. Из них 600 км было колеи 750 мм, и 570 приходилось на колею 883-884 мм. Эксплуатационная протяжённость отдельных наиболее крупных узкоколейных железных дорог по состоянию на 1925 год имела следующие значения:

Богословско-Сосьвинская ...	373 км
Белорецкая УЖД	
(данные 1927 г.)	329 км
Алапаевская УЖД	112 км
Кушва-Сылвицкая УЖД	112 км
Кыштымо-Соймоновская УЖД ..	81 км
Николае-Павдинская УЖД ..	79 км
Висимо-Уткинская УЖД	73 км
Верхнетиуринская УЖД	51 км
Пашийская УЖД	48 км
Калатинская УЖД	42 км
Фабричная УЖД	42 км

Как бы не оценивалась сегодня эпоха первых пятилеток, несомненно, что это было время невиданного по своим темпам промышленного подъёма. Коснулся он и узкоколейных линий, которые в 30-е годы были проложены на целом ряде уральских заводов — Староуткинском, Верхнее- и Нижнее-Уфалейских металлургических, Режевском никелевом. В то же время на вновь построенных крупных предприятиях тяжёлой промышленности узкая колея в тот период уже почти не применялась; к числу немногих исключений относятся Уфалейский никелевый и Пышминский медэлектролитный заводы. Очевидно, дело было в том, что изменились масштабы производства, резко выросли объёмы грузовых перевозок, для освоения которых теперь повсеместно требовались железнодорожные линии уже не узкой, а широкой колеи.

Это сказывалось и на действующих заводских узкоколейках. 1929 год стал началом конца для Богословско-Сосьвинской узкоколейной железной дороги. В это время на севере Урала начали резко увеличиваться лесозаготовки, а в районе, тяготеющем к Надеждинску, намечались к освоению новые месторождения бок-

ситов, железных и марганцевых руд, каменного угля. Поэтому Надеждинский металлургический комбинат к 1932 году провёл огромную работу по реконструкции своих железнодорожных линий, перешив основную их часть на широкую колею. Дольше других сохранялась узкоколейка между Надеждинском (Серовом) и Сосьвой; её переустройство было завершено лишь к 1940 году силами и средствами железной дороги имени Л.М. Кагановича (Свердловской), которой к середине 30-х годов были переданы все линии Надеждинского комбината.

На асбестовых рудниках Баженовского месторождения первые узкоколейные паровозы появились ещё в 1910 году. Но ещё долго после этого доставка асбеста к линии ширококолейной железной дороги производилась гужевым транспортом. Наконец, в 1927 году была построена 34-километровая ветка, соединяющая рудники со станцией Баженово. Однако проработать ей было суждено всего несколько лет. В марте 1933 года на смену 600-миллиметровой пришла широкая линия Баженово-Асбест, также включенная в состав железнодорожной сети Народного комиссариата путей сообщения (НКПС).

В то же время узкая колея получила всё более широкое применение на предприятиях лесной и торфяной промышленности. Если к 1929 году на территории Свердловской области свои рельсовые пути имели лишь Сухореченский и Ширококореченский торфяники, то через десять лет узкоколейные железные дороги обслуживали целый ряд мощных торфопредприятий, выстроенных для снабжения топливом уральской индустрии — Аятское, Басьяновское, Исетско-Аятское, Лосиное, Монетное. Три последних образцов общей узкоколейной сети, раскинувшуюся на 320 километров.

Одновременно появились десятки леспромпхозовских железных дорог узкой колеи, начало которым положила линия, выстроенная в селе Фабричном под Туринском. В связи с преобладанием лесных грузов в общем объёме перевозок, в середине тридцатых годов организациям лесной промышленности были переданы и две старых "горнозаводских" узкоколейки — Алапаевская и Верхнетиуринская. Заготовку леса на Урале вели, как известно, не только гражданские ведомства.

В наиболее глухих, удалённых от центра местах развернулась густая сеть лагпунктов НКВД. Наибольшее распространение железные дороги узкой колеи получили в таких его управлениях, как "Северураллаг", "Востокураллаг", "Ивдельлаг", "Кизеллаг". В 1937 году этот лесоповал работал уже на полную мощность.

Дальнейшее развитие узкоколейного транспорта требовало во всё большее количество поставок нового подвижного

состава. Помимо Коломны, выпуск паровозов для линии колеи 750 мм в тот период был налажен рядом других машиностроительных заводов — Невским, Подольским, Новочеркасским, Сормовским. Эти паровозы строились четырёхосными, двух основных типов — 157 и 159, с весом в рабочем состоянии соответственно 26 и 16 тонн. Кроме того, по-прежнему значительной оставалась роль импортных поставок, осуществлявшихся некоторыми бельгийскими и германскими фирмами, прежде всего — Orenstein & Koppel. К услугам этих заводов приходилось обращаться, когда требовалось заказать новые паровозы для колеи другого размера, чем 750 мм, либо же в случае, когда были нужны более мощные по сравнению с выпускавшимися отечественной промышленностью локомотивы. К примеру, в парке Белорецкой железной дороги уже к 1933 году имелось 11 паровозов заграничной постройки мощностью около 350 л.с. каждый.

3.

Быстрый рост сети промышленных узкоколейных железных дорог на территории Урала имел место в период после окончания Великой Отечественной войны. По Свердловской области, к примеру, их общая эксплуатационная длина за десятилетие 1951-1961 гг. увеличилась с 2342 до 4032 км; в шестидесятые годы началось некоторое снижение, но на первых порах оно, в общем, было незначительным. Имеющиеся данные показывают следующую картину распределения узкой колеи по различным отраслям на 1 января 1968 года: лесная и деревообрабатывающая промышленность — 3617 км путей (545 локомотивов); торфяная промышленность — 469,2 км (38 локомотивов); цветная металлургия — 233,4 км (25 локомотивов); промышленность строительных материалов — 49,4 км (22 локомотива); прочие отрасли — 36,8 км (7 локомотивов).

Всего по Свердловской области — 4530,9 км путей (указана развёрнутая длина путей, с учётом вспомогательных и станционных) и 682 локомотива.

В дальнейшем, начиная примерно с 1970 года, стало наблюдаться уже резкое сокращение узкоколейной сети. В Свердловской области в течение последних 20-25 лет из 73 железнодорожных хозяйств, имевших самостоятельный локомотивный парк, осталось лишь около 40; полностью были ликвидированы приисковые и карьерные узкоколейки, демонтированы пути узкой колеи на предприятиях металлургической промышленности в Алапаевске, Билимбае, Староуткинске. Из новых узкоколеек за тот же период была построена всего одна, к тому же временная, использовавшаяся при сооружении второго пути на ширококолейной магистральной железнодорожной линии между Красноуфимском

и станцией Чад.

Причины этого явления, наблюдающегося по всему Уралу (да и в целом по стране) различны, вплоть до самых необычных. Узкоколейки на Добрянском и Чермошском металлургических заводах, например, прекратили свою работу ввиду того, что эти заводы попали в зону затопления Камского водохранилища и, соответственно, были закрыты. Ситуация была более непонятной для Белорецкой узкоколейной железной дороги, знаменитой не только среди многочисленных энтузиастов-исследователей железных дорог, но и среди приезжающих на далёкий Урал иностранцев, восхищавшимся вагонами, тепловозами и архитектурой старинных станционных построек. В большинстве стран Европы и в США таких дорог, как эта, не существует — Белорецкая узкоколейка казалась им настоящим чудом, так как она пролегает в удивительно красивых местах, и могла бы использоваться даже как музейно-туристический объект в нашей стране! Но настоящее руководство дороги (компания "Мечел") перспективное будущее дороги не интересуется. С 2002 года (в год 90-летия дороги) происходит постепенная ликвидация дороги. Отменяются пассажирские перевозки, которые так необходимы были для жителей посёлков. К примеру, чтобы попасть в Верхнюю Аршу сейчас нужно преодолеть на автомобиле 44 километра труднопроезжей грунтовой дороги. Но всё же основную роль в сокращении узкоколейного пути играет их замена на широкую колею и развитие автомобильного транспорта. Так, после постройки железной дороги от Кыштыма до станции Пирит между Кыштымом и Карабашем в течение примерно 20 лет параллельно действовали две различных линии — одна широкой колеи, другая — узкой, 914 мм. В 1976 году узкая колея здесь была полностью ликвидирована. Уникальные по своей исторической ценности паровозы тут же сдали в металлолом. Ещё раньше, в начале 60-х годов, окончательно закрылась узкоколейная железная дорога на рудниках в городе Асбесте. Несмотря на электрификацию и перевод с колеи 600 мм на метровую, она уже не обеспечивала дальнейшее увеличение объёмов добычи асбеста, и, в конце концов, была заменена путями широкой колеи.

Отдельного рассмотрения заслуживает ситуация в лесной промышленности, которая в значительной степени является определяющей для общей статистики. В технической литературе до самого последнего времени неоднократно подтверждалась экономическая целесообразность применения, при определённых условиях, узкоколейных железных дорог в этой отрасли (как и на торфоразработках). Однако те же авторы отмечают, что формирование ведомственной политики у нас происходило на основе ко-

мандно-административных методов; из-за слепого копирования зарубежного опыта форсировалось внедрение автомобильной вывозки леса — без должного учёта отечественных условий. К этому надо добавить, что определённый недостаток узкоколейных железных дорог — трудоёмкие эксплуатация и ремонт — в ряде случаев, по-видимому, побуждал сделать выбор в пользу автотранспорта, даже не взирая на соображения экономической эффективности.

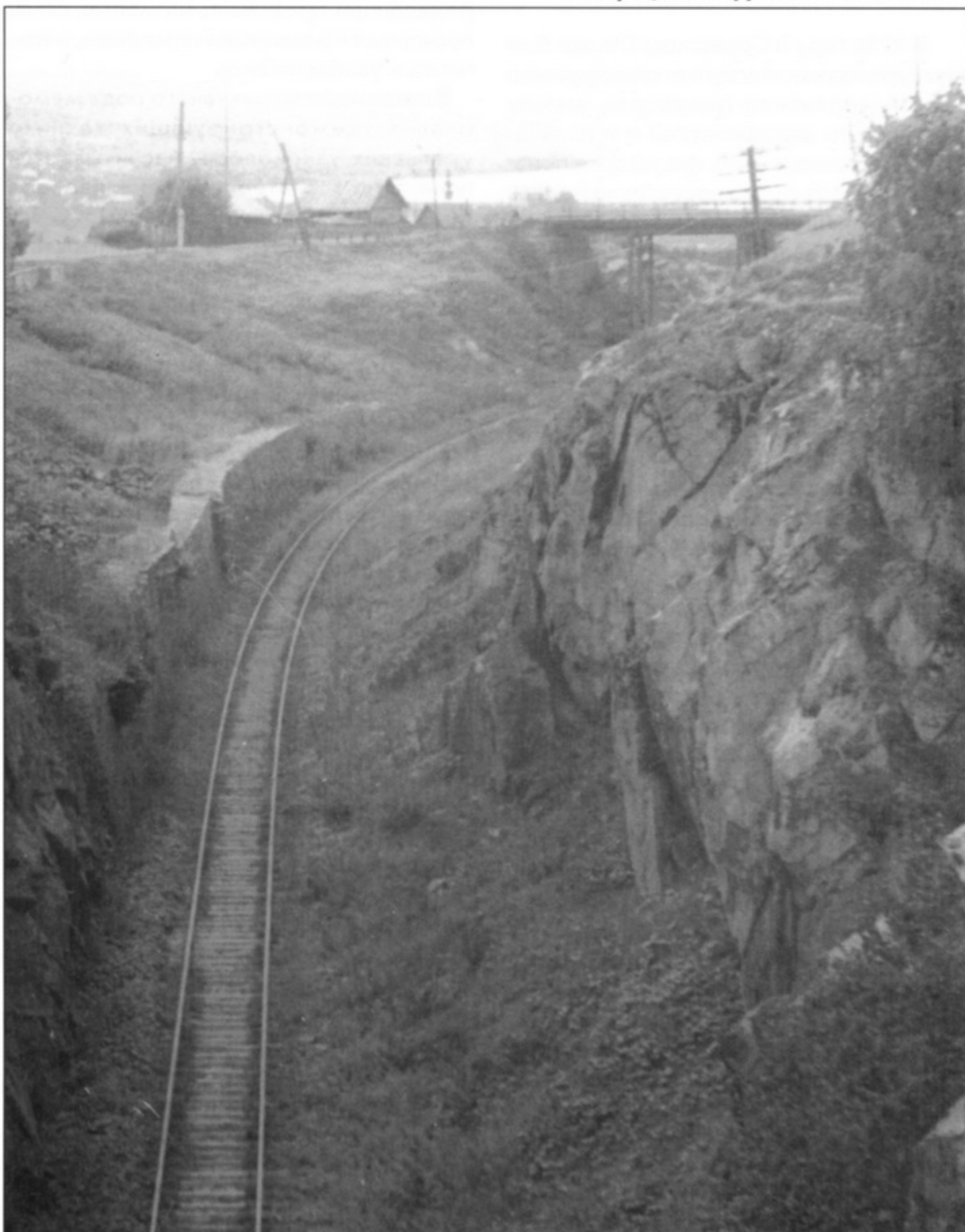
Как бы там ни было, в середине 90-х годов прошлого века на лесозаготовительных предприятиях Свердловской области наблюдалась следующая картина. Все закрытые и разобранные к тому времени узкоколейки имели сравнительно малую длину — не свыше 100 километров. В то же время крупные линии узкой колеи (в Туринском леспромпхозе — было 185 км, в Отрадномском лесокомбинате — было около 230 км) работали устойчиво. Это, между прочим, подтверждали теоретические расчёты, согласно которым преимущества лесовозных железных дорог возрастают при увеличении

расстояния транспортировки (в настоящее время эти узкоколейки уже почти полностью разобраны).

