

7/2005 (105)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.info

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА

70 лет - хороший возраст
Детские железные дороги

ЭД9М - фотоподробности
В тени Пашковского трамвая
Базы запаса - легенды и были

Выставка БМ 2005 в Минске
Деревянное зодчество
на макете





2ТЭ116-1692 на ст.Гетмановская СкВ ж.д., май 2005 г. Фото С.Масленникова

Для обеспечения интермодальных перевозок пассажиров по маршруту Калининград — Аэропорт Храброво в дополнение к имеющимся на дороге РА1 — 0001 и РА1 — 0002 поступили 5 новых рельсовых автобусов типа РА1. На снимке РА1 — 0005



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)
В.Власенко (Таганрог)
А.Голубенко (Таганрог)
В.Галкин (Москва)
Я. Дорошенко (Прага)
П.Егоров (Москва)
А.Иоффе (Москва)
И.Ивонина (Раменское)
Э.Ершов (Москва)
П.Кондратьев (С.Петербург)
О.Корешонков (С.Петербург)
А.Колесов (Екатеринбург)
М.Каминский (Москва)
М.Кацер (Новочеркасск)
С.Лизунов (Пензен. обл.)
Дм.Мамин (Москва)
В.Мельников (Брянск)
А.Никольский (Москва)
Н.Палиенко (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 переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666

Заказ № 7852 Тираж 1000 экз.

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

В розницу цена свободная

© "Локотранс"

www.lokotrans.info



Паровоз Кв4-039. Харьковская ДЖД, конец 50-х начало 60-х гг. XX века.
Фото из собрания Дм.Строканя

Впервые в мире детская железная дорога была открыта 24 июля 1935 года в Тифлисе (Тбилиси). За шесть предвоенных лет в стране появилось не менее 20 подобных дорог. Многие из них затем попали в зону оккупации и были разрушены, приостановили свою деятельность и почти все дороги в тылу. После 1945 года часть детских железных дорог была восстановлена, появилось немало новых.

Но предыстория самой первой не совсем обычна...

(В связи с юбилеем Детских железных дорог читайте небольшую панораму... на стр. 16.)

4	ПАНОРАМА
8	Паровозы - живая история (депо Юдино)
10	НА КНИЖНОЙ ПОЛКЕ
13	ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ
16	В тени Пашковского трамвая
18	ДЕПО
33	За ТЭП10-333
36	ЭД9М (чертежи)
39	ДЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
42	Похвала "социалке"
54	ИМЕНА В ИСТОРИИ
	Д.Ф.Львов - инженер Путей сообщения
	ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
	Базы запаса : легенды и были
	ПАКГАУЗ
	ВИТРИНА
	Вагон-хоппер для минудобрений
	ВЫСТАВКИ
	Выставка "Белорусский модуль 2005"
	МАСТЕРСКАЯ
	Без единого гвоздя
	Внутреннее освещение зданий
	О выставках и вере в себя
	ПРИВЕТ С ДОРОГИ
	Мастодонт (фантазия-быль)

Обложка: ВЛ82М-042 (ТЧ Купянск), перегон Терновая -Основа, дек. 2003 г.

Фото О.Перова

В кадре: Модель тепловоза 2ТЭ10-003 в движении на модульном макете БМ-2005.

Фото Дм.Якуша.

Обложка: ТЭМ3-002, маневровый тепловоз выпускался малой серией.

Фото Дм.Мамина, 2002 г.



ТЭМ18Д – 033 был подготовлен Брянским заводом в конце июля для показательной демонстрации. Всего за прошлый 2004 г. Брянский завод построил всего 57 тепловозов. Предстоящие работы по модернизации производства и инвестиционные программы позволят вывести предприятие на хороший уровень. Однако по мнению руководства РЖД ситуация в локомотивостроении меняется не достаточно быстро – проблема в том, что на сегодняшний мо-

мент продукция российских машиностроителей хоть и дешевая (например, новый брянский тепловоз стоит около 14 млн. руб), но до последнего времени – ресурсоемкая в эксплуатации. В итоге локомотив каждые сутки должен зайти на техобслуживание, каждые десять дней – на профилактический осмотр, каждый месяц – на малый ремонт. Западная техника дорогая, но за весь жизненный цикл ремонтники к ней подходят два-три раза.

Фото М.Каминского

В 2004 – 2005 году парк маневровых тепловозов Калининградской железной дороги кардинально обновился. Поступило около 10 шт. тепловозов серии ТЭМ3 с Московской железной дороги, в частности, из депо Брянск, а также 11 новых тепловозов ТЭМ-18Д. На фото – тепловоз **ТЭМ18Д – 001** в депо Калининград.



В октябре 2004 г. рядом со станцией Гетмановская Сев. Кав ж.д. был построен нефтяной терминал, рассчитанный на переработку в год 6 млн.т российской нефти. Для вождения наливных составов используются тепловозы 2ТЭ116-1685, 2ТЭ116-1691, 2ТЭ116-1692. (Известно, что последний номер тепловозов, поставленный для МПС был 2ТЭ116-1674, 1996 г.п.).

Каждый из работающих тепловозов получил соответствующую окраску. Машины работают на участке ст.Гетмановская – ст.Тихорецкая. Подача составов с нефтью осуществляется маневровыми локомотивами ЧМЭЗ №№5240 и 5247, двойной тягой. Подвижной состав приписан владельцу – нефтяной компании “Балт Транссервис”

Фото и информация С.Масленникова
(см. стр.2)

Несмотря на запрет Арбитражного суда, узкоколейную дорогу в Тотьме (Вологодская область) продолжают разбирать.

Арбитражный суд Вологодской области признал незаконными действия ОАО “Корпорация Вологдалеспром” по отношению к ОАО “Тотьмалесэкспорт”, и запретил совершать какие-либо действия, направленные на отчуждение имущества, являющегося предметом спора....

Вологда/СеверИнформ/

....Уникальная УЖД в Дмитрово Кировоградской обл. полностью ликвидирована весной 2005 г. Статья в ЛТ4/05 появилась уже “посмертно”.

С.Палиенко, Украина



Мемориальная табличка на паровозе-памятнике



Михаил Владимирович Диков, ветеран депо Юдино, Почетный железнодорожник



Заводская табличка на тендере паровоза

Юдино — центральная внеклассная станция Казанского отделения Горьковской ж.д. Она и одноименный поселок железнодорожников расположена на окраине Казани на территории Кировского района города. На автодороге, идущей к поселку через лесной массив, несколько лет назад был установлен паровоз серии Л -1591.

Паровоз находится в хорошем состоянии и является любимым объектом для желающих сфотографироваться рядом с раритетом. На левой лестнице локомотивной будки установлена мемориальная доска, на которой указаны даты работы и первый машинист данного паровоза.

Только вот загадка: по книге В.А.Ракова получается, что данный локомотив был построен Коломенским заводом никак не ранее 1951 года и, соответственно, не мог работать с 1949. Как же все происходило на самом деле...

...1996 год. На базе запаса станции Юдино готовили к резке в металлолом стоявший там с 1961 года паровоз Л-1591. После того, как руководство Казанского отделения Горьковской ж.д. и администрация города Казани отказали в выделении средств на его установку в качестве памятника, группа энтузиастов — работников локомотивного депо под руководством ветерана труда Михаила Владимировича Дикова взялась за сохранение локомотива своими силами. Перед установкой были демонтированы водо-

грейные трубы для понижения центра тяжести локомотива. В условиях зимы, используя два трактора и подъемный кран, с помощью салазок паровоз был водружен на возвышение. Далее его подкрасили в «рабочие» цвета и установили мемориальную табличку. С тех пор вот уже почти 10 лет этот паровоз является визитной карточкой поселка станции Юдино.

Отрадно отметить бережное отношение к истории на Горьковской железной дороге. Вспомнить можно даже ретропоезда, что доставили удивительные переживания в дни празднования Великой Победы. Когда на перегоне раздался паровозный гудок, а я слышал его впервые в своей жизни — поверьте, этот мощный и красивый звук никак не сравнишь с тифонами современных локомотивов. На глазах у ветеранов выступили слезы. У каждого из них этот звук был связан с какими-то своими воспоминаниями...

Дав несколько подходов гудков, поезд остановился. Начались праздничные мероприятия, а я, воспользовавшись моментом, познакомился с паровозной бригадой. По словам помощни-





ка машиниста Алексея Анатольевича Широкова паровоз **ЛВ-0283** приписан к ТЧ Горький-Сортировочный и обеспечивает вождение исторических составов на Горк.жд. На вопрос о наличии вспомогательного электровоза Алексей Анатоль-

евич гордо пояснил, что тот работает только на скоростных перегонах («Ну, не хватает мощности у «старика!»), а при трогании и по прибытию паровоз честно трудится сам. Локомотивная бригада – «интернациональная» («Мало осталось «паровозников»): помощник машиниста и машинист Николай Алексеевич Безденежных из ТЧ Киров, а кочегар Евгений Александрович Терентьев – со станции Алатырь. Паровоз находится в полном



Привлекали внимание орудия, полевая кухня и особенно «самоходка» ИСУ-152 «Горьковчане – фронту». Все это руководство ГЖД сумело отыскать в воинских частях Нижегородской области.

порядке, экипируется углем и водой, работает стокер. На нем установлены АЛСН и поездная радиостанция. Конечно, он был построен уже после войны, что ни сколько не вредит этой торжественной акции.

В 18.00 поезд Победы отправился дальше по своему маршруту, который завершился 8 мая в 11 часов дня в Нижнем Новгороде у бронепоезда «Козьма Минин».

А.Киселев (Казань), фото автора





Тепловоз ТЭЗ-5652 приписки депо Лихоборы, после смены локомотивных бригад на ст. Воробьевы Горы, 1975 г. В таком виде он продержался до 1978 г., когда после ремонта потерял "звезду" и "птички", вместо которых был нарисован обычный ромб.
Из коллекции В.Халимова

Тепловоз ТЭЗ-6108 (приписки СКЖД) в депо Астрахань-II. Из собрания Дм.Строканя.





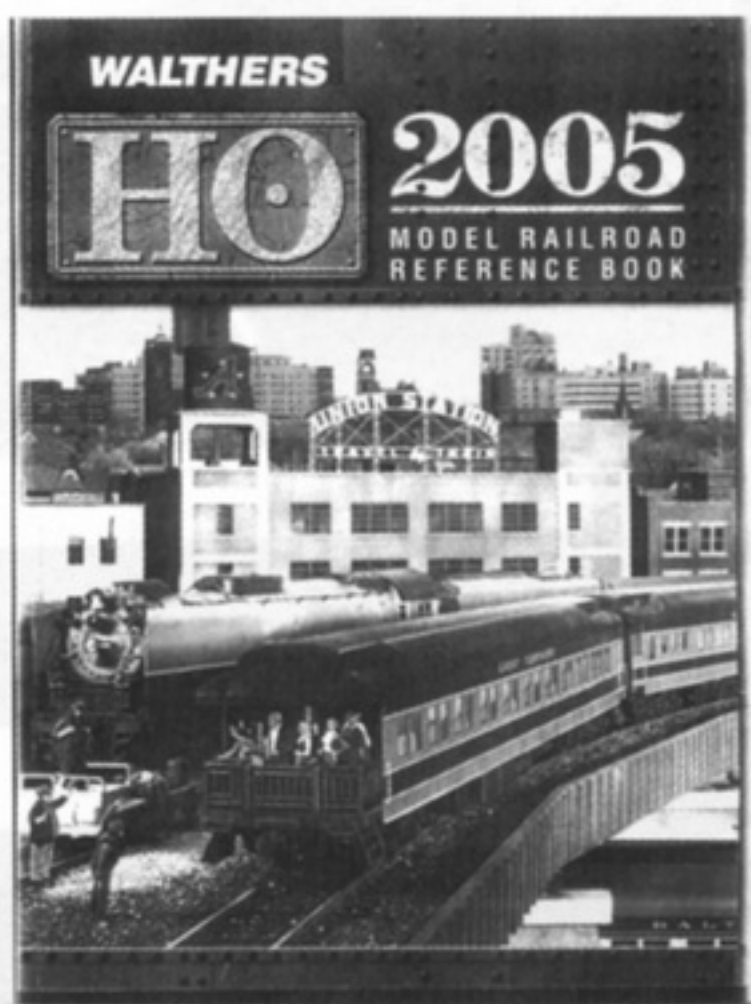
РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ пассажирских поездов / с 29 мая 2005 г по 27 мая 2006 г. 235x165 мм, 646 с., М., 2005 г. Под редакцией А.В.Костромина. /Книга содержит полное расписание движения пассажирских поездов, алфавитный список станций и остановочных пунктов. Приложение - цв. карта-схема железных дорог России и прилегающих государств.



ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ / Болгарский журнал №5/2005 публикует международные европейские новости, обзорный материал о тенденциях развития европейской жд промышленности в 21 веке, ситуации с развитием современных композитных материалов в строительстве подвижного состава, небольшой исторический материал о болгарских ж/дорогах в мировых войнах.



АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ / вышел 3 номер, завершивший полугодовой план этого 32 страничного журнала для коллекционеров масштабных моделей и любителей истории автомобиля. Следует отметить статьи Л.Суславичуса о "Додж", О.Курихина "Мотоциклы на войне". Военной теме посвящен и материал А.Говорухи "На колесах войны". Модельную тему помимо обилия каталожного материала в журнале прекрасно дополняет статья-размышление М.Дадянца "Сравним модели".



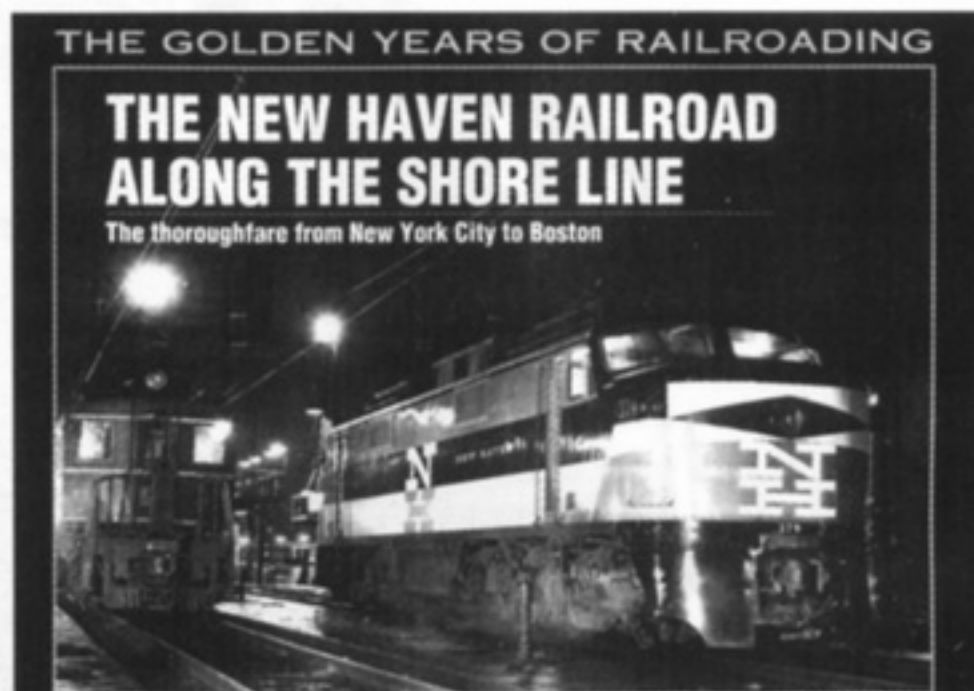
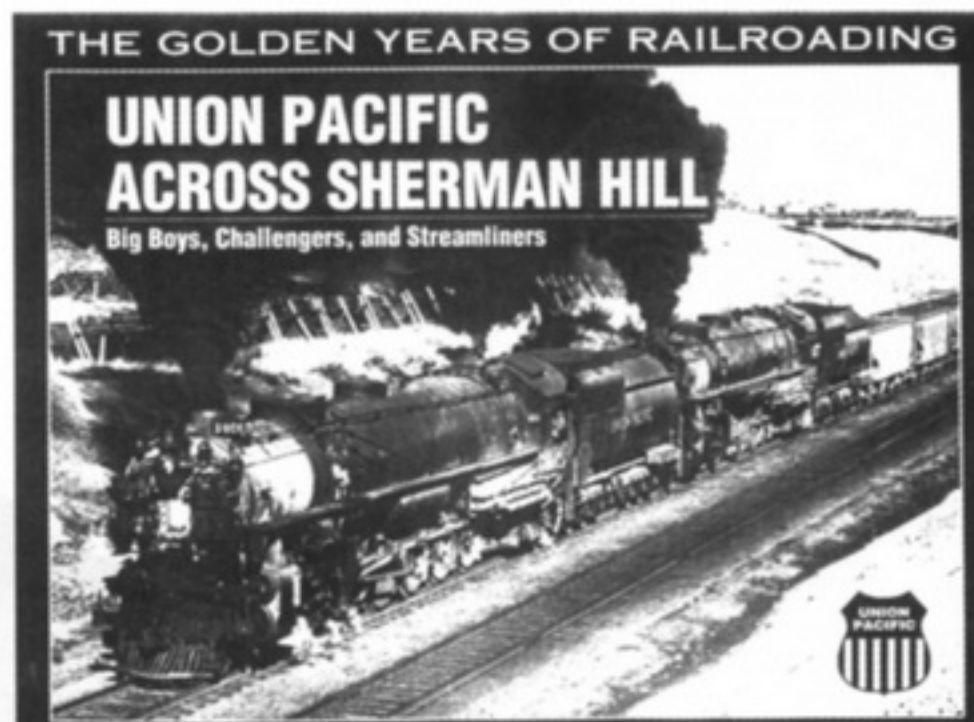
WALTHERS / Каталог крупнейшей торгово-посреднической фирмы за 2005 г. включает в себя на 1048 страницах (формат А4) весь спектр производимой жд модельной продукции. С развитием системы электронных платежей оказалось возможным заказывать и приобретать самые необходимые и разнообразные товары для моделизма, в том числе модели и запчасти, инструменты и технологическую оснастку. Кроме того, каталог позволяет оценить полноту и спектр мировой ж.-д. модельной промышленности.

Сам каталог можно заказать в Москве по тел. 482-69-41

Серия "The Golden Years of Railroading" в нашем обзоре представлена несколькими фотовыпусками от издательства Kalmbach Publishing. Они представляют собой 130 страничные А4 формата фотоальбомы, посвященные "золотой эре" железных дорог в США, когда в 40-50 годы XX века железнодорожная сеть США представляла собой самую мощную и развитую железнодорожную сеть в мире, а на рельсах уживались гиганты паровозы и современнейшие, по тем временам, дизеля и турбопоезда.

Представленные альбомы систематизированы по железным дорогам:

Union Pacific Across Sherman Hill / George H.Drury - фотознциклопедия самых великих паровозов - Биг Бой, Челенджер, обтекаемые паровозы, работавших в живописнейших пейзажах Западных Гор США.



The new Haven Railroad Along the Shore Line / Martin J.McGuirk - фотографии, посвященные этому же периоду истории на линиях между Нью-Йорком и Бостоном.

Milwaukee Road in its Hometown / Jim Scribbins - эта железная дорога вписала немало славных страниц в паровозной эре США. На этих линиях также работали великие паровозы Маллета, а фотодокументы 30-40 годов дают возможность нам их увидеть.

Southern Pacific in the Bay Area / George H.Drury - мощные паровозы этой дороги являются гордостью американского паровозостроения и предметом увлечения десятков тысяч любителей паровозной старины не только в США, но и во всем мире.

Мы можем сообщить, что эти книги-альбомы теперь стали более доступны для наших читателей - 8 (095) 482-69-41

Благодарим Михала Малека (Чехия), главного редактора "Железопътен транспорт" Т.Кондакова, Б.Барковскова, Х.Мауэра за предоставленные материалы и информацию



Паровоз № 485, осевой формулы 2-4-2 железных дорог Western Pacific (США), 1943 г. Фото из коллекции Anton von Hornstein (Швейцария)

Паровоз обтекаемой формы класса J-3a №5445, осевой формулы 2-3-2, март 1938 г., завод ALCO. Паровоз построен для железных дорог New York Central / Фото из коллекции Anton von Hornstein (Швейцария)



В ТЕНИ ПАШКОВСКОГО ТРАМВАЯ

Летом 1950 года, 55 лет назад, открылось движение по 4-му маршруту трамвая от Нового (кооперативного) рынка до камвольно-суконного комбината.

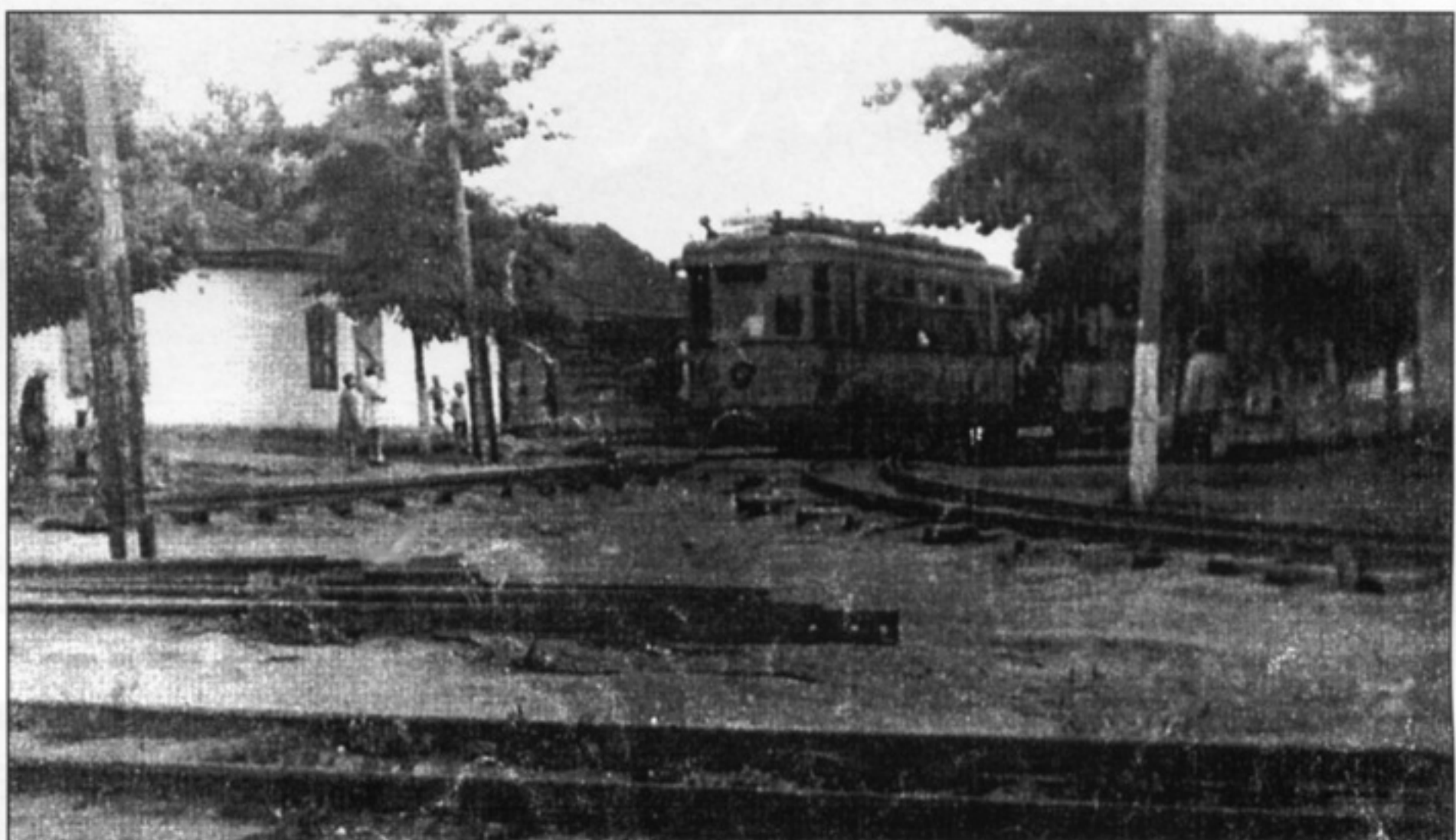
Когда знакомишься с историей трамвайных маршрутов нашего города, то вначале кажется, что о «четверке» нечего сказать – ее история сладко дремлет в тени славы пашковского трамвая. Попробуем ее из этой тени вытащить.