Крупнейшей же сегодня на Урале и среди существующих ныне узкоколеек России является основанная ещё в конце позапрошлого века Алапаевская узкоколейная железная дорога (АУЖД), ныне МУП "АУЖД". По состоянию на конец 2002 года, общая протяжённость её рельсовых путей составляла около 300 километров. Линии узкой колеи служат основным средством сообщения с десятком "лесными посёлками". А ещё в конце 90-х годов прошлого века магистраль АУЖД обеспечивала ещё и перевозки для предприятия Алапаевского металлургического комбината, асбестового рудника и других клиентов. Общий годовой оборот тогда превышал 130 миллионов тонно-километров.

По-прежнему действует одна из старейших узкоколейных железных дорог нашей страны — Висимо-Уткинская (узкоколейка Высокогорского горно-обогательного комбината), начинающаяся в Нижнем Тагиле — на родине отечествен-

Белорецкая УЖД. 1983 г. Ю.Филатов



ных железных дорог. Эта линия пересекает географическую границу Европы и Азии. В судьбе этой линии было немало крутых поворотов, но каждый раз она выходила из трудного положения, с успехом приспосабливалась к меняющимся экономическим условиям. Построенная для транспортного обеспечения заводов Нижне-Тагильского горного округа, она в дальнейшем стала обслуживать близлежащие золотые и платиновые прииски — вплоть до полного их закрытия. После кратковременного пребывания в составе железной дороги имени Л.М. Кагановича (1935-1942 гг.), линия вновь перешла в ведение Нижнетагильского металлургического комбината, где остаётся и по сей день. В 1960 году была осуществлена её перешивка с колеи 884 мм на стандартную 750 мм. По состоянию на конец 2002 года, дорога выполняла лишь перевозки дунита (сырья для производства огнеупоров), которые были и остаются достаточно регулярными. Участок Дуниты — Урал — Гальяновская пока остаётся в числе немногих стабильно работающих узкоколейных дорог России.

В 1956 году в Советском Союзе был взят курс на техническую реконструкцию железнодорожного транспорта, замену паровой тяги электрической и тепловозной. Об узкоколейном транспорте поначалу речи не было, но постепенно и здесь стала проявляться общая тенденция. Единственным в то время отечественным предприятием, выпускавшим паровозы узкой колеи, был Воткинский машиностроительный завод в Удмуртии.

В 1959 году паровозостроение на нём было окончательно прекращено, а производство узкоколейных тепловозов стал налаживать другой удмуртский завод — в городе Камбарке. Кроме того, на некоторые железные дороги Урала (Алапаевскую, Белорецкую, Висимо-Уткинскую) поступили тепловозы ТУ2, выпускавшиеся в конце 50-х годов для узкоколейных линий Министерства путей сообщения Калужским машиностроительным заводом. Одновременно существенно обновился вагонный парк, начался выпуск цельнометаллических пассажирских вагонов типа ПВ-40.

На 1 января 1968 год из 682 локомотивов узкоколеек Свердловской области 280 составляли паровозы, 165 — тепловозы и 11 электровозы. Но уже планировалось, что через 3-4 года замена паровой тяги на тепловозную будет практически завершена. В действительности последние узкоколейные паровозы в Свердловской и Челябинской областях были исключены лишь немногим позднее — в 1976 году. А к началу 80-х годов завершилось списание паровозов и на Белорецкой узкоколейке, где на смену им пришли тепловозы ТУ7.

Что же касается электрической тяги, то она на железнодорожных линиях узкой колеи в Советском Союзе никогда особого распространения не имела. В настоящее время действуют электрифицированные узкоколейки на Кыштымском медэлектrolитном заводе (электровозы серии EL), Лысьвенском металлургическом заводе, никелевом заводе в г.Реж (электровозы 14КР-1), на металлургическом заводе в посёлке Нейво-Шайтанский (электровозы EL 12), на комбинате "Уралэлектромедь" в г.Верхняя Пышма (электровозы К14, 14КР2А). А также действует единственная на Урале электрифицированная узкоколейка (имеющая колею не 750 мм, а 1000 мм) на комбинате "Магнезит" в городе Сатка Челябинской области (электровозы EL 3).

4.

О сохранении исторически ценных образцов железнодорожной техники у нас в стране заговорили слишком поздно — в конце 70-х годов, когда большинство уникальных экспонатов уже просто не осталось. Как бы там ни было, идея увековечивания старых паровозов получила определённое признание; на местах стали появляться локомотивы-памятники, в том числе и узкоколейные.

В настоящее время такого рода мемориалов, демонстрирующих технику уральских узкоколеек, насчитывается пока пять. В Екатеринбурге — паровоз Кч4-431, Челябинске — паровоз 157С-34, Белорецке — паровоз Гр-231, Алапаевске — тепловоз ТУ2-169 и старая вагонетка, и посёлок Цементный (под г.Невьянск) — шахтный узкоколейный электровоз, который при работе прошёл переоборудование для наземных условий эксплуатации.

Ещё один паровоз (серия 157С-63) выставлен на территории парка имени Энгельса (г.Екатеринбург) не в качестве памятника, а как большая игрушка для детей.

Учитывая значительную историческую ценность этого локомотива, по-видимому, следует поставить вопрос о передаче его в музей.

Среди остальных реликвий транспортной техники, можно назвать:

три паровоза серии ВП4, сохранившиеся на узкоколейках МВД в Гаринском и Таборинском районах;

американский мотовоз "Plymouth" образца тридцатых годов в г.Верхняя Пышма, на комбинате "Уралэлектромедь";

тепловоз ТУ2мк — один из первых выпущенных Камбарским заводом в Красноярском леспромпхозе в Серовском районе;

наконец, двухосную автомотрису довоенной постройки на Алапаевской узкоколейной железной дороге.

Есть и экспонаты, не относящиеся к локомотивному парку:

— двухосный крытый вагон колеи 884



ТУ2-236 на ДЖД в Екатеринбурге. 2003 г.

Е.Здоровенко

мм (станция Урал Висимо-Уткинской железной дороги),

— снегоочиститель "Бьерке" выпуска 1917 года (Белорецкая железная дорога).

Все эти единицы техники, безусловно, заслуживают сохранения; организация в России в последние годы железнодорожных музеев даёт им такой шанс — главное успеть их спасти от мародёров и металлоломщиков, а также найти финансирование на их реставрацию и транспортировку, ну а умельцев и фанатов для их ремонта у нас искать не надо...

Необходимо сказать несколько слов и об архитектуре узкоколейных железных дорог. Конечно, сколько-нибудь значительные объекты на них не воздвигались; преобладали небольшие деревянные постройки. Тем не менее, архитектурное оформление отдельных линий (например, Калатинская железная дорога) было выполнено на достаточно высоком уровне. Известны сохранившиеся к настоящему времени старые вокзальные здания на станциях Карпушиха (под Кировградом), Синячиха (Алапаевская УЖД), Белорецк, Висимо-Шайтанск; паровозные депо в Белорецке, Карабаше, Кыштыме, Кировграде, Кушве, Лысьве, Тирлянском. К сожалению, все деревянные постройки ныне находятся в очень ветхом состоянии, а каменные деповские здания за период их эксплуатации были сильно перестроены, приспособлены для новых технологических нужд. Представляется, однако, что отдельные объекты всё же могли бы претендовать на звание памятников промышленной архитектуры (как, например, бывшее узкоколейное депо Лысьвенского металлургического завода), хотя в целом, этот вопрос пока ещё требует более детального изучения.

История уральских узкоколейных дорог насчитывает уже около 120 лет. Хочется верить, что впереди у неё ещё немало будет интересных страниц!

С.Ермоленко

Выставка «Локотранс-Юг - 2005»

С 11 по 13 июня 2005 г. в Ростове-на-Дону состоялась очередная традиционная выставка железнодорожного моделизма «Локотранс-Юг-2005». Напомним, что эта выставка своими корнями уходит в Ставрополь, однако уже второй год подряд эстафету ее проведения приняла столица Донского края.

В этом году выставка впервые проводилась недавно созданным Ростовским клубом любителей железнодорожного моделизма «Локотранс-Юг». Проведению выставки предшествовала большая организаторская работа, проделанная членами клуба и его председателем Олегом Хачатурьяном. Учитывая давние творческие связи с Детской Северо-Кавказской железной дорогой и Ростовским техникумом железнодорожного транспорта, руководству этих подразделений были отправлены официальные письма с просьбой оказать содействие в проведении выставки и размещении ее иногородних участников. По этим вопросам была достигнута полная договоренность и понимание со стороны руководителей этих предприятий. Выставка получила официальную поддержку Всероссийского общества любителей железных дорог (ВОЛЖД).

К сожалению, планируемая расширенная культурная программа (экскурсии по городу и Дону) не нашла понимания среди руководства отдела учебных заведений Управления СКЖД и от нее пришлось отказаться еще на этапе подготовки к проведению выставки. Как бы то ни было, сроки проведения выставки остались без изменения. Учитывая опыт прошлых лет и проблемы со стыковкой некоторых модулей традиционного модульного макета «ЛТ-модуль», на заседании правления клуба было принято решение о монтаже макета накануне — 10 июня. Благодаря такому решению, к открытию выставки макет был полностью в рабочем состоянии. Единственная проблема возникла в связи с бытовыми обстоятельствами моделиста Александра Копычева, который не смог завершить к выставке два своих модуля и 11 июня до 14 часов часть макета была перепланирована с целью исключения этих модулей.

Весной этого года ст. Солнечная детской железной дороги обзавелась двумя новыми просторными витринами длиной по 4 метра. Начальник ДЖД Луганченко М.В. любезно предоставил для выставки одну из них, — а это в общей сложности около 20 кв. метров экспозиционной площади. Витрина позволила удобно для осмотра разместить множество моделей — как самодельных, так и промышленного производства, что позволило ростовчанам, не избалованными поставками моделей ж.д. в магазины города, ознакомиться с продукцией известных фирм и ведущих модельщиков России. Освещение было изготовлено самостоятельно клубом «Локотранс-Юг».

Заботы по встрече иногородних участни-



Список участников выставки «Локотранс-Юг-2005»

1. Олег Хачатурьян (г. Ростов-на-Дону)
2. Сергей Ермоленко (г. Ростов-на-Дону)
3. Александр Копычев (г. Ростов-на-Дону)
4. Олег Яшлян (г. Ростов-на-Дону)
5. Юлия Гришаева (г. Ростов-на-Дону)
6. Дмитрий Ивахненко (г. Ростов-на-Дону)
7. Вадим Калиманов (г. Ростов-на-Дону)
8. Михаил Колыванов (г. Ростов-на-Дону)
9. Михаил Исаков (г. Ростов-на-Дону)
10. Сергей Хачатурьян (г. Ростов-на-Дону)
11. Алексей Ермоленко (г. Ростов-на-Дону)
12. Виктор Иудин (г. Новочеркасск)
13. Сергей Лизунов (г. Пенза)
14. Дмитрий Строкань (г. Астрахань)
15. Павел Гува (г. Москва)
16. Алексей Загребельский (г. Москва)
17. Александр Шустов (г. Москва)
18. Сергей Масленников (г. Ставрополь)
19. Владимир Наумов (г. Ставрополь)

ков выставки легли на Сергея Ермоленко, члена правления клуба. Была собрана полная информация по прибытию гостей, распределены обязанности среди автовладельцев членов клуба по их встрече и размещению в общежитии, которое находится, кстати, в самом центре города возле Центрального парка культуры и отдыха им. М. Горького. Все гости были встречены личным автотранспортом и размещены в 3-местных комнатах общежития РТЖТ по 150 руб. в сутки. От общежития до места проведения выставки ходит прямой трамвай №10 - один из четырех маршрутов, оставшихся в Ростове на сегодняшний день.

Перед открытием выставки были проведены встречи с представителями средств массовой информации Ростова, которые проявили заинтересованность в ее освещении - это представители телеканалов «Южный регион», «Дон-ТР», «СТС», популярных региональных газет «Вечерний Ростов», «Приазовский Край». «Вечерний Ростов» накануне открытия выставки опубликовал большую статью о Детской ж. д., Ростовском клубе «Локотранс-Юг» и о выставках железнодорожного моделизма. Сам день открытия выставки был практически полностью посвящен теле- и газетным журналистам, председатель клуба О.Хачатурьян постоянно давал интервью, и его физиономия в последующие дни не сходила с экранов местного телевидения. Были напечатаны 100 объявлений со сроками проведения выставки и схемой проезда, которые были заблаговременно развешены по городу.

На открытие выставки была выведена детская рабочая смена, из депо подан тепловоз ТУ2-152 с вагонами, пришел ветеран дороги - бывший руководитель кружка железнодорожного моделирования Сазонов Николай Трофимович, воспитавший не одно поколение ж.д. моделистов.

Экспозиция выставки размещалась в двух залах - в фойе был собран модульный макет, там же в витрине расположились моде-



ли. В зале планерных совещаний расположились со своими экспозициями моделисты Алексей Загребельский и Александр Шустов. На планшетах демонстрировались фотографии макетов Сачкова и различной железнодорожной техники. Посетители выставки могли пройти в зал, где установлен огромный макет НО железной дороги, выполненный несколькими поколениями детей, занимающимися на ДЖД в кружке железнодорожного моделирования. Так же в витринах выставлены модели подвижного состава в масштабе 1:30.

Модульный макет был собран по кольцевой схеме, что дало возможность одновременно эксплуатировать до 4 составов. Он имел 3 станционных разъезда - два трехпутных и один двухпутный. Все поворотные модули были сделаны с радиусами не менее 650 мм, что благотворно сказалось на реалистичности и качестве движения поездов по макету. Для прохода внутрь макета с целью осмотра и обслуживания служил подъемный мост длиной 640 мм. Два из четырех поворотных модулей имели ответвления, позволяющие

подсоединять другие модули. Таким образом, была реализована концепция демократичности макета на конкурсной основе - лучшие по ходовым качествам и исполнению модули включаются в кольцевую схему, по которой может двигаться любой подвижной состав, а модули, не дотягивающие до этих требований, присоединяются на ответвлениях, где может ходить подвижной состав, некритичный к качеству пути.

К этой выставке Олег Хачатурьян подготовил поворотный модуль радиусом 700 мм, от поворота начинается горловина будущей большой станции, являющейся началом ответвления. Александр Копычев добавил к своей станции третий путь и изготовил поворотный модуль с тоннелем и ответвлением. Радиус поворота - 800 мм, стыковочные фланцы позволяют использовать этот модуль в качестве как левого, так и правого поворота. Сергей Ермоленко изготовил поворотный модуль (радиус 650 мм) с горой и щебнедробилкой (этот модуль является логическим завершением будущего 2-путного разъезда и может применяться для стыковки двухпутных моду-



лей с однопутными), который переходит в подъемный мост и заканчивается перегонным модулем с рощей. Ростовский техникум ж. д. транспорта в лице преподавателя Юлии Гришаевой при участии А. Копычева наконец-то закончил учебно-демонстрационные модули ПТО локомотивов и вагонов, которые создали отличный промышленный пейзаж. Детская железная дорога изготовила макет веерного депо с действующим поворотным кругом.

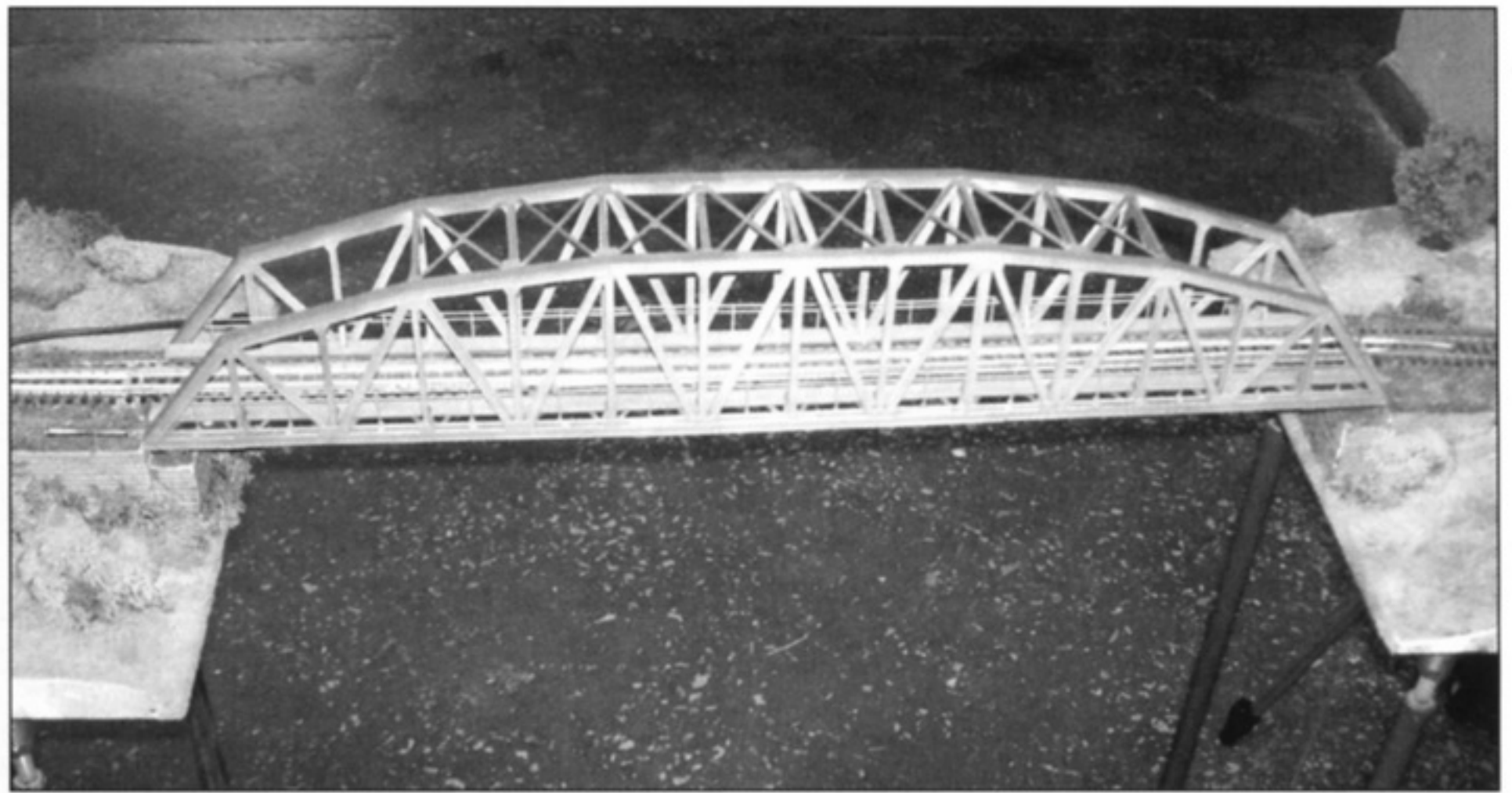
Кроме того, были использованы модули, ранее принявшие участие в зимней выставке, но неизвестные гостям — модуль с остановочной площадкой (автор А. Копычев), модуль с переездом (автор Вадим Калиманов), поворотный модуль с окраиной городка (автор С. Ермоленко, радиус 850 мм). Монтировались и заслуженные модули — станция «Совково», перегон с переездом, рыбколхоз, поворотный модуль радиусом 440 мм (автор модулей О. Хачатурьян), перегон с выемкой (авторы Михаил Колыванов и Михаил Исаков), двухпутная станция с локомотивным депо (автор Олег Яшлян). Общая длина главных путей макета составила 39 метров.

Стыковка модулей прошла без особых проблем, были замечания к стыковочным узлам молодых участников выставки — В. Калиманова и двух Михайлов — Исакова и Колыванова. Критика ими была воспринята конструктивно, так что есть надежда на достойное участие этих модельеров в следующих выставках.

Автоблокировка на макете отсутствовала, движение осуществлялось по следующей схеме — пульт управления поездами находился возле ст. Совково, оборудованной пультом управления стрелок и путей этой станции. Там находился главный оператор. На каждой станции (кроме Совково) был свой диспетчер, который руководил приемом и обгоном поездов с помощью переключения стрелок и коммутации станционных путей. Станцией Совково управлял главный оператор, он же осуществлял общую координацию движения поездов. В роли главного оператора и диспетчеров станций выступали юные железнодорожники, а так же самые маленькие посетители выставки под присмотром опытных модельеров из клуба «Локотранс-Юг».

В воскресенье детская железная дорога работала в обычном режиме — осуществлялось графиковое движение поездов: с пассажирскими вагонами работали ТУ2-152 и единственный оставшийся в живых на ДЖД паровоз Гр-185, прошедший в прошлом году ремонт в депо Златоуст. Поезда ходили с интервалом 15 минут, полный круг (3,6 км) с двумя промежуточными остановками проходя за полчаса. Реклама выставки оказалась весьма эффективной — в иные минуты к макету просто невозможно было подойти! Когда раздавался с перрона гудок паровоза или тепловоза, возвещавший об отправлении очередного поезда, родители не могли оторвать своих чад от созерцания движущихся по макету миниатюрных копий поездов.

В 14 часов для участников выставки было



Мостовое межмодульное соединение



организовано посещение музея натуральных образцов СКЖД. Гости на легковых машинах были доставлены туда и обратно. По возвращении в 17 часов, когда наплыв посетителей спал, были устроены «покатушки» на макете наиболее ценных экспонатов. Особый успех имела модель электровоза ЧС2 (см. илл. стр.41), прекрасно выполненная московским модельером Павлом Гувой с использованием смолляных отливок Е699 и колес курского права. Несмотря на самостоятельное изготовление редуктора и применение низкокачественных колесных пар, ходовые качества модели оказались на высоте. Этот локомотив весьма достойно смотрелся на макете российской тематики с пассажирским составом из вагонов от Кацапова («Аммендорфы») и Sachsenmodelle («Герлитцы»), мало кто обращал внимание на отсутствие контактной сети. «Роковский» Е03 из коллекции Олега Хачатурьяна порадовал традиционной плавностью хода, однако тепловоз М62 от нового Gutzold ему не уступал. Неплохо двигались по макету «пиковские» паровозы Br41, Br95, доработанный Br55. Дмитрий Ивахненко демонстрировал работу великолепного паровоза Br13 от Brava.

Затем особо нервных попросили удалить-

ся — на макете поползли изделия советского «модельпрома». Паровозы Ов с дровяным и нефтяным тендерами демонстрировали собравшимся, как не надо делать самоходные модели. Голубой дизель-поезд Др1, у которого сцепки были перенесены О. Хачатурьяном на тележки, продемонстрировал приемлемую вписываемость в кривые радиуса 430 мм, однако ужасно неровный и шумный ход. Полная противоположность — красно-коричневый дизель-поезд, переделанный С. Ермоленко с заменой приводных тележек (донором послужил «стартовый» тепловоз Br216 от Mechano) и электродвигателей (установлены ДПМ2 0 с маховиками). Этот дизель-поезд двигался практически бесшумно и очень плавно, не уступая лучшим фирменным моделям. Список переделок этого Др1 весьма внушителен, а потому рассказ о нем будет отдельный. Работали на макете и восстановительные поезда, осуществляя паровыми кранами ПЖ45 (автор конверсии А. Загребельский) и ПК15 («Модель-Экспресс») подъемы сошедших с рельсов вагонов, тепловоз ТЭМ1 транспортировал снегоочиститель ЦУМЗ, а следом путейцев развозила дрезина АС1А (автор мелкосерийных моделей — А. Волузнев). В общем, в 20 часов пришлось применять админи-

стративные ресурсы, дабы разогнать вошедшую в раж модельную публику в связи с закрытием станции.

Торжественное закрытие выставки проводилось в понедельник, 13 июня в 15 часов. От журнала «Локотранс» всем участникам выставки был подарен номер журналов за этот год, а гостеприимным хозяевам — детской железной дороге — целый комплект номеров. Все участники выставки были награждены красочными буклетами, проспектами и памятными знаками Северо-Кавказской железной дороги, которые были предоставлены при активном содействии руководителя дорожной СЮТ Лобченко А. Н.

Алексей Загребельский от имени редакции журнала «Железнодорожное Дело» вручил наиболее активным участникам и хозяевам календари с паровозными фотоработами Ивана Хилько.

По сложившейся традиции клуб «Локотранс-Юг» подарил детской железной дороге комплектующие для создания собственных модулей системы «ЛТ-модуль». В этом году это были рельсы «flex» от Tillig. А. Загребельский и А. Шустов так же подарили подвижной состав для будущих макетов ДЖД. Не остался без подарков и клуб — А. Загребельский подарил набор деталей для сборки тепловоза ТЭМ1 (исключительно для эксплуатации на клубном макете).

А затем наступил вторник — 14 июня. Несмотря на то, что день уже не являлся официальным днем работы выставки, на вторник была запланирована поездка в старинную столицу Донского края — Старочеркасск. Добираться туда в будний день не очень удобно — «Восходы» ныне по Дону ходят только по выходным дням, однако путешествие было скрашено переправой через Дон на старом пароме, где всего за 2 рубля с человека было пре-



доставлено 15 минут истинного удовольствия.

Гостям выставки была устроена экскурсия по историческим местам Донского казачества, показано великолепие иконостаса Войскового Собора, желающие осмотрели излучины Батюшки Дона с колокольни, в подвалах которой томились в свое время арестованные соратники атамана-бунтовщика Кондратия Булавина. После ознакомления с историей гостеприимного Донского края все двинулись к Дону, где был устроен праздничный пикник с готовкой шашлыка, поеданием донских раков и лещей, дегустацией молдавских вин, пением песен под гитару и, конечно же, купанием в теплой донской воде. Усталые, но довольные, мы уехали из Старочеркасска последним автобусом.