Вскоре после электрификации в 1914 году Пашковской линии возник укороченный маршрут, получивший номер 3 (в Пашковскую ходил трамвай №2). Сначала он курсировал от ул. Красной до ул. Широкой (Шевченко), затем был продлен до Восточного депо, нигде не отклоняясь от пашковского маршрута. Этот трамвай обслуживал жителей краснодарского предместья – Дубинки, из которых многие работали на предприятиях города, и, пожалуй, все ездили на городские рынки, да и просто к родственникам и друзьям. Здесь уместно вспомнить, что среди жителей Дубинки было немало железнодорожников, которым нельзя было опаздывать на работу. Особенно это касалось паровозников. Их выручала «четверка». В депо существовало правило: паровозникам, живущим более чем в 3 километрах от станции, полагалась именная карточка (проездной билет на трамвай) за счет предприятия. Километры никто не мерил, считали кварталы и делили их количество на 7. Говорят, что Дубинские кварталы немереные, да тоже можно сказать и о городских. Квартал кварталу рознь: иной обрывается через 100 метров, а иной тянется метров 200. Абсурдность этой «квартальной математики» словно подчеркивалась тем, что точкой отсчета был принят пешеходный мост через пути станции Краснодар -I, хотя многие дубинчане попадали в депо другим, более коротким, им одним ведомым путем. При отсчете от моста три километра

Работы по перешивке путей трамвая на улице Карла Либкнехта (Ставропольской) в 1949 году велись с привлечением железнодорожной техники. Фото из архива МУП КТТУ

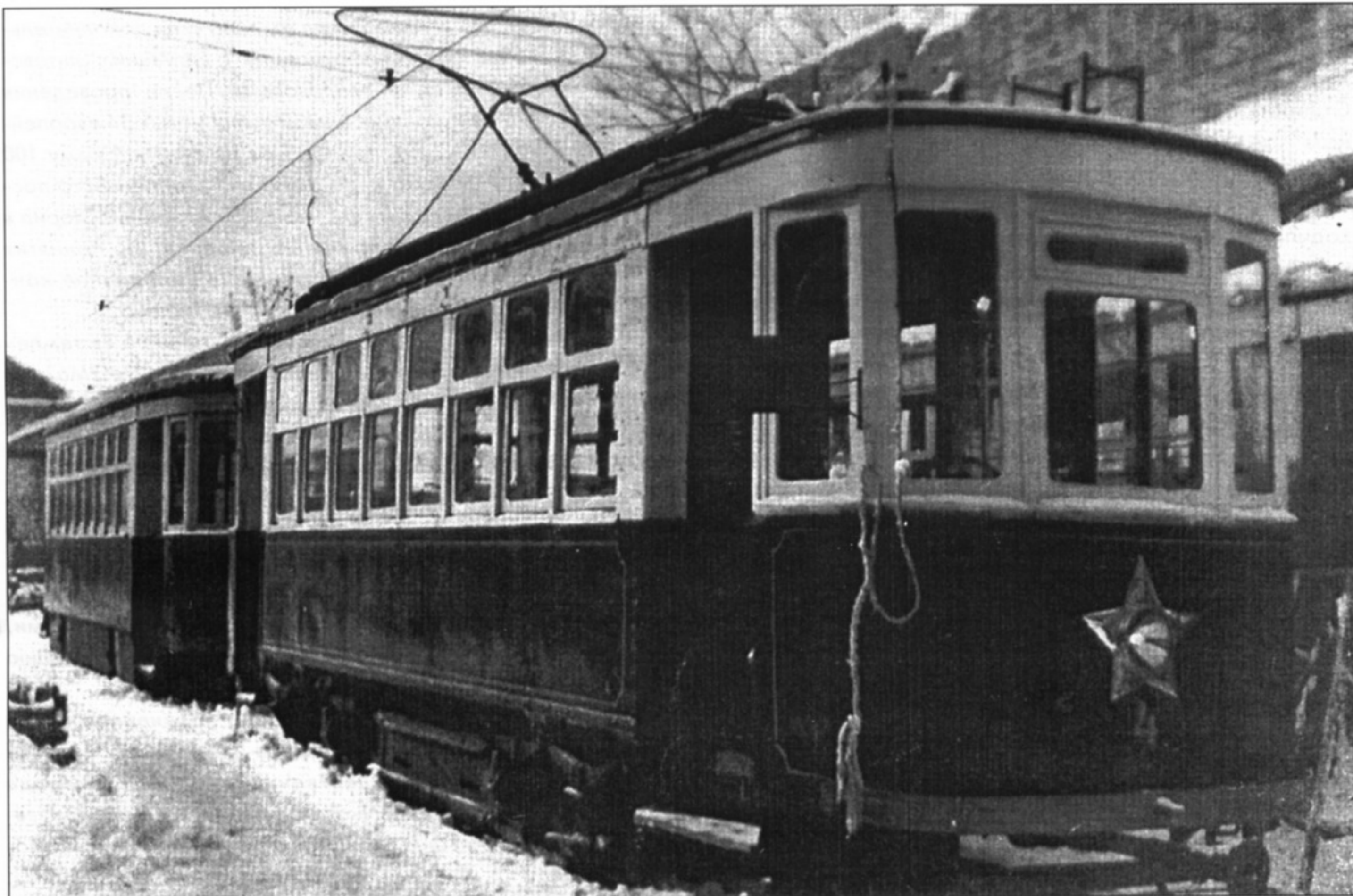


Группа работников Восточного депо на фоне немецких трамваев фирмы MAN. 1933 г. Фото из архива энергохозяйства МУП КТТУ.



Разворотный треугольник на ул.Черноморская. Отсюда, после перешивки городского участка пути, ходил узкоколейный трамвай в станицу Пашковская. 1948 г. Архив МУП КТТУ





Стандартный вагон в Краснодаре. 50-е годы. Архив МУП КТТУ

истекали уже в районе ул. Широкой (Шевченко).

Номер маршрута №3 неоднократно менялся. В 1933 году пашковский маршрут получил №8, а укороченный - №7, а перед войной соответственно - №6 и №4.

После войны началась новая жизнь

этих маршрутов. Изменилось их взаимодействие. К 7 ноября 1948 года был перешит на широкую колею участок от Нового рынка до ул. Горской (Вишняковой). Здесь работал 4-й маршрут, который выполнял роль подвозящего. До знаменитого Дубинского скверика с памятником дедушке Ле-

нину (каких только легенд не ходило об этом памятнике!) добирались по «модной» широкой колее. Кому надо было ехать дальше, пересеживались на узкоколейный пашковский трамвай, который ходил от треугольника на Черноморской улице.

Весной 1949 года стали перешивать

На пашковском маршруте после войны. 1948 г. Архив МУП КТТУ



путь дальше. На воскресниках по перешивке в первых рядах работали железнодорожники, выезжавшие на Ставропольскую улицу на специальном поезде во главе с паровозом «овечкой». Так 1 Мая доехали до Восточного депо. Теперь «четверка» ходила сюда, а дальше шел пашковский трамвай.

Вскоре весь маршрут «Новый рынок - станция Пашковская», получивший номер 5, стал ширококолейным, а «четверка» снова заняла место его укороченного варианта. И это после славы первопроходца по широкой колее! Так не могло продолжаться долго, и от остановки «ТЭЦ» трамвай повернули, сделав небольшое (около 1 километра) ответвление на камвольно-суконный комбинат, который после войны начал работать в Краснодаре.

Подвижной состав на «четверке» был такой же, как и на 5-м маршруте: стандартные довоенные вагоны Мытищинского завода да несколько дореволюционных московских вагонов с четырехосными трехдверными прицепами, тоже переданными из Москвы.

Так было до 1955 года, когда маршрут решили продлить до железнодорожного моста, разобрали трамвайной кольцо возле Нового рынка и стали делать поворот в сторону моста. Пока его делали, «четверка» почти год ходила до кожзавода. Теперь об этом уже мало кто помнит. В 1956 году поворот был готов, и 4-й маршрут стал ходить до моста. Путь от КСК до моста трамвай проходил за 49 минут. На линии работало 7 поездов. Интервал движения, следовательно,

был $(49+49):7=14$ минут. Недопустимость такого большого интервала стала особенно ясной при массовом заселении краснодарских «Черемушек». Интервал за несколько лет резко снизили - до 5 минут. Снова помогла подвижным составом Москва, где в 1957 году перед фестивалем молодежи и студентов списали все старые вагоны, не имевшие автоматических дверей, а в 1959 и 1960 последние фонарные вагоны, которые были в рабочем состоянии и передавались другим городам Советского Союза, в том числе Краснодару - 10 поездов. На 4-й маршрут попали 5 из них. Один из этих поездов с краснодарскими номерами 99-195-196 ходил с двумя прицепными вагонами. Так получилось, что в новые квартиры на Черемушках краснодарцам пришлось ездить на очень старых трамваях.

В 60-е годы на маршруте работали вагоны КТМ/П-2, которые окрашивались, как и первые вагоны Восточного депо, в серо-зеленый цвет. В 70-е их сменили красные КТМ-5МЗ, которые работают и сегодня.

В 80-е выходили «Татры», в 90-е - системы из голубых вагонов 71-608. Какие вагоны придут им на смену, мы скоро увидим.

Новое продление 4-го маршрута произошло в 1981 году, когда в городе за КСК вырос Комсомольский микрорайон. Туда теперь ходит «четверка», когда-то бывшая просто тенью пашковского маршрута. Линию в Комсомольский строили методом народной стройки - не только специалисты, но и «всем миром» на субботах.

...Из Литвы мы получили дополнительную информацию о ситуации с литовскими тепловозами. После проведения конкурса на покупку новых 34 европейских тепловозов на общую сумму 100 млн. евро занявший второе место после Сименс концерн Альстом оспорил в суде принятые решения. До принятия судебного решения выполнение контракта было приостановлено.

Поэтому в 2002 г. решили «в темпе» обновить часть старых М62 и 2М62, из всех 350 локомотивов в Литве, с помощью Коломенского завода. Предлагаемые к модернизации тепловозы имели среднюю продолжительность эксплуатации 25 лет, выработали свой ресурс и по качественным показателям значительно отставали от современных аналогов и имели, по сравнению с ними, более высокие затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание.

По информации, полученной от начальника отдела информации и связей с общественностью Коломзавода Е.В.Бычковой, в тендере на модернизацию, объявленном в 2002 году, участвовали ОАО «Коломенский завод», MTU, Caterpillar, Ceneral Electric. Коломенский завод совместно с ФГУП ВНИКТИ предложили проект поставки дизель-генератора 5-26ДГ с комплектом оборудования. Преимущество такого проекта в максимальной адаптированности новой техники к штатному оборудованию тепловозов, и, соответственно, при модернизации глубокой переделки не требуется. К тому времени коломенскими дизель-генераторами 5-26ДГ были модернизированы более 20 секций тепловозов М62 на железных дорогах России, Белоруссии, Монголии.

В 2004 году был подписан контракт на поставку дизель-генераторов 5-26ДГ (12СН26/26), в том же году начались поставки двигателей заказчику и продолжались в текущем году. Модернизацию тепловозов осуществляет депо Вильнюс. Общее количество введенных в эксплуатацию на Литовских железных дорогах модернизированных секций тепловозов М62 к концу 2005 года составит 40 единиц. Замена дизеля 14Д40 на 5-26ДГ позволила при сохранении тяговых характеристик тепловозов 2М62 повысить их экономичность, увеличить межремонтные пробеги, улучшить экологические показатели, а также снизить затраты на техническое обслуживание и ремонт.

Сегодня по улице Ставропольской в Краснодаре курсируют преимущественно трамвайные поезда КТМ-5. Фото Олега Бодня





За 333-м ТЕПЛОВОЗОМ!

Вместо пролога

Мой старший коллега по увлечению железными дорогами киевский любитель Александр Николаевич Гопкало помнит еще те, уже далекие, 1980-е годы, когда ТЭП10-333 водил по Южной железной дороге пассажирские поезда. Однажды этот тепловоз был им отмечен на ст. Бахмач ЮЗ ж.д. Спустя несколько лет с Южной ж.д. исчезли все харьковские «десятки». И вот однажды, в начале 90-х годов Александр Николаевич снова встречает ТЭП10-333 в депо Гребенка Южн. Ж.д. Оказалось, ТЭП10-333 принадлежит уже какому-то сахарному заводу, пришел в депо на ремонт. В тот раз не удалось узнать адрес владельца, и «333-й» снова исчез на долгие годы в неизвестном направлении.

1.