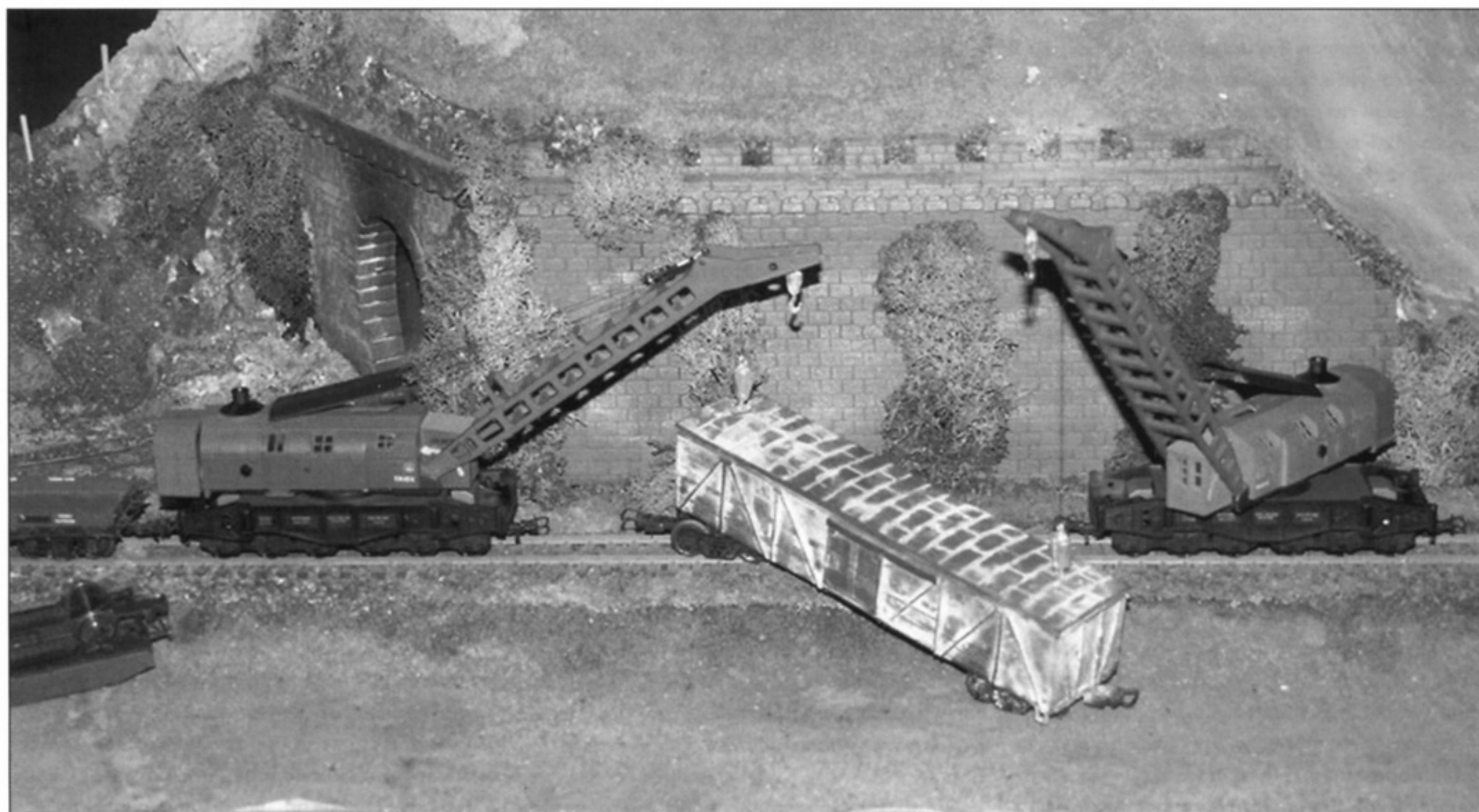
Теперь можно с уверенностью сказать —

выставка «Локотранс-Юг» состоялась! Организаторы надеются, что в следующем году ее почтят своим присутствием известные моделисты России и ближнего зарубежья, чтобы пообщаться в свободной и непринужденной обстановке, с гордостью показать свои работы и с интересом взглянуть на результаты трудов своих коллег.

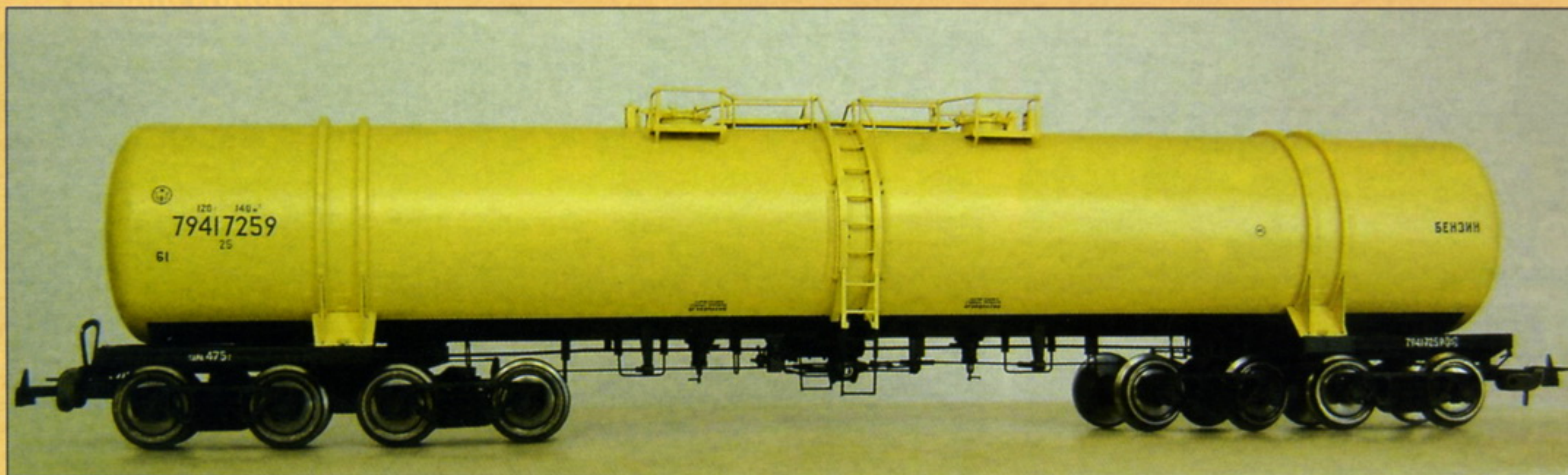
Ждем всех следующим летом на выставке «Локотранс-Юг-2006»!

Клуб «Локотранс-Юг» выражает особую благодарность Луганченко М. В. (ДСКЖД), Лобченко А. Н. (ДорСЮТ), Радченко Ю. П. (РТЖТ) за поддержку и неоценимую помощь в организации и проведении выставки «Локотранс-Юг-2005».

Фотографии С.Ермоленко и А.Загребельского



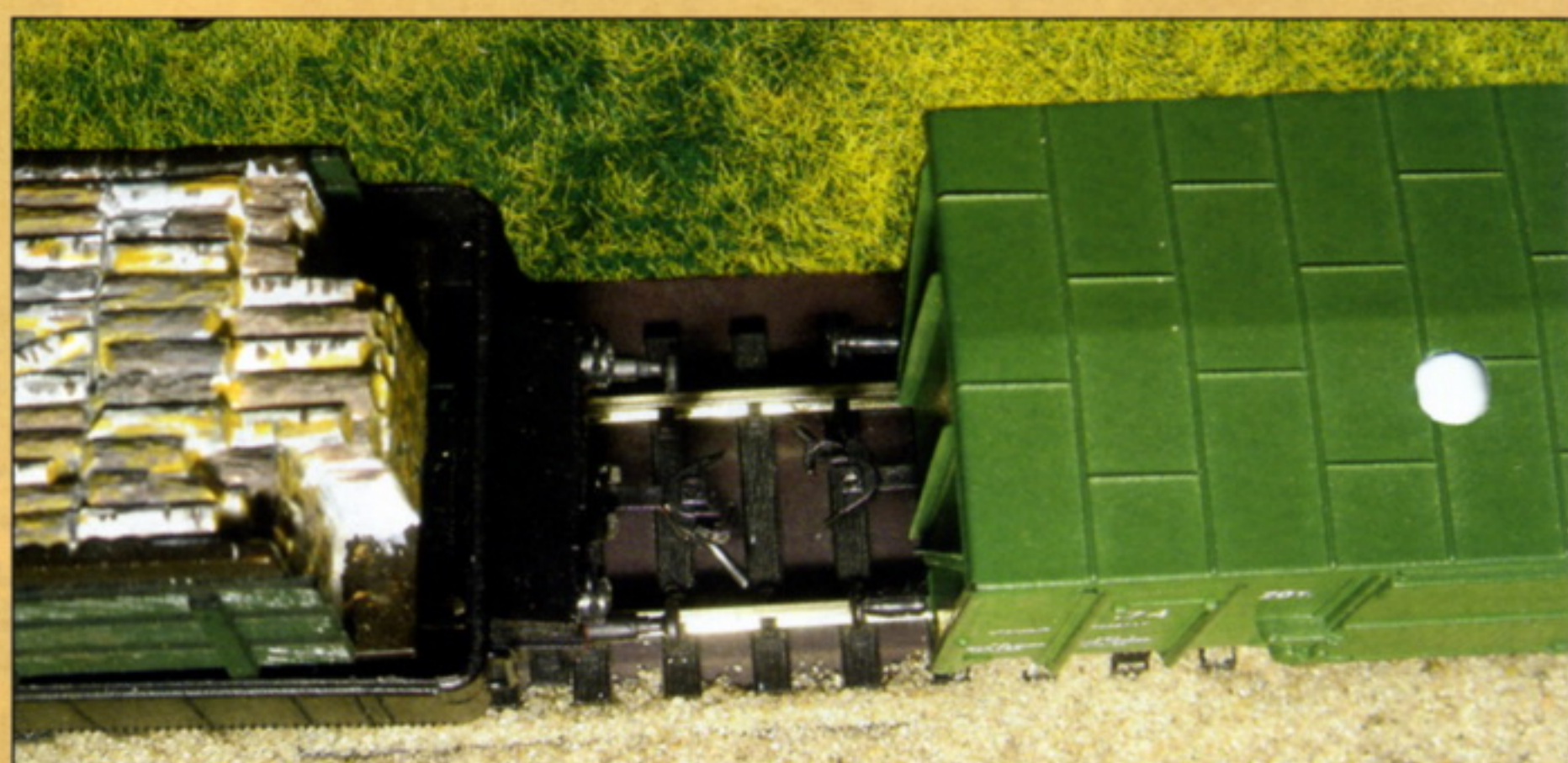




Модель восьмисной цистерны для светлых нефтепродуктов (НО). Производитель - ОНЕГА. (вверху)

Модель конно-парового дилижанса. 1854 г. Автор модели С.Войцеховский. (см. стр. 45)

Модель автобуса ЛиАЗ. (ТТ). Автор Д.Денисов (Тула) (см. стр. 46)



В. Мельников

Ода расцепителю

Один из симптомов, составляющих синдром неизлечимой хронической болезни под названием «железнодорожный моделизм» есть удивление, точнее, видимо, - способность удивляться.

Паровоз «чухал», «пыхал», гудел, звенел колокольчиком и выплевывал белые колечки дыма. Этого я, в общем, от него и ожидал, как от каждой нормальной оцифрованной машины. Он стал замедлять ход и вдруг торчащая из метельника штанга с кулачком автосцепки поехала вправо, да так и застыла. Паровоз подъехал к вагону, и кулачок вернулся в нормальное положение, захватив сцепку вагона. Паровоз удовлетворенно загудел и, звеня колокольчиком, потащил за собой вагон назад.

Так я впервые видел действие американских сцепок и их расцепителей. Ни около пути, ни на самом пути ничего постороннего не было видно. Управлявший макетом моделист не нажимал никаких кнопок и не переключал никакие тумблеры. Паровоз подвез вагон к тупику и кулачки сцепок сами собой разошлись в стороны. Паровоз уехал по своим делам, а вагон остался в тупике, и кулачок сцепки у него по-прежнему смотрел в сторону...