Когда я познакомился с А.Н.Гопкало, был 2000-й год. Среди многих наших общих поездок было и посещение ст.Лубны Южн.ж.д., где находится Дортехшкола Южн.ж.д. и уникальный ТЭ10-006. Удалось встретиться с начальником школы и посмотреть на паспорт ТЭ10-006. Оказалось, что тепловоз этот 1960 года харьковской постройки, но дизель 9Д100-006 построен был в 1961 г. С такими дизелями были выпущены только первые 10 тепловозов. Кроме того, видимо №006 строился в конце 1960 года, а завершен – в начале 1961 г. В паспорте была и запись о том, что 19 мая 1981 г. тепловоз был передан из ТЧ12

Гребенка Южн.ж.д. для нужд Дортехшколы в учебных целях. Значит прослужил тепловоз в МПС всего 20 лет. А когда директор упомянул, что такой же тепловоз есть и на сахарном заводе в Воронинцах, то следующие десять минут разговора мы буквально выпытывали подробности и местонахождение завода. Оказалось, что пгт Новооржицкое Полтавской обл. находится около ст.Вилы Южн.ж.д. Это на участке Лубны-Гребенка. Подъездной путь идет от ст.Вилы и его протяженность 10 км, работает там ТЭП10-333. Это было суперновостью!

2.

Только через десять месяцев, путешествуя на машине А.И.Гопкало, мы попали в депо транспортного цеха

Новооржицкого сахарного завода. Был октябрь. Солнце только взошло, и в утреннем тумане сквозь большие стекла здания депо его яркие лучи ложились на кузов редчайшего тепловоза сегодняшних дней. Вот он, наконец-то, свершилось – я вижу впервые знаменитую харьковскую «Стрелу»!

Познакомившись с местными работниками, мы узнали, что ТЭП10-333 в рабочем состоянии, но сейчас стоит в запасе в цехе. Объемы перевозок снизились после распада СССР, и с ними вполне справляется местный ЧМЭЗ-2888, побывавший в крушении и имеющий значительный прогиб рамы вверх.

Мы в депо. Долго ходим, разглядывая, знакомый только по книгам и чу-

ТЭП10-333 в цехе депо. Вверху.
Заводская табличка 1968 г. Фото С.Палиенко



жим фотографиям, серо-голубой красавец-тепловоз. Радости не было предела. Это не мираж, а настоящая рабочая «Стрела» ХЗТМ!

Восходящее солнце наполняло пустой цех светом и, казалось, что тепловоз в задумчивости стоит, словно в мемориальном павильоне «вспоминная» свои скорые поезда и расцвет своей жизни. Эх, выкатить бы тепловоз из депо для фотосъемки! Но перед воротами стоит кран КДЭ-161, и грейфер лежит на рельсах.

Рабочие в депо сообщили, что ТЭП10-333 был передан из депо Гребенка в 1989-90 гг., а до конца прошлого года здесь находился и ТЭ10-020, который также попал из депо Гребенка в 1982 г. Тепловоз разрезали в металлолом в Гребенке в 2000 г. Оказывается до 2000 г. существовал еще один ТЭ10, кроме №006. Вот это новость! Рабочие депо сахарного завода очень удивлялись, что мы так восхищаемся их ТЭП10, и тем, что он последний.

С тех пор меня не оставляла мысль, чтобы снова побывать на заводе, все-таки выкатить тепловоз и, достойно для раритета, его сфотографировать. В силу разных причин сам я туда не ехал, а собрать «команду» удалось только в последний день осени 2003г.

Приезжаем... На наше счастье тепловоз по-прежнему стоит в своем «мавзолее», и слой пыли на крыше еще больше. Но в этот приезд, кроме сторожа, нас никто не встретил. Выходной.

Все попытки вызвонить начальника цеха оказались пустыми. Старый знакомый кран теперь стоит в цехе перед тепловозом, а на соседнем пути «зимуют» ЧМЭ2-2888 и ТЭМ2-7251. Неудача! Чтобы выкатить тепловоз из цеха нужен рабочий день.

3.

Воспользовавшись отгулами, я 17 декабря 2003 г. выехал из Киева на первой электричке в 4.00 утра до ст.Гребенка. Через час пересел на другую, идущую до ст. Вилы. По прибытию, решил идти по прямой, через поля. Было минус 3. Снег отсутствовал, а земля была мерзлая и твердая. Все способствовало хорошему настроению. Видимость была хорошая, впереди виднелась труба сахарного завода. Через полтора часа «прогулки» я преодолел расстояние и при-

близился к заводу. Пустота и безжизненность транспортного цеха меня насторожили. Зайдя в подсобку, я поздоровался с тремя работниками депо. Объяснив ситуацию, я был тут же признан ими, как «один их тех ненормальных, что ездят сюда аж из Киева». Оказалось, что сегодня заводу ровно 25 лет, и все находятся на всеобщем гулянии. После получаса переговоров и звонков в поисках начальника цеха и крановщика злосчастного крана КДЭ161, мне удалось получить полную уверенность, что все состоится.

Теперь, после разрешения начальника цеха, все началось осуществляться. Я предложил вытащить тепловоз при помощи того самого крана. Как говорится в одном известном кинофильме: «...тот кто нам мешает – тот нам поможет».

В холодном цехе дизель крана запустился с трудом. Крановщик выехал на улицу, оставил кран греться. Затем, по своей инициативе, один из рабочих с помощью веника и ветоши очистил одну из кабин ТЭП10-333. Тщательно вытер стекла, фонари и прожектор. Эти добрые простые люди даже готовы были помыть тепловоз, предупреди их заранее о съемках – «не хочется опозориться перед страной...» из-за грязного тепловоза. Наконец-то кран «согрелся» и, заехав обратно в цех, сцепился со «Стрелой». «Поднатужившись» и задымив весь цех, кран с большим трудом сдвинул с места огромный тяжелый тепловоз и начал медленно ускоряться вытаскивать «на свет Божий» после, чуть ли не десятилетнего, погребения ТЭП10-333. Когда мимо меня проезжала задняя кабина тепловоза, я заскочил на переднюю подножку путеочистителя, и, взявшись за поручень, воспользовался возможностью прокатиться на ТЭП10.

Тепловоз выехал из ворот депо, метров через 50 я спрыгнул с подножки. Крановщик с трудом остановил сцеп со 130-тонным тепловозом. Кран сцепился и отъехал метров на 15 вперед.

Я принялся фотографировать. На дорогах Украины уже и ТЭП60 практически не осталось (всего 3 машины), а тут - живой ТЭП10! Ах, как он хорош... Спешу к пожарной лестнице, чтобы сделать вид сверху, с крыши депо, когда тепловоз будет захо-

дить в цех. Издалека видно, что тепловоз стоит на небольшом уклоне, и все попытки слабенького крана сдвинуть с места в гору тяжеленный локомотив привели к поломке обоих толкателей крана. Из цеха в скором времени «выныривает» на подмогу ЧМЭ3-2888. Его задача - вытащить сплотку на площадку перед депо и спрятаться обратно в цех.

После этого удалось отремонтировать один из толкателей у крана, и КДЭ-161 «из последних сил» со страшным ревом стал толкать ТЭП10 на прежнее место стоянки. Дождавшись момента, я, наконец, сделал долгожданный снимок и благополучно спустился по 15-метровой лестнице.

Все работники и участники маневров поспешно удалились в сторону поселкового дома культуры, где звучала музыка, и шло празднование 25-летия завода. Своим приездом я, в некоторой степени, поздравил с юбилеем и раритетный локомотив завода, устроив ему праздничную выкатку. Жаль, не дожил до этого славного дня «старичок» ТЭ10-020, сгинув в конце 20-го века с лица земли.

То ли из-за долгого ожидания, то ли из-за огромных усилий, которые пришлось приложить за последние три года для осуществления этой фотосъемки, я не ощущал сильной радости от этой «победы». Просто шел обратно на станцию по тем же полям, оставляя за спиной и раритетный тепловоз, и цех, где он спрятан, и завод, и, наконец, скрывшуюся за лесопосадками высокую трубу завода, служившую мне маяком.

Выйдя к станции, увидел, как ВЛ80Т ведет на Гребенку грузовой. Все давно электрифицировано, и забыты навсегда 2ТЭП60, 2ТЭ10Л и ТЭП10, один из которых, в силу удачных обстоятельств, попал в эдакую «нишу во времени», где удалось сохранить до наших дней, пережив и более современных своих последователей по годам постройки.

Прекрасное изобретение человека – фотография. Она дарит нам удивительную возможность, увидев что-то интересное и уникальное, «унести это с собой», а также «сохранить» на долгие-долгие годы - навсегда.

С.Палиенко
(2001-2003 гг.)

(статья публикуется с сокращениями)



Легендарная харьковская "Стрела"

ТЭП10-333, собственность сахарного завода в Полтавской обл., дек. 2003 г.

"Стрела" - эмблема на ТЭП10-333, 1968 г.п.
(вверху)

"Стрела" - эмблема на ТЭП10-006, 1960 г.п., установлен в качестве памятника у Дортехшколы на ст.Лубны. (внизу) Фото С.Палиенко

ТЭП10-333 в депо. Автор статьи около тепловоза. Фото А.Бобейка



Паровозный сезон на **Малой Северо-Кавказской жд** - всего две детских железных дороги в России - имеют в своем распоряжении "горячий пар"!

Гр-185 - в будке паровоза Соколов Юрий Борисович. Ростов-на Дону. Фото Сергея Костина



На фото справа - паровоз-памятник на **Бакинской ДЖД** - после ремонта, но только памятник. Фото Э.Алиева

Иркутская ДЖД удивительна тем, что введена в строй в 2003 году с полностью восстановленным и замененным оборудованием, имеет 4 км действующей линии. На ДЖД используется 3 типа сигнализации для обеспечения движения поездов. Дорога за рабочий сезон (май-сентябрь) проводит обучение 750 подростков. Надо сказать, что такой подход к заботе о будущих кадрах и воспитании нового поколения железнодорожников просто внове для современной России! ТУ2-053 с поездом. Фото С.Гамова



ПОХВАЛА «СОЦИАЛКЕ»...

...Приятное изумление вызвало знакомство с Детской железной дорогой и музеем Восточно-Сибирской дороги. Самое ценное, что у этих организаций современное, новейшее административное здание. Здесь воспитывают специалиста нового профиля - на перспективу. А такие начинания, особенно в наш век цивилизации, ни в коем случае не должны иметь убогую внешнюю оболочку.

Про царских инженеров Корпуса путей сообщения и их особый символ - зеленую лягушку, утвержденный самим императором Николаем Первым, ходил самодельный стих: «Эта лягушка зеленая, как форма зеленым обшитая путевская, и такая веселая и смышленная, как у путейцев душа открытая, эпикурейская». Так вот для того, чтобы это самое «эпикурейство» воспитывалось в юном человеке, оно должно быть преподнесено достойно. Превосходно, современно оборудованные учебные классы Иркутской детской дороги, на участке обращения поездов применяется три вида сигнализации (!). В великолепном состоянии содержится подвижной состав с вагонами в стиле фирменного поезда и тепловозами ТУ2 и ТУ7.

А внутри учебного здания? Очень располагающие рекреации с аквариумами, я бы сказал - полноценный актовый зал со светотехникой, синтезатором и даже роялем, современный дизайн помещений, большая библиотека и прекрасный фотокружок - все это, в конечном счете, образует в человеке лично широкую, существо с достоинством. В таких помещениях с будущим специалистом можно рассуждать и о чести железнодорожника, и о престижности профессии, и о том, насколько, в общем-то, прекрасна и уважительна эта работа.

Уж не говоря, собственно, о «социалке»: дети приезжают на Иркутскую ДЖД со всей дороги, и дети порой трудные, лишенные у себя дома в сибирской глуши не то что родителей, а то и хлеба куска. И на железке всем им находится и занятие серьезное, и приложение труда, и воспитательский глаз, и жилье, и питание, достойное человека. Немудрено, что большинство выходцев с Иркутской ДЖД, повзрослев, становятся тружениками Восточно-Сибирской магистрали. Прошу читателя заметить - Иркутская ДЖД это обучающее и воспитательное, а не только катающее заведение, не аттракцион. Но вообще поезда ходят регулярно - с мая по конец августа (8 пар в день), а остальное время в году у ребят занятия.

Если говорить о музее Восточно-Сибирской, то первое, что хочется подметить - очень важно, что он расположен заодно с детской дорогой. Без истории нет ни культуры, ни широты взгляда, ни прошлого, ни, само собой разумеется, будущего. Базис исторических познаний - одно из первых начал, отличающих специалиста грамотного, культурного и широко мыслящего, творческого от «специализированного» клерка - «сытого раба». То, что ребята не просто знакомятся с историей своей дороги, но и активнейшим образом участвуют в развитии музея, выше всех эпитетов и похвал.