Мое удивление рассеялось, когда я взял в руки довольно тяжелую пластинку металлокерамики (как мне показалось). Магнит был плоским, эдакий кирпич, толщиной миллиметров 5 и размером 4 x 5 см. Оказалось, что это, так называемый расцепитель «замедленного действия», изделие № 308 фирмы Kadee. Этот расцепитель был просто заложен под шпальную решетку рельсов. Он ни к чему не был подключен. Он был просто сильным магнитом. Мне показали и расцепитель «мгновенного действия», изделие все той же фирмы Kadee №318. Это оказалась такой же толщины пластина, врезанная в шпальную решетку точно по осевой линии рельсов, но уже в ширину. Этот прибор расцепляет сцепки при остановке подвижного состава над магнитом. Я вспомнил свои мучения при установке расцепителя Roco в подмакетном пространстве, вспомнил старый «добрый» расцепитель PIKO, который иногда при своей работе мог просто сбросить с рельсов вагон, а о его внешнем виде не приходилось и рассуждать. А иногда эта штука могла и перегореть, - электричество все же потребляла. Что же, видимо, пришло время производить очередную техническую революцию. Сколько их уже было, этих сцепок? Стали на полки старые вагоны PIKO у которых вечно отваливались детали, которые мы называли «габаритниками» и всевозможные ручки, поручни и подножки, отштампованные из хрупкого полистирола. Пружинки пиковских сцепок валялись по путям, а из перегонов тоннелей мы с другом пытались их собрать с помощью магнита, привязанного за веревочку к безотказному E69. Появление динамических сцепок было революцией, но как ни надежно работали расцепители Roco, сами сцепки по-прежнему напоминали уродливые наросты на изящных конструкциях моделей. И никакое соображение не спасало. Надо было их просто не замечать.

Фото в статье и на стр. 42 (цв.) В. Мельникова.
Клуб желдормоделизма г. Брянск, май 2005 года



В ЛТ № 8/99 года в рубрике «мастерская» была опубликована большая статья о сцепках для моделей. Там много чего умного с чертежами и размерами написано о сцепках. Там же, как некое мнение отдельное, опубликована и заметка известного моделиста Ю. Меркутова. Именуется она «Автосцепка на подвижном составе РЖД». Заканчивается очень толковая статья фразой «... по-моему, российским моделистам не требуется пояснять, отчего кулачковые сцепки Kadee наиболее оптимальны для отечественных моделей». Фото, которыми я иллюстрирую эту публикацию, позволяют увидеть русскую технику с подобными сцепками. Что больше походит на нашу железку (чугунку) — эти сцепки, или то, чем эти модели укомплектованы у производителей можете убедиться сами. Я, правда, будучи согласен с Ю. Меркутовым, хотел бы добавить следующие размышления.

1. Некоторые моделисты используют на макетах модели американской железнодорожной техники, а там все сцепки с древних времен такие.

2. Сцепки фирмы МакГенри выглядят внешне также. Имеют несколько иное крепление на модели (установлены на многих моделях Life-Like).

3. Для станкового моделизма — копийность модели — главное. Для владельца макета это тоже важно, но главное — возможность хорошо ездить, маневрировать, расцепляться, прицепляться. Не все же из нас гоняют поезд по кругу часами под бутылочку «Клинского». Некоторые любят составить поезд, отцепить локомотивчик, подогнать его к заправке и т.д. то есть поиграть. И тут сцепки типа Kadee, McHenry и их магнитные расцепители просто незаменимы. О чем и хотелось поделиться с коллегами.



Вид одной из стандартных сцепок от фирмы McHenry Couplers. (за пару -0,99 долл. по каталогу Walthers). Конструкция не имеет стандартного узла для переходного боксачика NEM, но для «творческой» замены или создания собственных моделей — такие сцепки очень подходят. Они имеют штанги различной длины.

Кроме уже перечисленных фирм, такие же сцепки производит Bachmann, сцепки называются E-Z Mate. По каталогу Walthers 25 пар сцепок (арт. 160-78105, штанга средней длины) обойдется в 18 долларов.



Немного о «паровиках»

Несмотря на развитие сети железных дорог, в XIX веке гужевого транспорт по-прежнему продолжал играть важную роль в перевозке грузов и пассажиров.

Всюду, где не было железнодорожных линий и водных путей, господствовала конная тяга. Между городами сновали почтовые и пассажирские кареты (дилижансы — англ. Diligence). Интересно, что в России их прозвали «нележанцами», ведь места в них были только сидячие, а время в пути, например, от Санкт-Петербурга до Москвы составляло 4-5 суток. Движение перегруженных дилижансов было нелёгким. Ги де Мопассан в новелле «Пышка» писал: «Наконец, когда дилижанс, ввиду трудной дороги, был запряжён шестёркой лошадей, вместо обычной четвёрки, чей то голос снаружи спросил:

— Все сели?

Голос изнутри ответил:
— Все.

Дилижанс тронулся в путь. Ехали медленно, очень медленно, почти шагом. Колёса вязли в снегу; лошади скользили, храпели, от них валил пар; длинный кнут возницы без устали хлопал, летал во все стороны, свиваясь и разворачиваясь, как тоненькая змейка, и с размаху стегал по выпуклому крупу то одну, то другую лошадь, чтобы она бежала веселей».

О перипетиях подобных путешествий говорит, и сатирический рисунок из одного французского журнала того времени. И это во Франции, с её более развитой системой дорог, а во что же превращалась поездка в России, где как известно две беды... Один из таких российских дилижансов представлен на фотографии моделью автора. Были правда экипажи и с местами для сна — дормезы (от франц. «dormeur»—

соня). Но это были в основном личные экипажи.

Естественно, что с появлением паровой машины попытались поставить её и на повозки. Первые попытки предпринимали в 1769-1776 гг. французский инженер Н.Кюньо и англичанин У.Мёрдок, помощник Уатта. В Англии же инженер Р.Тревитик построил несколько паровых повозок и в 1801-1802 гг. испытал их на улицах Лондона, а в 1803 г. одна из них прошла более 100 км по плохим дорогам из Кемборна до Плимута.

В 1815- 1817 гг. опыты с паровыми тележками в Праге проводил механик Иозеф Божек. С 1821 г. в Англии были запатентованы ряд паровых повозок: Д.Гордона (1821 г.), У.Г.Джеймса (1824 и 1832 гг.), Г.Гёрни (1825 г.), У.Хенкока (1827-31 гг.) и т.д. Некоторые из них были построены и испытаны. Повозки Хенкока вплоть до 1837 г. делали регулярные рейсы между лондонским Сити и Педдингтоном.

Отдельные омнибусы (от лат. «для всех») вмещали до 20 пассажиров и ходили со скоростью до 60 км/час. На репродукции мы видим подобный омнибус конструкции Гёрни. По дорогам Италии в 1854 г. «бегали» конно-паровые дилижансы. Кроме кучера (механика) на козлах, на заднем сиденье сидели кочегар с помощником. Однако мощности машины иногда не хватало (особенно на длинных подъёмах), припрягали лошадей. На фотографии представлена модель подобного дилижанса в авторском исполнении. (цв. илл. стр. 42).

В России также были попытки организации рейсов «подвижных паровых машин». О необходимости этого (наряду с прокладкой шоссе и строительством железных дорог) говорил П.П.Мельников. В 1830 г. К.Янкевич разработал проект паровой повозки с котлом оригинального устройства. В то же время В.П.Гурьев предложил план постройки сети торцевых дорог с плоскими продольными железными полосами, уложенными вровень с поверхностью торцов. По ним должны были двигаться паровые самоходы



Русский дилижанс. Модель. Автор С.Войцеховский
Паровой омнибус конструкции Гёрни



с прицепными тележками. Всё это так и осталось на уровне проектов. Широкого применения паровые пассажирские повозки не получили в силу их дороговизны и громоздкости.

Армия, конечно, не могла остаться в стороне и приспособила паровые повозки для перевозки грузов и орудий. Об этом можно судить даже по немного анекдотичному эпизоду с паровой маши-

ной в фильме «Турецкий гамбит». В конце XIX века паровые машины, как правило, таскали обозные повозки, иногда по десятку сразу. А во время Великой войны (Первой мировой) подобные машины применялись уже довольно широко, но это уже тема для отдельного исследования.

Войцехович С.В.,
Клуб железнодорожного
моделизма, г.Брянск,
2005 г.



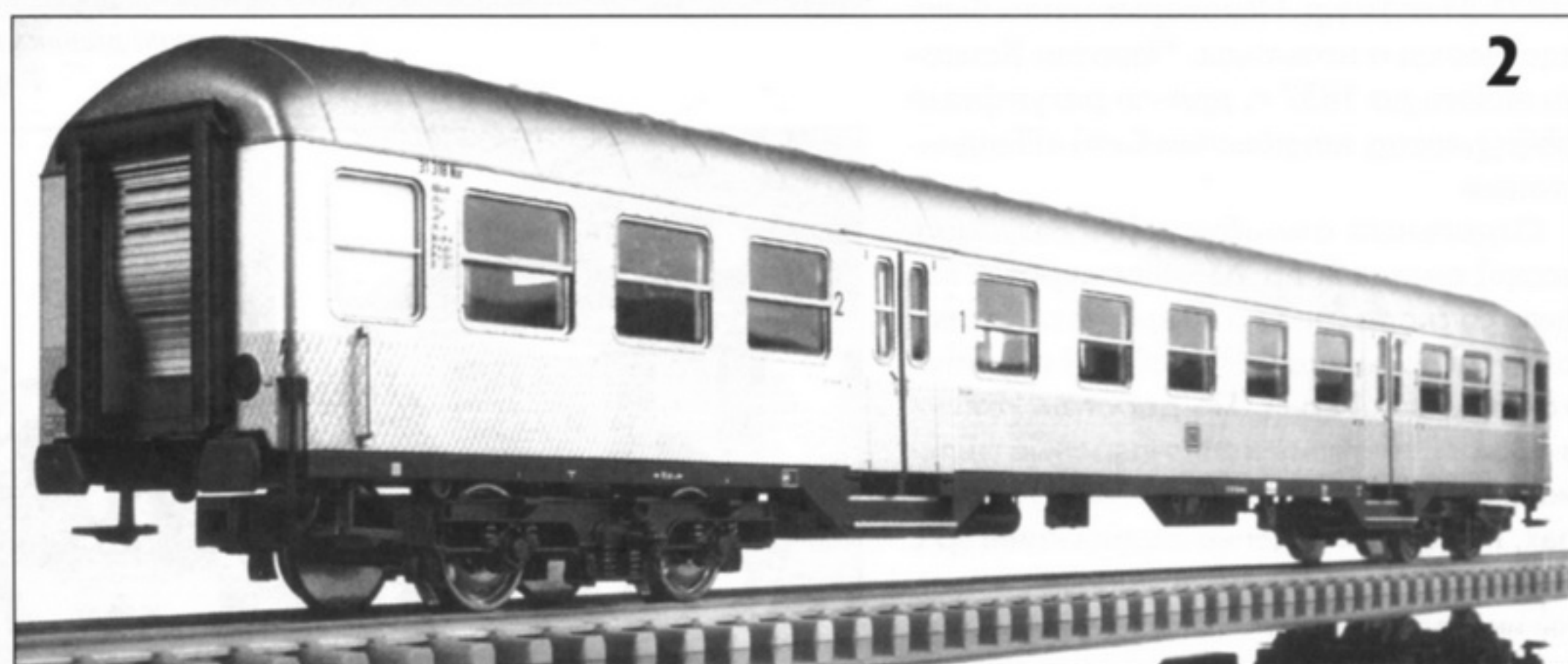
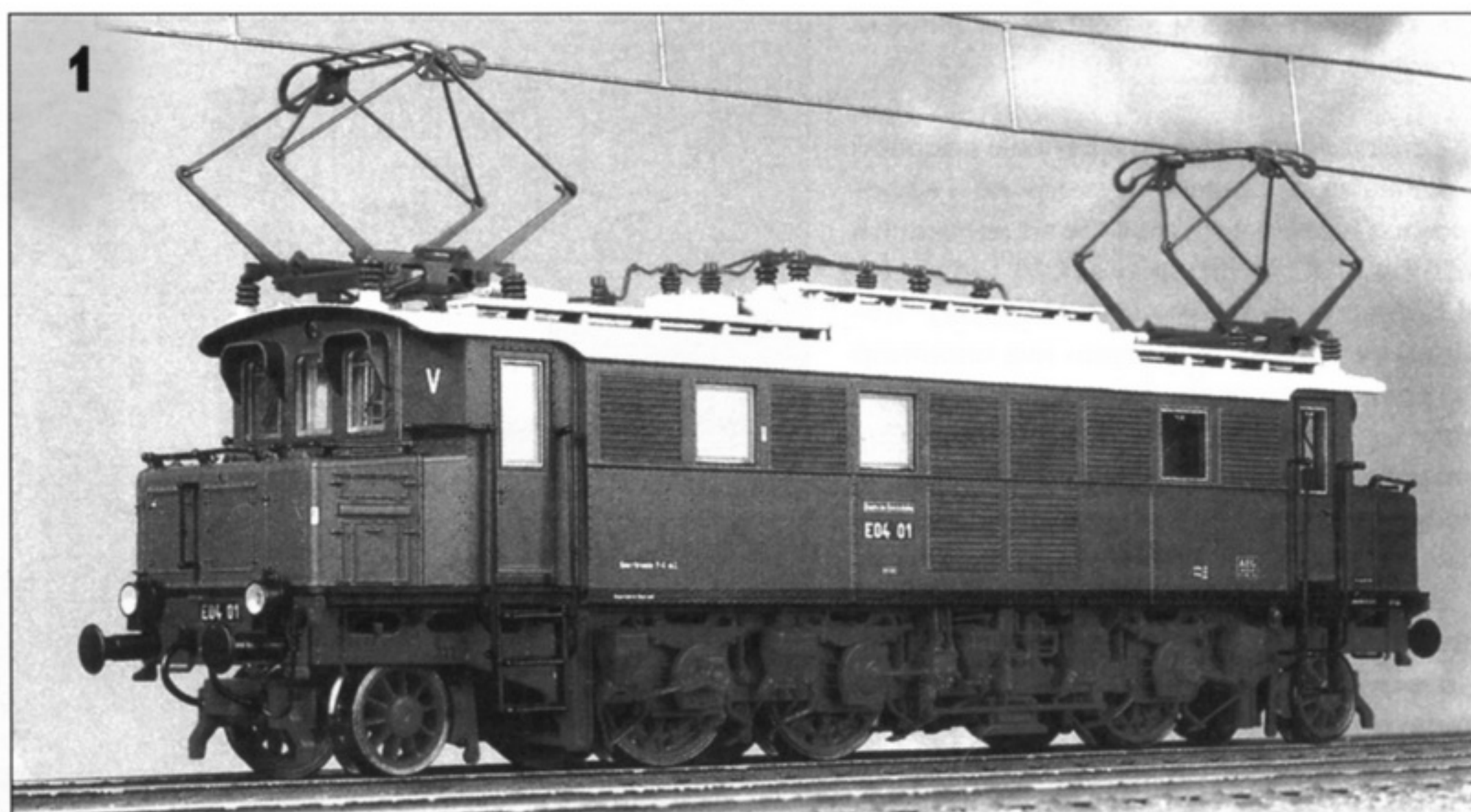
Модели, завоевавшие популярность и признательность европейских коллекционеров и моделеров в 2004 г., прошли в продажах и в нашей стране и также признаны удачными - в НО - паровозы **BR18 620 DB** от **Fleischmann** и "гютзольдовский" паровоз **BR75.5 DR**. Современные виды тяги - **Roco V65 DB** и "брекиновский" самоходный **Schi-Strabus!** (ЛТ о нем уже публикацию делал).

От **Piko** - симпатии получил "музейный" **E04** (это скорее "моделькорректность") (см. илл.1) и **Roco BR189 DB AG** - это вполне заслуженно.

Вагонный поток оценивать без личных пристрастий трудновато, поэтому снова обратимся к мнению читателей **EISENBahn Modellbahn Magazin** - в 2004 г. заслуживали особое внимание от **Roco** (четыре-хосный "**Nachverkehrs-Silberlinge**") (см. илл.2) и почтовый от **Piko** - вагон **Post b/8,5**. Особенно следует сказать о первом - серебристом. Прототип его был сделан из высококачественной стали и окрашен в серебристо-стальной цвет. Стильные и комфортабельные - эти вагоны олицетворяли в 60-е годы устремленное вперед будущее европейского транспорта. Составы работали с паровозами **BR50**, тепловозами **V200** и с удивительными скоростными электровозами серии **103 DB**.

PIKO на прошедшей выставке неожиданно решила изменить ориентацию - был представлен электровоз в ТТ (1:120)!

Базовым локомотивом выступил популярный европейский электровоз серии **182 DB**, известный в Европе как многосистемный **Taurus**. (см. илл. 3)



Среди других производителей отмечены были вагоны от **Mehano** - контейнеровоз и от **Sachsenmodelle** - служебный измерительный вагон, а также пассажирские вагоны от **Liliput** (**B2/C2/C3 SBB**).

Безусловным лидером в узкоколейной тематике стала новинка от **ROCO** - узкоколейный **HF110 (H0e)**.

В ТТ (1:120) среди немецких коллекционеров и моделеров в 2004 г. на первое место по популярности попал "военный" 52-й паровоз с угольным рамным тендером. Это конверсионное малосерийное изготовление фирмы **PMT**. В ТТ (1:120) на прошедшей выставке в Нюрнбер-

ге была представлена мастер-модель маневрового тепловоза **V23** от **KARSEI**. Прототип имел обозначение как серия 102.0 (см. илл.4), строился пару лет заводом "Карл Маркс" в ГДР 1968-70 гг. для легкой

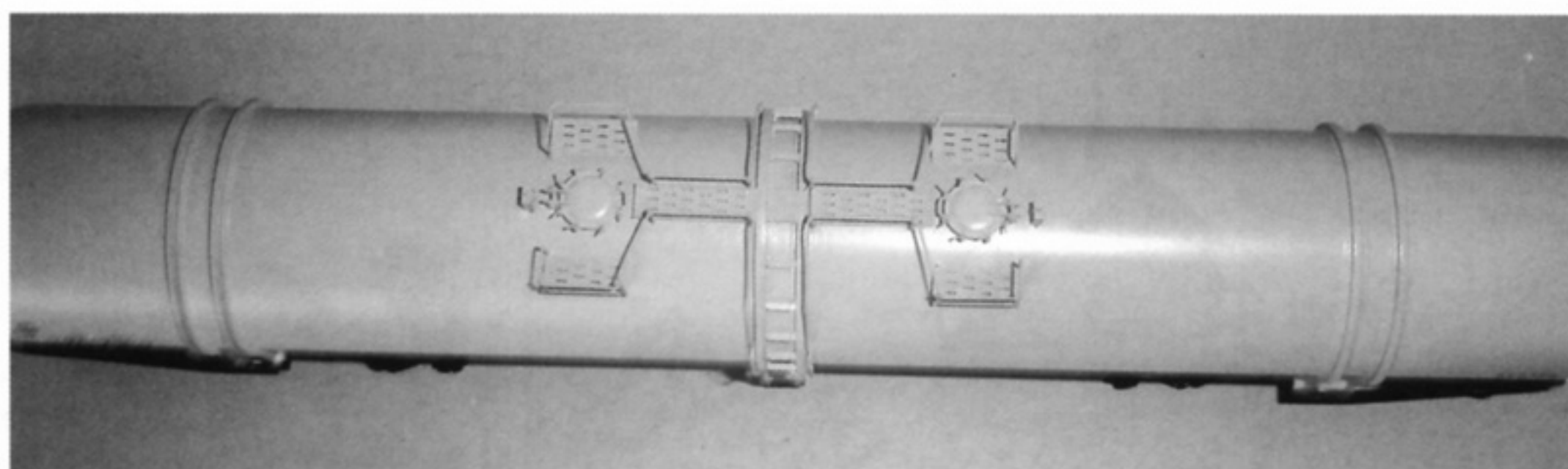
маневровой работы и обслуживания депо. Интересен тем, что очень похож по общим размерам и очертаниям на один из советских маневровых тепловозов ТГК2 постройки Калужского завода.



В категории вспомогательного оборудования и детализировки макетов были оценены контактная сеть от **Marklin**. В НО от **Faller** - дорожный каток с приводом. Эта же фирма-производитель вызвала всеобщее признание производством **Faller car-system** для типоразмера N. Из производителей электроники традиционно лидируют **Lenz Elektronik** с декодерами "золотой" серии. В отношении электроники отмечают и успех продукции **Philipp Electronic** - систему радиуправления для телевизионных встраиваемых камер в подвижной состав.

Одна из новостей, касающейся очередной выставки в Нюрнберге в 2006 г. - это сообщение, что оргкомитет принял решение об изменении формата проводимой выставки в феврале "ModellAktueel Nurnberg", ориентированную только для производителей.

Появилась новая модель от фирмы **ОНЕГА**. Это восьмиосная цистерна для светлых нефтепродуктов - "Бензин". Цистерна с грузоподъемностью 120 т, эпоха - СЖД. (см. илл.)



8-осная цистерна "Бензин" - вид сверху. Модель имеет проработку деталей - сливные горловины, трапы и лестницы на котле.

Цв. фотография на стр. 42. Информация предоставлена производителем)

Железнодорожные моделисты — энергетическая опора страны!

25 мая этого года в ряде районов Москвы, Московской, Тульской, Калужской и Рязанской областях произошло отключение электричества. Как известно, причиной отключения послужила авария на подстанции Чагино. Председатель РАО ЕЭС А.Б. Чубайс заявил представителям прессы, что он принимает на себя ответственность за случившееся. Однако, к этому необходимо добавить, что подстанция "Чагино" находится и на моем макете (см. фото), поэтому я разделяю полноту ответственности за произошедшее с г-ном А.Б. Чубайсом.

И.Сергеев (Москва)



Модель автобуса ЛиАЗ. Выполнена в масштабе 1:120. Автор Д.Денисов (Тула). Цв. фото на стр. 42.





Левая часть клубного макета Московского клуба железнодорожных моделеров по пейзажу и архитектуре удачно подходит для испытаний подвижного состава 1-2 модельной эпохи...

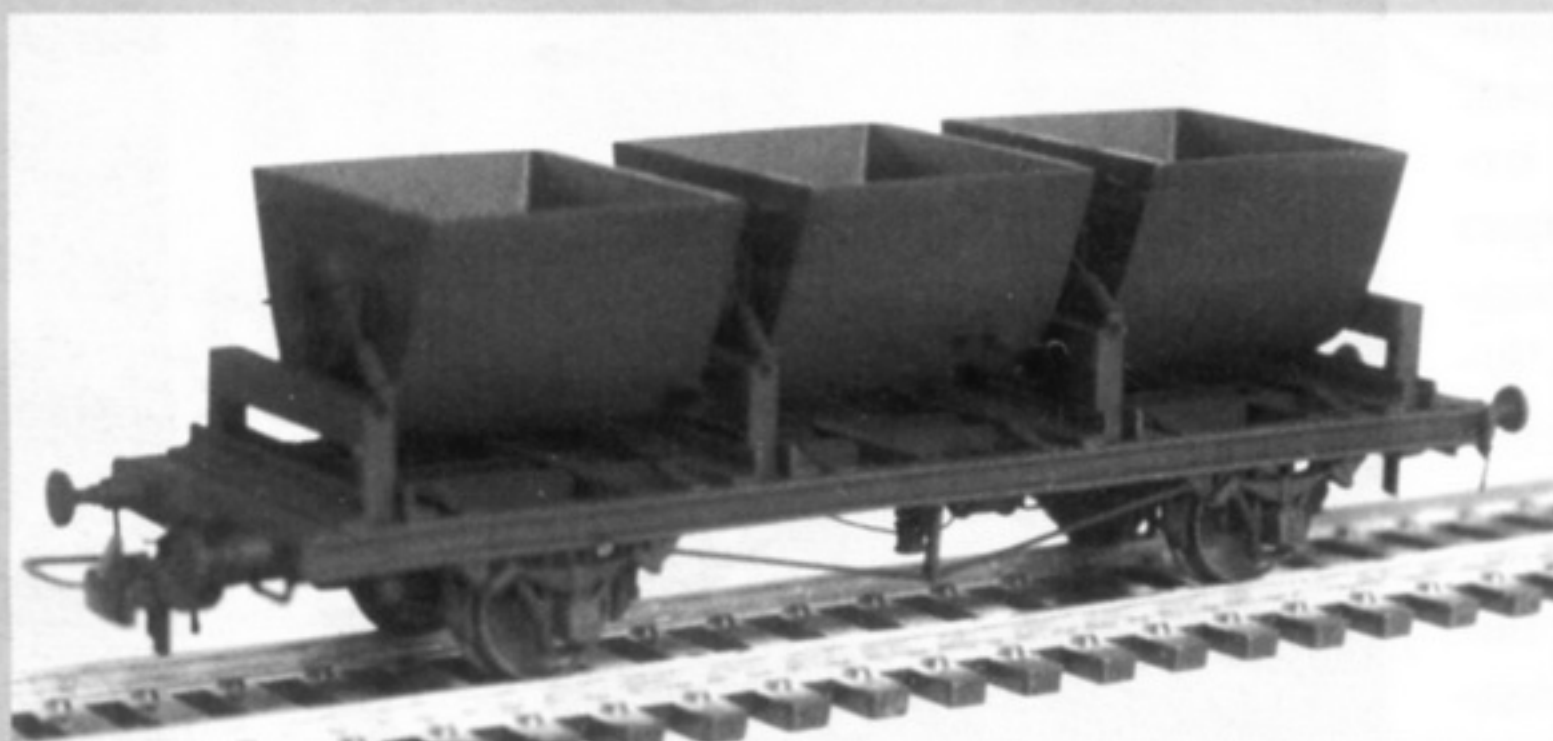
Вагоны и паровоз изготовления М.Каминского. Паровоз типа 2-2-0 серии ДЖ на этот раз получил нефтяной тендер. Состав с вагоном III класса и вагоном "микст" демонстрируется на макете Московского клуба.