Музейные экспонаты отличаются не только разнообразием (удивительно, как это с 5 июля 2003 года умудрились все это собрать, подготовить и расположить!), но и содержательностью, грамотностью подбора экспонатов. Множество музейных стендов, прекрасных макетов (чего стоит только разрез... скалы и тоннеля Кругобайкальской линии!), атрибутов от паровозной шарманки до сигнального колокола можно долго рассматривать, вчитываться в приведенные документы. Нельзя удержаться от благодарного слова прежнему начальнику Восточно-Сибирской дороги Александру Касьянову, при котором все это было создано. Очень важно присутствие в музее настоящих специалистов в этой области - например, замечательного краеведа и исследователя истории дороги, автора фундаментального фотоальбома по истории Кругобайкалки Александра Хобты.

А теперь скажите: в какой еще отрасли транспорта такое могут себе позволить, кроме как в нашей, железнодорожной? И если в погоне за зелеными сребренниками будет разрушена и отрасль, и сама память о ней, то это будет потеря (если не социальная катастрофа) буквально всероссийского масштаба. Потому что железная дорога в большинстве регионов России по сей день не только перевозочное средство и источник пропитания для сотен тысяч людей, но и источник культуры и просвещения. И об этом нельзя забывать. Таковой была она на всем протяжении своей истории. И ни при каких обстоятельствах и реформах нельзя допустить, чтобы она утратила эту свою историческую гуманность.

Алексей Вульф, председатель Всероссийского общества любителей железных дорог



Обновленная Иркутская ДЖД. Фото С.Гамова





Детская железная дорога в Южно-Сахалинске, открытая в 1954 году - самая восточная в мире! Фото В. Давыдова, 1985 г.

Паровоз серии 159 №134 на Ереванской детской железной дороге и тепловоз ТУ2-116. Фото В.Мельникова, 1968 г.



САМАЯ ПЕРВАЯ В МИРЕ

70 лет тому назад 4 октября 1935 г., в тогдашний Народный Комиссариат Путей Сообщения СССР поступила необычная депеша. Школьники "союзного" в ту пору Тбилиси вполне официально рапортовали "Дорогому Наркому и Политуправлению НКПС" о создании ими первой в стране, да и в мире, Детской Железной Дороги: не просто паркового аттракциона, но подлинной школы обучения и воспитания будущих транспортников.

Менее, чем за два года до того, тбилисская газета "Заря Востока" от 14 ноября 1933 г. впервые сообщила: "В ТЮЗе (ТЮЗ-Тбилисский Театр Юного Зрителя, выросший к концу 1920х гг. из художественной самодеятельности местных железнодорожников) задумана интересная массовая игра - юные техники строят железную дорогу". Пожелавшие примкнуть к затее собрались 18 декабря того же года в зале ТЮЗа, где перед входом красовались бутафорские "паровоз" и "открытый семафор" едва ли не в натуральную величину. «Затейник», нарядившись железнодорожным контролером, компостировал входные билеты, которые касса театра выдавала бесплатно при условии правильного ответа на один из несложных вопросов о транспорте. Собравшиеся прослушали увлекательную беседу с эффектными демонстрациями электрифицированных моделей и стендов, договорились о предварительном распределении обязанностей на стройке.

Начиная с весны 1934 г., школьники, руководимые студентами транспортных учебных заведений Грузии, проложили в тогдашнем Городском Саду имени Серго Орджоникидзе 400 м узкоколейки, соорудив по концам станции "Радостная" и "Пионерская", а при последней - еще и "велостраду" с pedalными машинками для самых маленьких любителей транспорта.

Тем временем ветеран паровозного депо Тбилиси Н.И.Чикнаверов создал бригаду из ребят постарше, изготовившую два по-южному открытых пассажирских двухосных вагончика, а затем, по мере накопления опыта, еще и "Мягкий для отличников учебы". Подростки из системы фабрично-заводского обучения - *фабзайчата" - подготовили узкоколейный паровоз,

(Окончание на стр. 22)

КОРОТКО О ТЮМЕНСКОЙ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В 1967 году по инициативе областных комитетов КПСС и ВЛКСМ было начато строительство в г. Тюмени детской железной дороги. Работы велись по июль месяц 1969 года строителями управления Тюменьстройпуть. Детская железная дорога расположена в 20 км от Тюмени, рельсы ее протянулись вдоль берега живописного озера Андреевского, образуя подкову. Открытие Тюменской ДЖД состоялось 3 августа 1969 года. На открытие ДЖД был приглашен летчик-космонавт СССР Вольнов.

Протяженность ж.д. полотна 3 км 800 м. Имеются две станции - Юность и Приозерная, а также два остановочных пункта - Солнечная и Лесная. Тяга поездов осуществляется тепловозом серии ТУ2 (№№080 и 143), состав поезда - 4 пассажирских вагона. Перегоны оборудованы двухсторонней автоматической блокировкой. Управление стрелками и сигналами осуществляется с пульта дежурного по станции. Скорость движения поезда по перегону 25 км/час, в кривых 15 км/час. Работа ДЖД ведется единой сменой, состоящей из дежурного по станции, стрелочников, машиниста и пом. машиниста, проводников вагонов, директора, радиста и сигнальщиков. Для прохождения летней поездной практики на Тюменскую ДЖД приезжают юные железнодорожники городов Тобольск, Камышлов, Талица, Вагай, Мангут, Ишим. Многие юные железнодорожники, прошедшие полный курс обучения, поступили в высшие, средние и специальные учебные заведения.

Пальянов С (Тюмень)

Ст. Юность. Поезд перед отправлением. ТУ2-080 несколько раз перекрашивали то в красный, то в синий, то в зеленый цвета, вагоны сначала были голубыми, теперь зеленые, как и тепловоз. В конце смены машинист с помощником (юные железнодорожники) вытирают до блеска кузов тепловоза.

Отправление поезда со ст.Юность, на заднем плане - локомотивное депо.

Прицепка тепловоза к поезду.

Фото автора.



Алексей Федорович Львов - инженер путей сообщения



А.Ф.Львов. Литография П.Ф.Соколова, 1841, Русский музей

В 1818 г. состоялся шестой выпуск Института корпуса инженеров путей сообщения - всего 8 поручиков; первым по успехам среди них был Алексей Федорович Львов, которому шел тогда 21-й год.

Судьбе было угодно, чтобы Алексей Федорович Львов, инженер путей сообщения, стал выдающимся композитором и непревзойденным скрипачом. Ему принадлежит музыка русского гимна «Боже, царя храни»; Львов — автор многих романсов, концертов для скрипки, церковных хоровых песнопений.

Вклад А.Ф.Львова в отечественную и мировую музыкальную культуру высоко оценен многими исследователями истории России. Однако, об инженерной деятельности Львова мало, что известно. Следует восполнить этот пробел.

Несколько слов о родителях А.Ф.Львова, его братьях и сестрах.

Отец Алексея Федор Петрович Львов (1766-1836) после службы в армии и длительной работы в Государственном Совете возглавил Певческую капеллу, директором которой он был почти 10 лет. Мать Алексея Надежда Ильинична Березина (1776-1810) рано умерла, и детям Федора Петровича пришлось испытать благотворное влияние мачехи, второй жены Федора Петровича Елизаветы Николаевны Львовой (1788-1864), дочери известного архитектора Николая Александровича Львова (Федору Петровичу Елизавета Николаевна приходилась двоюродной племянницей).

Федор Петрович после смерти первой жены остался с десятью детьми. Елизавета Николаевна стала прекрасной матерью приемным детям. Кроме того, у Елизаветы Николаевны и Федора Петровича родились еще шестеро детей. Глубо-

кое горе, поразившее семью, - смерть Федора Петровича. Умирая, он поручил Елизавету Николаевну попечению сына Алексея, в дом которого она переехала, где прожила до своей смерти.

Братья Алексея Федоровича получили хорошее образование и проявили себя на разных поприщах.

Петр Федорович (родился в 1796 г.) стал инженером путей сообщения (выпуск 1817 г.) и в 1832 г. уже получил чин подполковника в Корпусе инженеров путей сообщения. Служил в Казани, получив звание генерал-лейтенанта.

Илья Федорович (1797-1841) проявил себя на военной службе, дослужившись до звания полковника лейб-гвардии Павловского полка в Санкт-Петербурге.

Владимир Федорович (1799-1874), инженер путей сообщения (выпуск 1819 г.), стал директором Псковской службы землевладения.

Николай Федорович (1801-1871) окончил Институт корпуса инженеров путей сообщения (выпуск 1819 г.), занимался строительством мостов в Санкт-Петербурге и в Риге, железнодорожных мостов от Петербурга до Твери. Он был директором кондукторской школы, основанной А.Бетанкуром, в звании подполковника Корпуса инженеров путей сообщения.

Василий Федорович (родился в 1803 г.) окончил Институт Корпуса инженеров путей сообщения (выпускник 1819 г.), служил в лейб-гвардии Измайловском полку, затем в Санкт-Петербургской таможне. Леонид Федорович (1813-1890) учился в Петербургском университете на юридическом факультете (не закончил), поступил на службу в Департамент разных податей и сборов, был Управляющим Санкт-Петербургской палатой государственных имуществ и Управляющим Императорскими московскими театрами.

Федор Федорович (1819-1895) закончил Главное инженерное училище и проявил себя на военной службе, после которой был секретарем Академии художеств (1859-1865) и директором Строгановского училища (основанного питомцем Института корпуса инженеров путей сообщения С.Г.Строгановым.)

О Константине Федоровиче (родился в 1826 г.) сведений найти не удалось.

Из сестер Алексея Федоровича стоит назвать Александру Федоровну (родилась в 1809 г.), вышедшую замуж за выпускника Института корпуса инженеров путей сообщения (выпуск 1816 г.) Александра Федоровича Фуллона (1796-1847), ставшего генерал-майором на инженерной службе; и Любовь Федоровну (1829-1852), вышедшую замуж за выпускника Института корпуса инженеров путей сообщения (выпуск 1813 г.) Густава Гасфорда (1794-1874). Г.Гаффорд проявил себя в должности генерал-губернатора Западной Сибири и командующего Отдельным Сибирским корпусом (Гасфорд — основатель города Верный, ныне Алма-Ата). Любви Федоровне Львовой-Гасфорд в Омске поставлен памятник как дань памяти ее благотворительной и музыкальной деятельности.

Но вернемся к Алексею Федоровичу Львову. Как он сам пишет в своих воспоминаниях, после Института он был направлен для производства работ в военных поселениях Новгородской губернии под начало графа А.А.Аракчеева.

Идею военных поселений выдвинул император Александр I (крепостная Россия не в состоянии была содержать большую армию без огромного дефицита - 60% налоговых поступлений шло на военные нужды; перевод части армии на самообеспечение позволял, по мнению императора, сэкономить государственные расходы.). Первое военное поселение было создано в 1812 г. в Могилевской губернии. Военная кампания 1812-1814 гг. затормозила эту работу. Только в 1815 г. Алек-

сандр I поручил Аракчееву разработать "Главные основания устройства военных поселений". Аракчеев стал создавать военные поселения с 1816 г., вначале в Новгородской губернии, а затем и в других местах - на юге, где климат для земледелия был более благоприятным. Особенно четко (по Аракчееву) действовала система военных поселений в Новгородской губернии. За 10 лет Аракчееву удалось создать ухоженные пахотные поля и добротные дороги, построить различного назначения здания (школы, госпитали, дома для поселян и офицеров, плацы для военных занятий, церкви). Аракчееву удалось привлечь в сферу строительства видных архитекторов и инженеров, в том числе инженеров путей сообщения, которых стал выпускать уже с 1813 г. открытый в 1810 г. Институт корпуса инженеров путей сообщения. Под началом Аракчеева работали архитектор В.П.Стасов, инженеры Л.Л.Карбоньер, А.Я.Фабр, Ф.И.Рерберг, А.Ф.Львов и др.

Алексей Федорович Львов на территории военных поселений в Новгородской области проектировал и строил шоссе, мосты через овраги, ручьи и реки, водопропускные трубы, казармы, дома для офицеров и поселян, конюшни, часовни. Его работа в течение 7 лет заслужила высокую оценку Аракчеева.