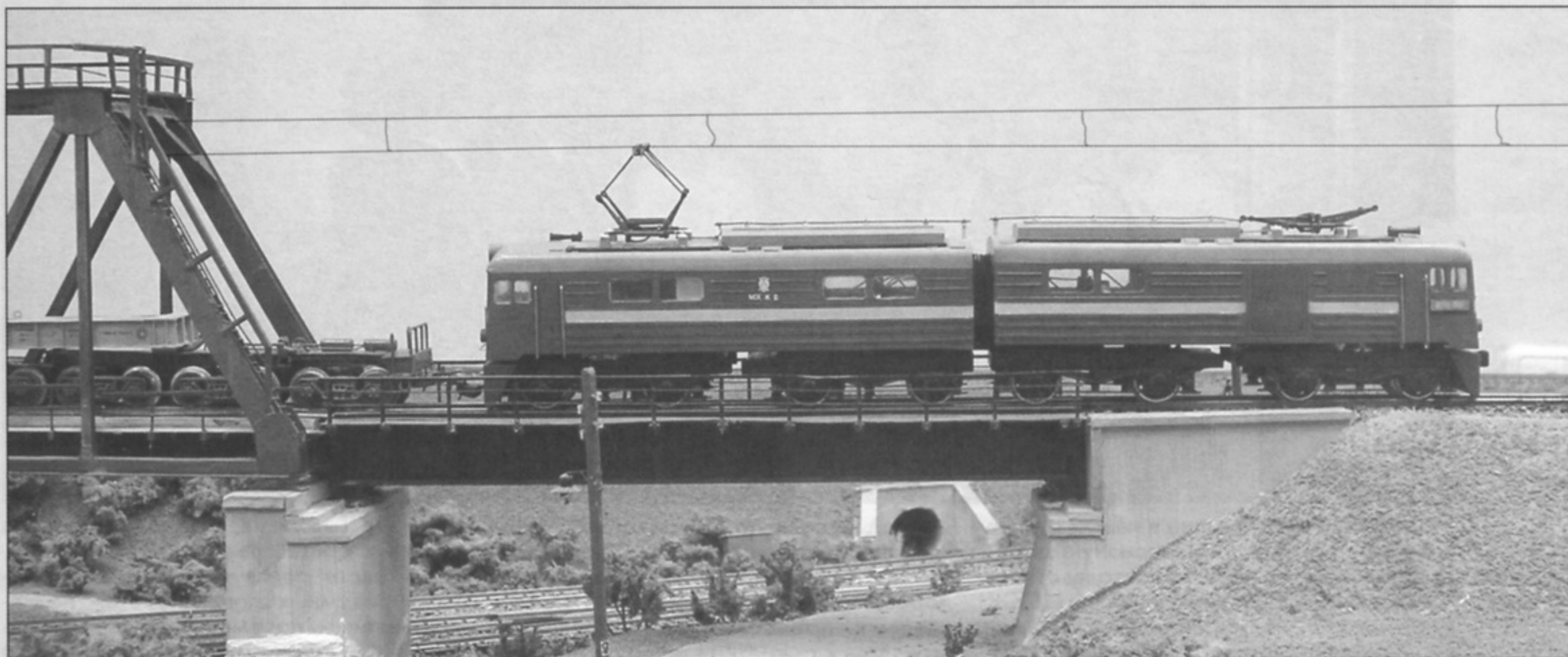
Двухосный вагон для перевозки битума (НО). Автор Д.Бычков

Двухосная платформа (откидной борт). Автор В. Лазуткин

Паровоз О^в с дровяным отоплением. (Автор А. Смирнов).

В составе грузового поезда - товарные вагоны (слева направо): вагон-решетка (дровяной полувагон) от «Теплушки», полувагон для транспортировки торфа (автор Д. Бычков); "донормальная" цистерна (автор М. Каминский); «донормальный» товарный вагон (автор М. Каминский); вагон-мастерская С-Злат. ж.д. (автор М. Каминский)





Электровоз **ВЛ8** на клубном макете.

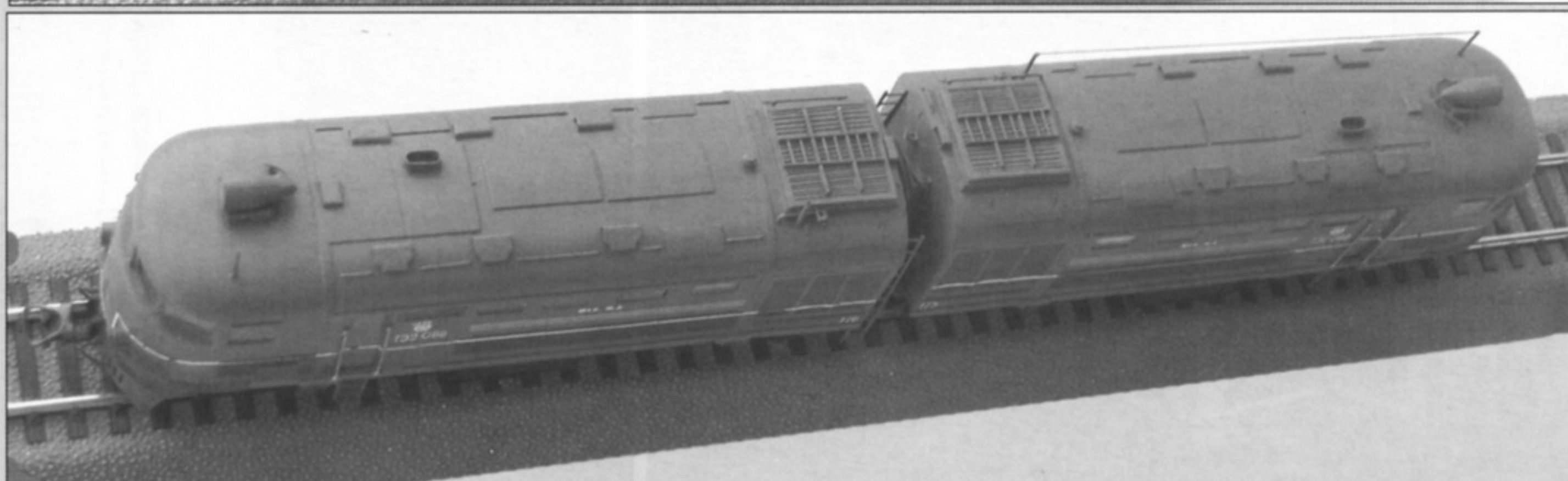
Автор А.Загребельский

Электровоз **ЧС2^Т** (ТТ).

Автор А.Шувилов

Тепловоз **ТЭ2-088** (НО). Модель выполнена из металла. Автор С.Барин

Использованы фотографии М.Каминского и О.Сергеева





Во многом восприятие в нашей стране словосочетания любить железную дорогу до сих пор соответствует этому старому анекдоту. Но 24 июня 2005 г. в ЦДКЖ в комнате 321 на открытие выставки моделей железнодорожной техники и публичную демонстрацию действующего макета железной дороги Московского клуба железнодорожных моделистов собрались именно те люди, которые причисляют себя к такому удивительному явлению в нашей жизни - **ЛЮБИТЕЛЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ!**

Так начались мероприятия, посвященные некоему рубежу в 15 лет с начала деятельности организации российских любителей железных дорог. В зале собралось много причастных к этому движению людей, представителей прессы, приглашенных телевизионщиков различных ТВ каналов. Председатель ВОЛЖД А.Б. Вульфов открыл мероприятия конференции. Московские моделисты оказались в роли интервьюеров, но справились хорошо, так как говорить о предмете своего увлечения — железнодорожном моделизме — всегда можно много и воодушевленно. Выставка работала еще два дня и стала самостоятельным и значимым событием в жизни московских любителей моделей железных дорог.

Далее события переместились в зал ВНИИАС (Рижский вокзал), где перед собравшимися активистами любительского движения, музейщиками МЖТ, почетными железнодорожными модельстами

доклад сделал председатель ВОЛЖД Алексей Вульф: "Пропаганда и сохранение исторического наследия железных дорог в современных условиях". Доклад свелся к представлению собравшихся друг другу с краткой оценкой деятельности каждого из присутствующих, что в целом создало благоприятную картину о том, что в движении ВОЛЖД принимают участие активные и целостные личности, во многом самостоятельно решающие все свои задачи по сохранению исторического наследия, пропаганде истории железных дорог.

И в докладе и в ходе выступлений с сожалением прозвучало, что, несмотря на ведомственную зависимость общества — напомним, что ОАО РЖД приняло на себя в добровольном порядке финансирование деятельности ВОЛЖД, положение Общества ничуть не изменилось — общество эти годы так и не смогло наладить нормальной работы по выполнению своих уставных задач — все по-прежнему держится только на энтузиазме участников движения российских любителей железных дорог. Объявленное финансирование невыполнено даже за прошлый год. Вот и остается гадать — что есть ВОЛЖД — полуведомственная структура или активное любительское движение, обладающее большим информационным и общественным, и очень важно — созидательным, потенциалом?

Перед собравшимися было оглашено поздравление нового Президента

ОАО РЖД Якунина, от Департамента по связям с общественностью ОАО РЖД, где в тексте прозвучало много правильных и разумных слов. Но от этого не стало понятным, почему, например, финансирование книги по паровозам Серии Э (автор Леонид Макаров, исследователь с более чем 20 летним стажем, член Совета ВОЛЖД) осуществленное наполовину, вот уже как полгода, заморожено. Если по разумению исполнительных финансовых органов историческую книгу можно напечатать за полсуммы, то, наверное, скоро нам будут давать и железнодорожные билеты за полцены. Сомнения возникают — то ли в разумности поведения, то ли в искренности отношении к любительскому движению...

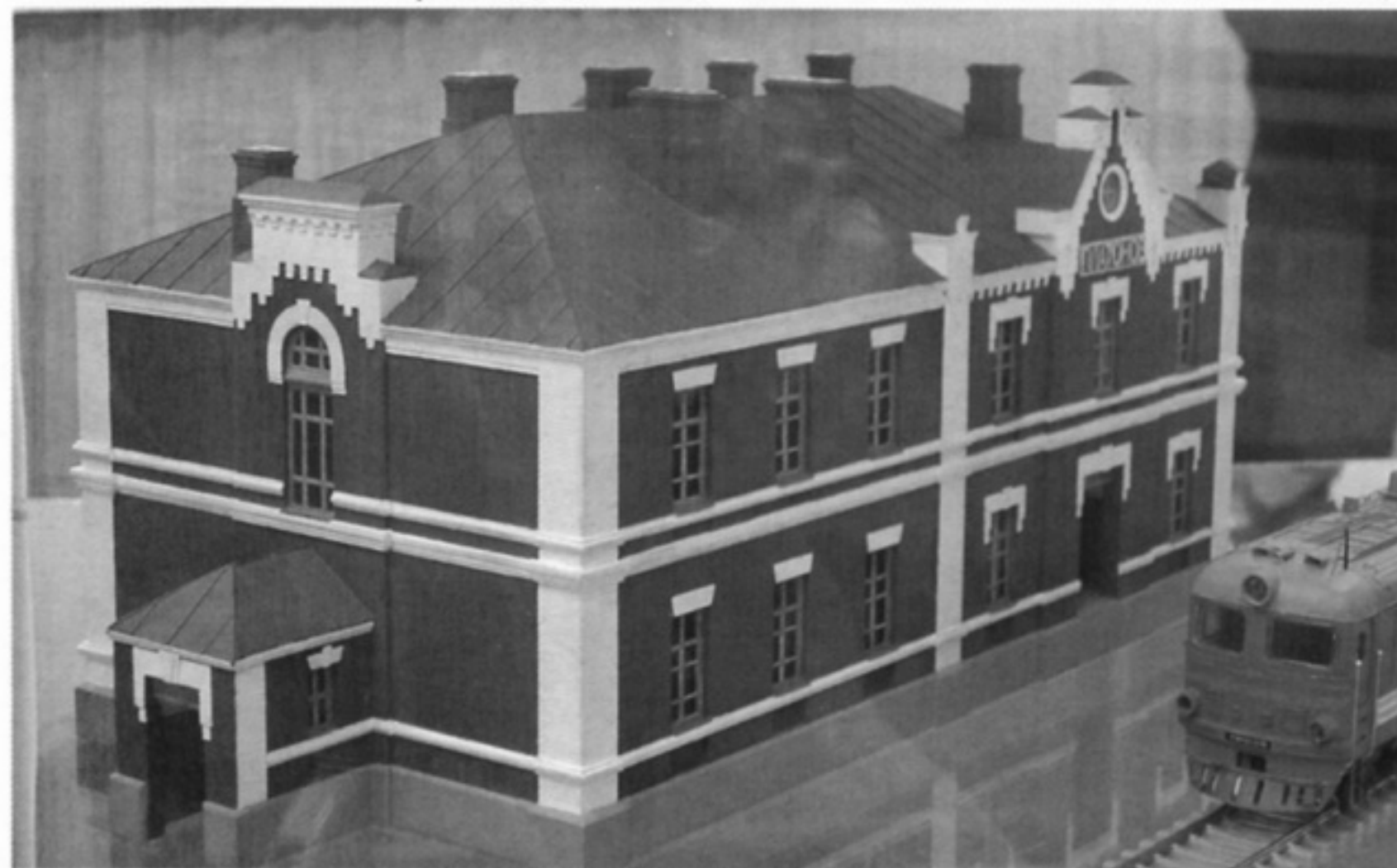
Но ценность нашего любительского движения в том, что оно, это движение, имеет признание самой широкой аудитории, и будет существовать в первую очередь по велению души и сердца каждого энтузиаста железных дорог России! А таких людей, поверьте, немало!

Сегодня наше Общество приобретает вполне динамичный вид, становится все более видимым для широкой аудитории, а это важнейший показатель с которым Всероссийское общество любителей железных дорог встретило свой 15-летний рубеж.

Олег Сергеев,
редактор "Локотранс",
член Совета ВОЛЖД

Вокзал Р.У. ж.д. II класса (Н0). Модель имеет внутреннее оборудование и убранство комнат с освещением. Автор И. Диденко

У макета - Председатель Московского клуба В.Грузинский и заслуженный модельист России, один из авторов книги "Модели железных дорог", автор фильма "Живые паровозы" Л.Рагозин



ПРОДАЮ

ЧС1 с крышевым оборудованием TILLIG тележки от E11 - 3500; **E11** с крышевым оборудованием TILLIG - 5000 р. Все 100% работает в отличном состоянии. // Звонить с мобильных с 15.00 до 22.00 по тел.+7-903-548-42-59 Роман.



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

Фото ТЭП70, ТЭП60, ТЭМ2, 2ТЭ116, ЧМЭЗ и др, или помещаю на фото паровозов. Вышлю каталог в САК/ 414024, г.Астрахань, а/я 83, Строкань Дм.

Модели ВТТВ Вг92, СС7139 (2 шт), вагоны 2-осные -3 шт. / 410009 Саратов, ул.Алексеевская, 22/26-70, Серебров А.Л.

Деревья в любом масштабе, тупики, грунты для ландшафта, земля, торф и пр. / 140008 Москва, ул. 1-я Вольская, 15/2-8 // Т.706-79-86, 8 -917 -540-80-52

Каталог-справочник "Магнитные билеты Московского метро". А.Дубакин, К.Зайцев/ 607 762 Нижегородская обл., г.Первомайск, пер.Мочалина, 21-4, Зайцеву К.В.

ИЩУ

ЗАКАЗЫ на изготовление железнодорожных моделей для макетов/ 170011, Тверь, ул. 2я за линией, 8. В. Рылков

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 Trenčianska tepla, Okres Trenčín, Slovenska Rep./Словакия

Фото немецких вагонов, работавших на СЖД (трофейные, репарации и др.) периода 1939-1960 гг. /121151, Москва, Кутузовский пр-т, д. 25, кв. 87. Т. 932-22-75 E-mail: rigen@rambler.ru

Железнодорожные билеты и билеты метрополитенов нашей страны, книги, журналы, статьи и др. информацию по теме проезда на жд транспорте. Предлагаю билеты в обмен/ 607 762 Нижегородская обл., г.Первомайск, пер.Мочалина, 21-4, Зайцеву К.В.



ПЕРЕСЛАВСКАЯ ЗАПОВЕДНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА И МУЗЕЙ ТЕХНИКИ

Музей открыт с 22 апреля по 20 декабря
10.00-18.00, вых. - пн, вт.
Экскурсии, катание на ручной дрезине

www.kukushka.ru

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

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



ул.Багрицкого, д.3

Аксессуары для моделирования
и железные дороги из Германии
Тел. 444 83 05

**5% ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ КУПОНА
СКИДКА В НАШЕМ МАГАЗИНЕ!!!**



Preiser

NOCH

FLEISCHMANN
The model railway for experts

VOLLMER

FALLER

POLA

Heller

ЛОКОТРАНС

Купон объявления в "Локотранс"

Альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

Текст объявления:

Адрес, телефон, E-mail, Ф. И. О.

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

РУБРИКА

Продаю

Куплю

Ищу

Меняю

Разное

WWW.LOKOTRANS.INFO

Грузовые вагоны
железных дорог СЖД -РЖДKonka
H0 (1:87)

Москва Т.(095) 307-47-52

Жаворонков В.М.

Серия 280. Модель 4-х осного крытого вагона, г.п. 62 т, 1936-60 гг. Тележки ЦНИИ-ХЗ-0

Серия 260. Модель 4-х осного крытого вагона, г.п. 64 т. Тележки ЦНИИ-ХЗ-0

Серия 450. Модель 4-х осной платформы с бортами

Серия 270-71. Модель 4-х осной платформы для контейнеров
Москва Т.(095) 307-47-52 Жаворонков В.М.

"Локотранс" 2005г. (2 полугодие)

6 номеров (№7-12) - 450 руб.
(с почтовой доставкой по России)
Подписка и получение из редакции

ФОТОГРАФИИ ВИДЕОФИЛЬМЫ КАЛЕНДАРИ

Информация и заказ по почте:

Россия, 125475, Москва, А/Я 6, Ю.Э.Акимов

www.comail.ru/~bahn

Продажа в магазинах:

"Транспортная книга", Москва, Садовая-Спасская, 21.

"Моделизм", Москва, Варшавское шоссе, 9.

Детская ярмарка на Тульской, 2-й эт., пав.26-67.

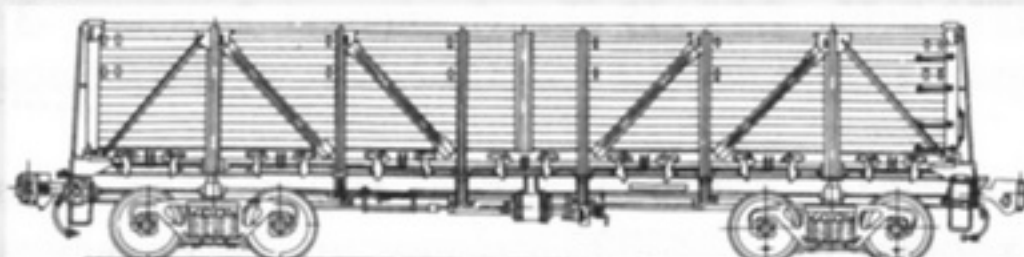
"Техника-Молодёжи" Москва, СК<Олимпийский>, 7-9 под., 3-й эт., секц.1/8.

"Транспортная книга", Санкт-Петербург, Пушкинская ул., 20.

"Голубая стрела", Санкт-Петербург. 15-я линия Васильевского Острова, 42.

"МЖТ", ст. Санкт-Петербург - Варшавский.

H0 1:87



Miniaturmodelle

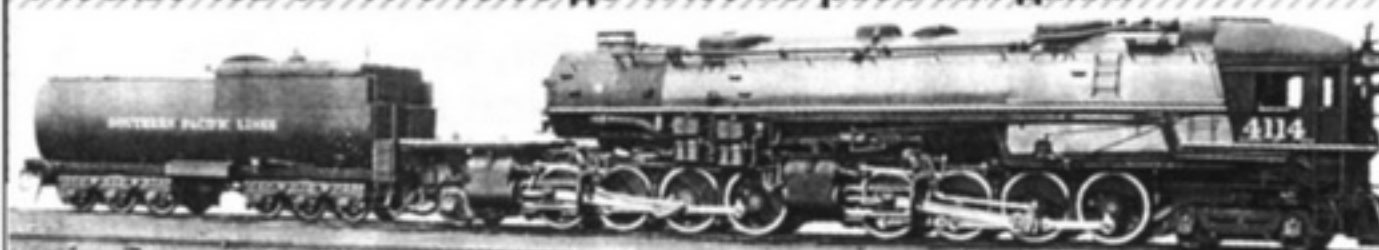
Модели автомобилей ГАЗ-51/52
полувагоны РЖД-СЖДwww.miniaturmodelle.netE-mail: sales@miniaturmodelle.netwww.Locomodel.com
Модели железных дорог

8-926-234-80-58 Владимир

rocomodell@mail.ru modelizm@mtu-net.ruМагазин 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

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



Ю.Филатов, Омск

Сборы в Саянской (из воспоминаний)

Приложение к очерку "Абакан-Тайшету-40 лет"

Летом 1964 г., нас студентов 5-го курса НИИЖТа (ныне СибГУПС), будущих офицеров запаса железнодорожных войск, вывезли в летние лагеря в Красноярский край, на ст. Саянская, в 33-й батальон 17-й бригады ж. д. войск.

В то время на Центральном участке строящейся линии Абакан - Тайшет были уже уложены пути на ст. Саянская и прилегающих перегонах. Надо сказать, путевая решетка на перегонах лежала вкось и вкривь, полузасыпанная в неровных кучах балласта...

В железнодорожной бригаде имелся тогда двухосный тепловоз ТГК-2, возивший старый пассажирский вагон рабочего поезда Ключевенная - Саянская, и тепловоз ТЭ1, работавший с балластными вертушками и тяжелыми путевыми машинами.

Кроме того, были несколько путейских дрезин-краников типа АГВ. Значительно отставая от графика строительства, командование бригады устраивало своеобразные "полевые учения" с 10-часовым рабочим днем, выстраивая на перегонах солдат вдоль путевой решетки и заставляя ломами выдергивать ее из балласта и рихтовать в плане и профиле.

К этому труду привлекались и наши коллеги, студенты строительного и мостового факультетов. Нас же, учебный взвод будущих эксплуатационников-движенцев, к этой тяжелой работе не привлекали; до обеда у нас были полевые учения (минно-подрывное дело, стрельбы, топография, знакомство с военно-строительной техникой). Единственно, было тяжело на марш-бросках в жару со скаткой-шинелью, карабином, двумя подсумками патронов, стеклянной фляжкой в подсумке и в потном противогазе. Но это, славу Богу, было

только до обеда, после обеда — изучение уставов.

Я тогда учился на своеобразном «рабочем» факультете, в нашем взводе, в отличие от других, кроме нас, 4-х «салаг», остальные ребята уже прошли суровую школу срочной службы (тогда 3 года), и для них лагеря были отдыхом. Тощие студенты отъедались тогда на солдатских харчах (красная рыба и кусочек сливочного масла на завтрак, пшенная каша с горохом, густой борщ с мясом - на кухне и в медсанчасти были «свои» люди).

На первой вечерней поверке батальона, когда наш взвод, уже зрелых мужиков, одетых в новые х/б гимнастерки со штампом «сборы», построили напротив служивых солдат, те: «У-у, салаги...» А когда майор, зам. комбата по политчасти, приказал старшине хозчасти выдать на погоны знаки различия, и мы построились на очередную вечернюю поверку, у служивых отвалилась челюсть: в нашем взводе оказалось двое старшин - ребята служили еще при министре обороны маршале Жукове, пять старших сержантов и больше половины-сержантов и ефрейторов. Молодой лейтенант, командовавший тогда нашим взводом, увидел это и молвил: «Тут мне делать нечего, вот вам ваш помкомвзвода — старший сержант Антоненко. Он и будет вами командовать. Мое дело - полевые учения. А после обеда - занимайтесь сами».

И вот так, после сытного обеда мы строем уходили через покосившиеся гарнизонные ворота в степь, располагались на травке в форме 5-а (голыми) и, подремывая на солнышке, учили уставы.

В 60 гг. в составе 17-й ж. д. бригады были батальоны механизации (сооружение насыпей, мостов) - экскаваторщики, бульдозеристы, водители самосвалов. Эти солдаты-железнодорожники срочной службы, ударно работая от зари до зари на головных участках строящейся магистрали, получали за сверхплановый труд немалые наличные деньги и жили на широкую ногу. Я был у них в казарме. Внешне обычный барак, но внутри - опрятные кровати, радиоприемники, магнитофоны, на вешалках - выходные гражданские костюмы, рубашки, галстуки, модные ботинки. На столе - чайная посуда, конфеты, шоколад.... Спиртного не допускалось, в Саянской тогда был «сухой закон». Так вот, эти ребята, вырвавшись из тайги после месячника ударного труда, пускались в загул (русская душа...). Обычно на своей «летучке» (ГАЗ с будкой) - командование не возражало - наряжались и ехали в ближайшую деревню Усть - Кандыга. Там, заранее договорившись, у знакомой бабки забирали флягу самогона и уезжали в райцентр, г. Заозерный. В те годы там была построена слюдяная фабрика. Труд женский, надо было щипать слюду на отдельные пластинки. Рабочий контингент был «специфический» - дамы, молодые и не очень, в основном освободившиеся из мест заключения (недалеко: Решётские и Тайшетские лагеря). В Саянской эту фабрику (точнее, общежитие при ней) именовали ЦПХ (надеюсь, расшифровывать не надо). И вот там brave солдаты из 17-й бригады несколько дней «отдыхали на всю катушку», пока не кончался самогон. А потом возвращались позеленевшие, с опухшими местами, шатаясь от последствий буйного веселья. И снова, в тайгу, на трассу...



А.Никольский, фото автора

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ О ШУШАРАХ. 1999 г.

К нам Майкл принц приехал в гости,
Поставил на уши музей.
Крутилось милое охвостье
Из новоявленных друзей.

Потом полночи расставлялись
Вагоны по своим местам.
Лишь составители ругались,
Да псы брехали тут и там.

И я подумал, засыпая
Под скрип изношенных реборд:
За что морока нам такая?
Какого дьявола, милорд?



Коммунистические
регалии убраны и
остался только
памятник
всегда виноватому
во всем —
стрелочнику!
На вечном посту в
Челябинске!

Фото А.Расчектаева



ВЛ8-1673 на ст.Туапсе

ВЛ8 с грузовым поездом на мосту через реку Туапсе. 1996 г.

Фото Ю.Ильина





ВЛ8-1691, грузовой, постоянного тока, 4085 кВт, макс. скорость 90 км/ч, 1967 г.п. ТЭВЗ