В научной библиотеке Петербургского государственного университета путей сообщения (быв. ЛИИЖТа) хранятся чертежи мостов с записями, из которых следует, что А.Ф.Львов, Ф.И.Рерберг и А.Я.Фабр (помощник начальника работ на военных поселениях с 1820 г.), учитель Львова, работали в тесном содружестве.

А.Ф.Львов оставил чертежи и записи, среди которых:

Лист №1: Чертеж мосту, построенному через 2-й овраг по дороге от полкового Штаба во 2-ю поселенную роту Гренадерского е.в. Короля прусского полка. Длина (по чертежу) 43,6 см, высота 31,8 см. Слева внизу подпись: «Построен мною в 1823 г.».

Лист №2: Чертеж мосту, построенному через овраг по дороге от полкового Штаба в 3-ю поселенную роту Гренадерского е.в. Короля прусского полка. Слева внизу надпись: «Построен мною в 1824 г.».

Лист №3 дает представление о трехпролетном арочном мосте и устоях моста, быки - из трех свай по длине моста, из семи свай - по ширине. Под рамкой надпись: «А.Ф.Львов».

Лист №4 содержит чертеж моста, построенного через 1-й овраг, с подписью: «Построен мною в 1824 г.».

Лист №5 дает «поперечный разрез экзерциргауза в полковом Штабе Гренадерского е.в. Короля прусского полка». Внизу надпись: «Стропила экзерциргауза поставлены мною в 1824 г.».

На листе №6 дана перспектива этого же сооружения.

На листе №7 дается чертеж еще одного моста, построенного в 1825 г.

Чертежи с пояснениями, приведенные на листах, принадлежащих Львову, свидетельствуют о хорошей инженерной подготовке Алексея Федоровича. А это - следствие не только врожденного трудолюбия и интереса к будущей специальности, но и влияние учителей молодого человека. В то время в Институте работали замечательные преподаватели: А.Я.Севастьянов, выпускник 1814 г., оставленный в Институте для подготовки к профессорскому званию, Резимон, Базен и Потье, французские профессора, читавшие курсы высшей математики и начертательной геометрии, Д.С.Чижов, профессор Педагогического института, приглашенный для чтения лекций по механике, молодые А.Д.Готман, профессор архитектуры и Ф.И.Рерберг, профессор начертательной геометрии (закончили Институт в 1813 г. в составе первого выпуска), французский инженер Фабр, профессор строительного искусства. Всех их объединяла обширная программа обучения, составленная А.Бетанкуром, первым ректором Института, проявившим заботу о глубоких знаниях воспитанников в

области инженерного дела.

Изучение курсов высшей математики, механики, начертательной геометрии, строительного искусства и архитектуры, практические работы в мастерских и практика на объектах округа путей сообщения дали свои плоды - Алексей Федорович Львов вышел из Института хорошо подготовленным инженером и в первые же годы своей работы достойно показал себя в области проектирования и строительства различных сооружений.

В 1826 г. резко меняется путь его дальнейшей карьеры. Он становится капитаном только что созданного Корпуса жандармов с назначением старшим адъютантом при шефе А.Ф.Бенкендорфе, затем участвует в войне с турками, становится флигель-адъютантом свиты Его Величества, сопровождает императору Николаю I в его поездках по России и за границей, а в 1837 г. становится директором Придворной певческой капеллы. Вся его последующая жизнь подробно описана многими исследователями, всегда подчеркивавшими его природные музыкальные дарования и его подвиг - создание музыки к российскому гимну «Боже, царя храни» (на слова В.А.Жуковского), впервые исполненному в 1833 г.

Нам же представляют интерес инженерные труды А.Ф.Львова. О первых инженерных работах уже рассказано выше. Теперь переходим к следующему этапу работ.

Александр Христофорович Бенкендорф в своем имении под Ревелем (сегодня - Таллинн), доставшемся ему от отца, задумал ряд преобразований. По заказу Бенкендорфа мало известный в то время архитектор А.И.Штакеншнейдер, рекомендованный Александру Христофоровичу Монферраном, за два года создал «Замок Фалль»: «На берегу моря в холмистой местности, окутанной лесами, над крутым скалистым берегом реки, против шумного пенистого водопада, стоит дом с высокой башней, с террасой, с балконом, в том затейливом, несуровом готическом стиле, который при Николае I был пущен в ход архитектором Штакеншнейдером» (из воспоминаний С.М.Волконского). Усадьба получила название «Фалль» или «Замок Фалль» по главной своей достопримечательности - естественному водопаду (по-немецки fall). Большое впечатление на гостей производил огромный парк, окружавший главный дом усадьбы.

В этом имении, находясь в гостях у Бенкендорфа, много раз музицировал Алексей Федорович Львов, поражая всех своими скрипичными концертами. И вот Львову, как инженеру, захотелось сделать подарок своему шефу - перекинуть мост через широкий ручей, который было не удобно обходить.

Сведения о проекте моста А.Ф.Львова в имении Бенкендорфа содержатся на листах №8 и 9 (в библиотеке ЛИИЖТа). Здесь приведены план, фасад и поперечное сечение моста (отверстие в свету ровно 100 футов, т.е. 30,5 м). Внизу надпись: «Построен в поместье графа А.Х.Бенкендорфа близ Ревеля, называемо Фалль».

Общий вид легкого и изящного моста скрипача Львова (длиной 32 м) был высоко оценен Николаем I: «Львов перебросил свой смычок через реку».

Имение Бенкендорфа - главный дом и парк производили незабываемое впечатление на посетителей. За художественное изображение «Замка Фалль» высоких наград были удостоены художники Л.Х.Фрике (золотая медаль за 2 картины, 1837 г.) и С.М.Воробьев (первая золотая медаль, 1838 г.). На одной из картин Фрике (хранится в Государственной Третьяковской галерее) изображен мост Львова, как неотъемлемая часть пейзажа.

Мост Львова был разрушен во время войны 1941-1945 гг., на его месте в 1960-е годы построен новый мост - металлический, современной конструкции.

Еще один мост Львова, построенный в имении Бенкендорфа, не получил описания в воспоминаниях современников.

В 1839 г. у наследников К.А.Нарышкина была приобретена

усадьба в Сергиевке в качестве свадебного подарка дочери Николая I, великой княгине Марии Николаевне, вышедшей замуж за герцога Максимилиана Лейхтенбергского. (Сергиевка — дачное место, принадлежавшее многим сановникам от Алексея Петровича, сына Петра I до обер-гофмаршала Дворца Николая I Кирилла Александровича Нарышкина).

В 1839-1840-х гг. в усадьбе проводилась работа по созданию нового дворцового паркового ансамбля. К этим работам Лейхтенбергский привлек архитектора А.И.Штакеншнейдера, по проекту которого довольно быстро был возведен дворец, окруженный изящными портиками. У подножия террасы был разбит сад с фонтаном. От дворца шла просека к заливу, открывая вид на море. Появилась в усадьбе церковь во имя св. Екатерины (проект того же Штакеншнейдера).

В русле ручья, протекавшего по оврагу, был устроен каскад прудов с плотинами и мостами. К этим работам владельцы имения привлекли А.Ф.Львова. Сейчас трудно установить, сколько мостов здесь построил инженер путей сообщения. Есть сведения о самом крупном мостовом переходе через ручей, построенном в 1845 г., — сохранились руины опор моста. Так что точно известно место, где стоял мост Львова, однако, достоверного представления о конструкции моста, длина пролетного строения которого была 5,8 м, сейчас невозможно получить. Можно только предположить, что мост в «Замке Фалль» и в Сергиевке — одного типа. Оба моста имели пролетные строения в виде деревянных арок с железными затяжками и стойками. А.Ф.Львова можно считать одним из пионеров — первых авторов проектов мостов с затяжками, чего не было в России до 1829 г.

В 1864 г. южную часть парка отсекла железная дорога. На этой части сейчас расположены здания Санкт-Петербургского государственного университета, в парк можно попасть с железнодорожной платформы «Университет» (дорога от Петербурга на Ораниенбаум). Дворец Лейхтенбергских реставрировался в 1971-1974 гг., проводились восстановительные работы и в парке. Но ни один старый мост через ручей не возродился. Творение А.Ф.Львова кануло в лету.

Заслуживает внимания факт обращения А.Ф.Львова в начале 1835 г. в Комиссию проектов и смет Главного управления путей сообщения и публичных зданий с просьбой дать заключение по проекту моста в имении Бенкендорфа. (Львов, видимо, имел в виду возможность широкого распространения

проекта своего моста). Комиссия рассмотрела проект моста и дала письменное заключение, в котором отметила, что Комиссии «по сие время не было известно, чтобы какой-либо мост был устроен наподобие изображенного на чертеже г.Львова пешеходного в 100 фут отверстия моста, присовокупляя при этом, что принятая им система конструкции по простоте и дешевизне может быть с пользою подражаема при построении мостов в садах, зверинцах и там вообще, где нельзя ожидать прохода в одно время значительного числа людей; в городах же, как, например, на Петербургских каналах, где подобные мосты могут быть иногда покрыты людьми по всей их поверхности ... Комиссия полагала бы несколько неосторожным построить мосты по столь легкой системе. В заключение Комиссия присовокупила, что проектирование и успешное построение флигель-адъютантом Львовым сказанного моста делает честь его познаниям и доказывает, что хотя он давно оставил службу по Корпусу путей сообщения, он, однако ж, сохранил вкус к ученым занятиям и не потерял из виду тех полезных сведений, которые приобрел он в институте того Корпуса...». Заключение подписано членами комиссии под председательством генерал-лейтенанта Дестрема.

Мосты Алексея Федоровича Львова и другие его сооружения свидетельствуют о безупречной репутации выпускника Института корпуса инженеров путей сообщения, проявившего себя незаурядным творцом не только в музыке, но и в инженерном деле.

Алексей Федорович Львов с 1837 по 1861 г. был директором придворной Певческой капеллы, несколько лет выступал за границей как скрипач-виртуоз, пользуясь неизменным успехом. Скончался он 16 декабря 1870 г. в своем имении Романи, близ Ковно (Литва). Погребен в Пожайском монастыре. Там же похоронена его жена Прасковья Аггевна Абаза (1817-1883).

Сын Алексея Федор Алексеевич (1842-1899) дослужился до капитана Кавалергардского полка, был большим любителем театра и балета, женился на талантливой балерине Канцыревой, бывшей крепостной (из-за чего был лишен права наследования имения отца).

Дочь Прасковья Алексеевна (родилась в 1844 г.) унаследовала родовое имение отца.

Инженерные и музыкальные шедевры А.Ф.Львова обесмертили его имя.

(Окончание. Начало на стр. 18)

которые и открыл движение семь десятилетий назад.

В следующей летний сезон 1936 г. дорога переполнилась восторженными детишками, и ее оперативно удлиннили до километровой протяженности, открыв третью станцию "Солнечная" заодно со "скэтинг-рингом" /сейчас бы сказали "роллердромом" / для катания на роликовых коньках. "Пионерская" же при том была дооборудована маневровым треугольником; число составов увеличилось до двух.

Мы так подробно вспомнили давнюю ту историю, ибо "Малая Закавказская" стала, по сути, еще одним "великим почином", за считанные годы подхваченным всей страной, явно не без участия возглавившего в 1935 г. НКПС СССР Л.М.Кагановича. Уже в октябре 1939 г. развернулось

строительство (аж!) ЧЕТЫРНАДЦАТОЙ по счету отечественной детской магистрали: Амурской, близ дальневосточного города Свободного.

Н.Семенов

Следующие две волны строительства детских железных дорог приходятся на середину 50-х годов и 70-е годы, после чего вновь наступило некоторое затишье. Ко времени распада СССР количество действующих «малых» железных дорог достигло 52.

В последнее десятилетие, некоторые детские железные дороги были закрыты и демонтированы. Произошло это не только из-за экономических трудностей, а, зачастую, из-за элементарного невнимания со стороны «старшего брата» — управлений железных дорог и городских властей. Количество детских железных дорог в России сократилось до

двух десятков. Однако, в последние годы вновь наметился положительный сдвиг — строятся новые дороги (Пенза, Лиски) модернизируются существующие (Челябинск, Санкт-Петербург, Иркутск, Кратово).

Назвать точное число детских железных дорог и собрать информацию о них весьма не просто. ЛТ периодически публиковал материалы об этих дорогах. Но есть место, где можно найти почти все — на сайте Дм.Сутягина, исследователя и энтузиаста детских железных дорог <http://railways.id.ru> приведен список из 79 известных детских железных дорог (включая когда-то существовавшие, а ныне закрытые). Нередко приходится сталкиваться с тем, что жители городов, где есть детская железная дорога, не догадываются о ее существовании.



ЭД9М-0089 на ст. Таганрог СК жд. Фото А. Голубенко

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

(Окончание. Начало в #6/2005)

Позже из Казани был передан электропоезд ЭД9МК - 0061 (окраска как у ЭД4МК).

Далее с завода приходит поезд под № 0074, вагоны которого переоборудовали в депо под 1 и 2 класс, для скоростного движения из Муром. Два состава обслуживают маршруты Горький - Дзержинск в скоростном движении.

Вновь поступившие поезда эксплуатируются в общем графике. Кроме того, из 4-х прибывших головных вагонов (1013, 1014, 1003, 1004) сформировано два поезда, один попеременно с 0061 ходит из Кирова, другой в Дзержинск.

Теперь об оценке электропоезда локомотивщиками выше указанного депо. О достоинствах я говорить не буду, они совпадают с мнением ростовских и волгоградских машинистов и ремонтников, а дополню некоторые конструкторские недоработки завода изготовителя, выявленные в данном депо.

Начнем с кабины машиниста. Во-первых, она продуваема и плохо отапливается, много в ней острых углов, при резком толчке можно крепко ушибиться. Не совершенен механизм закрытия боковых окон, а также стоит доработать систему электрического обогрева зеркал заднего вида. Очень громоздка система набора маршрута следования поезда, необходимо ее совместить с устройством «Интерсити» или УСАВП 1,2, чтобы набор маршрута был запрограммирован в вышеуказанных устройствах. Также происходит «зависание» информационного табло, не полностью пропечатываются буквы, слабая освещенность табло (в последних электропоездах табло самосветящиеся).

Нет маршрутных указателей сбоку, как это было на предыдущих сериях (особенно неудобно пассажирам при наличии высоких платформ.) Из-за недостаточной герметичности кузовного оборудования, зимой снег попадает в рабочий тамбур хвостовой кабины машиниста и шкафы с электрооборудованием в нем, что может привести к короткому замыканию. В головном и хвостовом вагонах состава холоднее, чем в других, поэтому силами депо в вагонах повышенной комфортности, установлены дополнительные калориферы. Как следствие усложнения напорных и тормозных магистралей (много изгибов труб и колленцев) - замерзает пневмосистема. Заклинивает авторегулятор тормозной рычажной передачи при близких к предельному износу бандажах колесных пар. Депо достаточно долго эксплуатирует электропоезда ЭР9 сдвоенными поездами, и ЭД9М не стал исключением. При опробовании модульного поезда по схеме: первый поезд из 6 вагонов + второй поезд из 5 вагонов

(по технологии завода изготовителя), поезд в работу не пошел. Возникают неисправности в цепях управления - происходит рассогласование в реверсировании электропоездов (либо два поезда идут в разные стороны, либо навстречу). Также неправильно расположена реверсионная рукоятка: (положение «вперед-назад») переключается против часовой стрелки. До сих пор не осуществлен перевод управления тифоном и свистком с кнопки на педаль.

С появлением в депо новых электропоездов, расширились производственные мощности депо. Был построен современный корпус, рассчитанный на одновременное обслуживание и ремонт трех составов с расцепом. Приобретен станок фирмы «РАФАМЕТ», для обточки колесных пар без выкатки тележек, закуплены новые вагонноечные машины фирмы КЕРХЕР, приобретается оборудование для диагностики узлов и агрегатов. В ближайшее время из ОАО «ДМЗ» поступят два электропоезда ЭД9М в 6-ти и 8-ми вагонном исполнении, которые придут на замену морально и физически устаревшим ЭР9, а в последствии и всего парка электропоездов Горьковского депо, где на смену поездам прошлого века придут современные и комфортабельные «демиховские электрички».

0110-я «шестивагонка» в конце октября прошлого года пополнила парк ЭД9М депо Горький-Московский.

Надеюсь, демиховцы услышат мнения эксплуатационников, что станет подспорьем в устранении обнаруженных недостатков, чтобы последующие поезда были надежны в эксплуатации.

В любом случае, оценивая работу нового МВПС, можно сделать вывод о правильном направлении в вагоностроении, удачном исполнении этой серии электропоездов, способных полноценно заменить устаревший парк электропоездов рижского производства, а пассажирам доставить максимум удобств и комфорта от поездок в электропоездах серий ЭД9. Можно добавить, что, кроме как на российских железных дорогах, электропоезда ЭД9М, МК успешно эксплуатируются и на железных дорогах Украины и Казахстана, где получили высокую оценку качества пассажирами и эксплуатационниками.

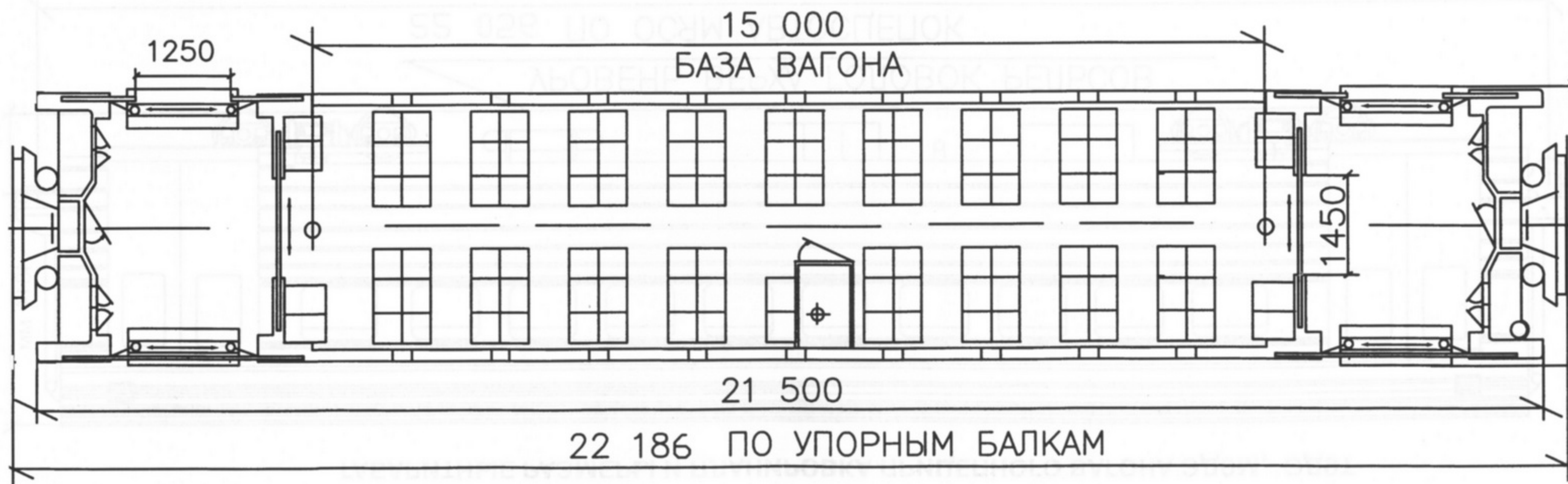
Благодарим коллектив ОАО ДМЗ, отдел главного конструктора, маркетинга; начальника Ростовской дистанции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Задорина С.А., начальника депо Ростов Ю.В. Титоренко, машинистов электропоездов, а также Сергея Волкова (Ростов/Дону), оказавших помощь в подготовке данного материала.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ И ПЛАНИРОВКА ГОЛОВНОГО ВАГОНА ЭД9М



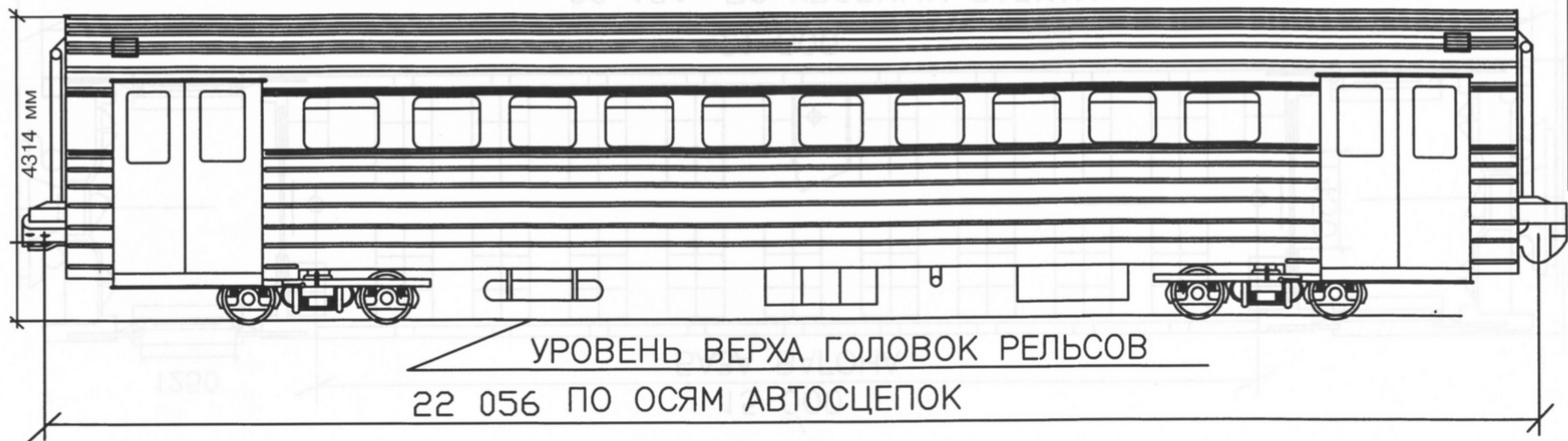
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ И ПЛАНИРОВКА МОТОРНОГО ВАГОНА ЭД9М

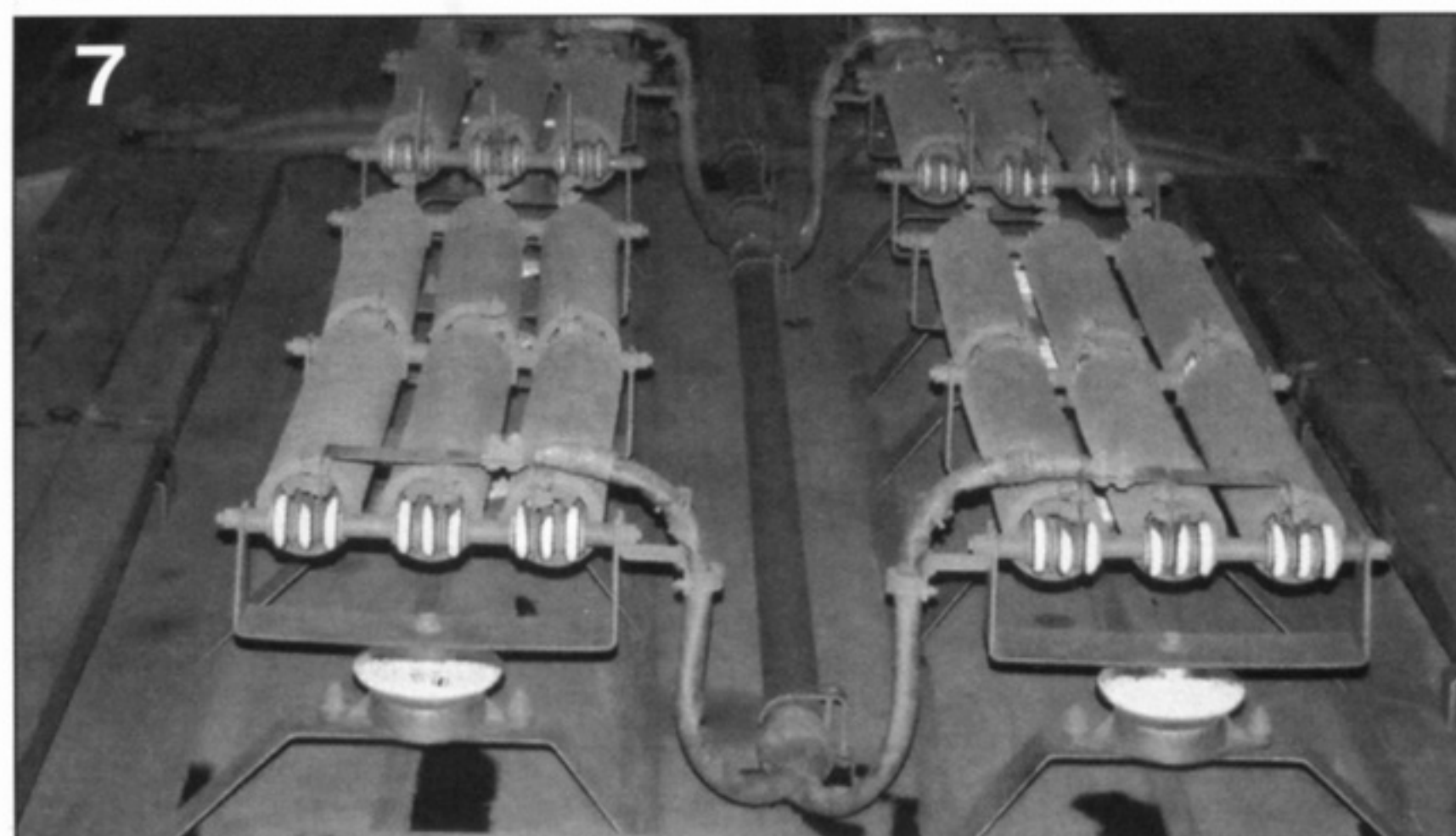
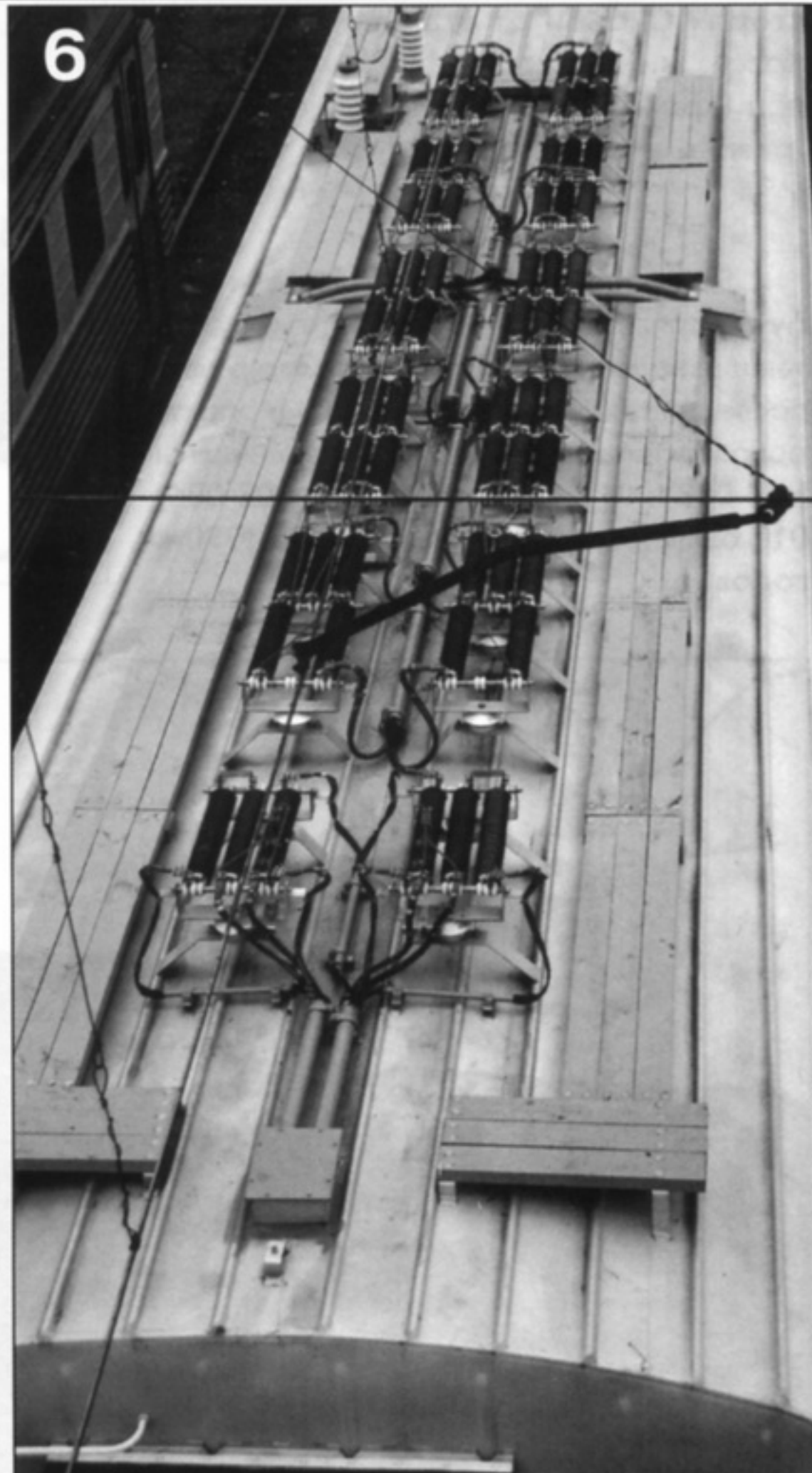
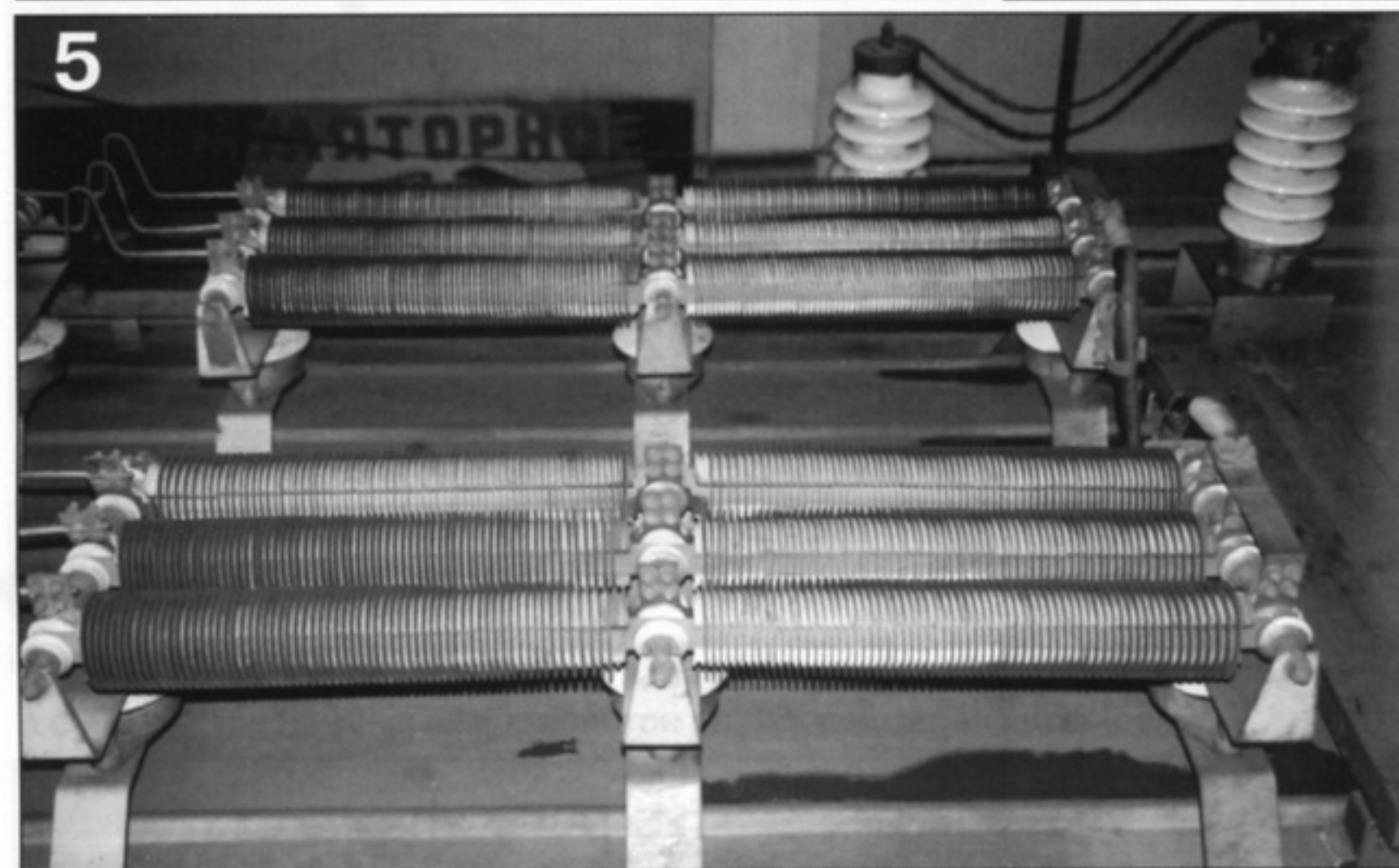
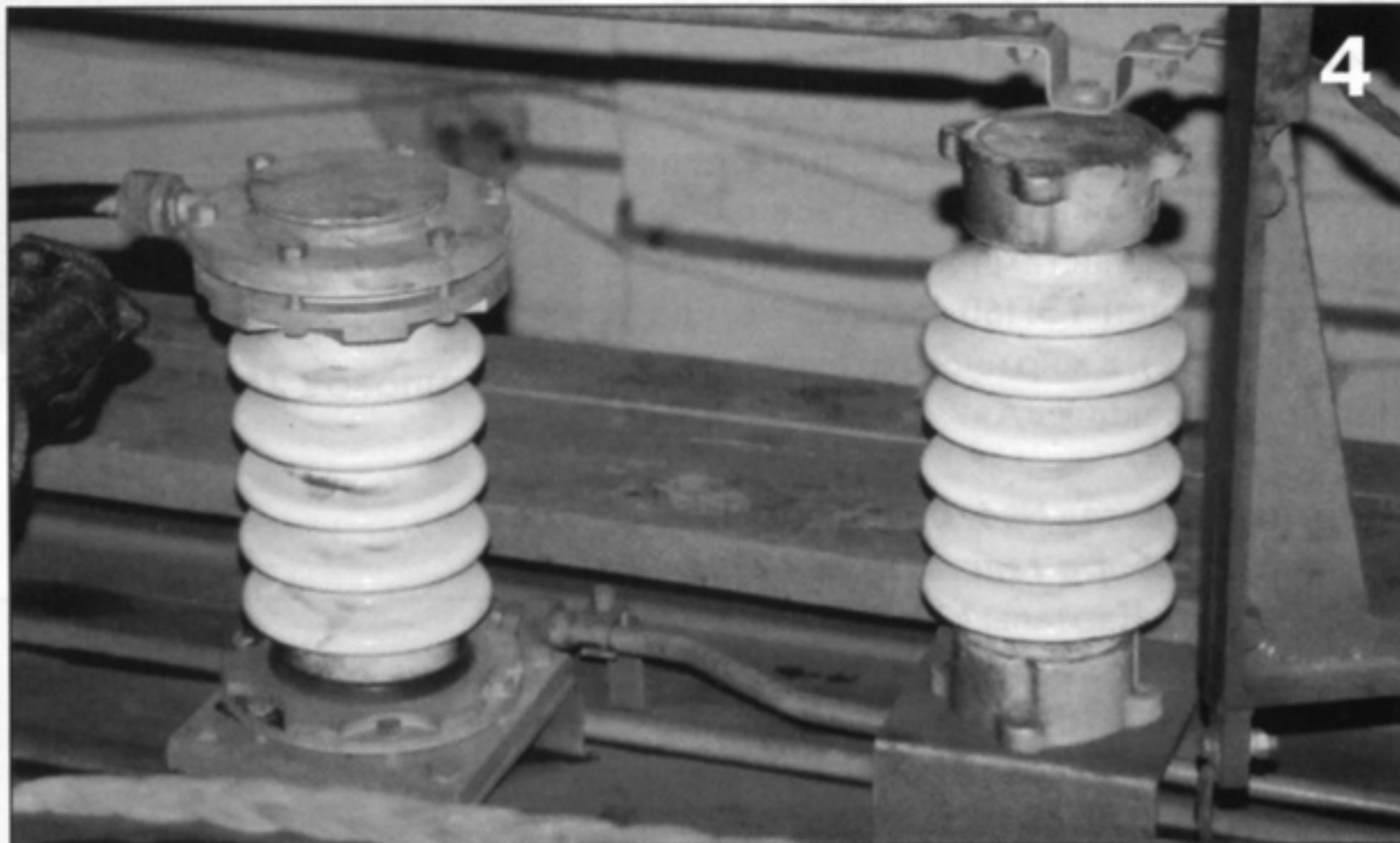
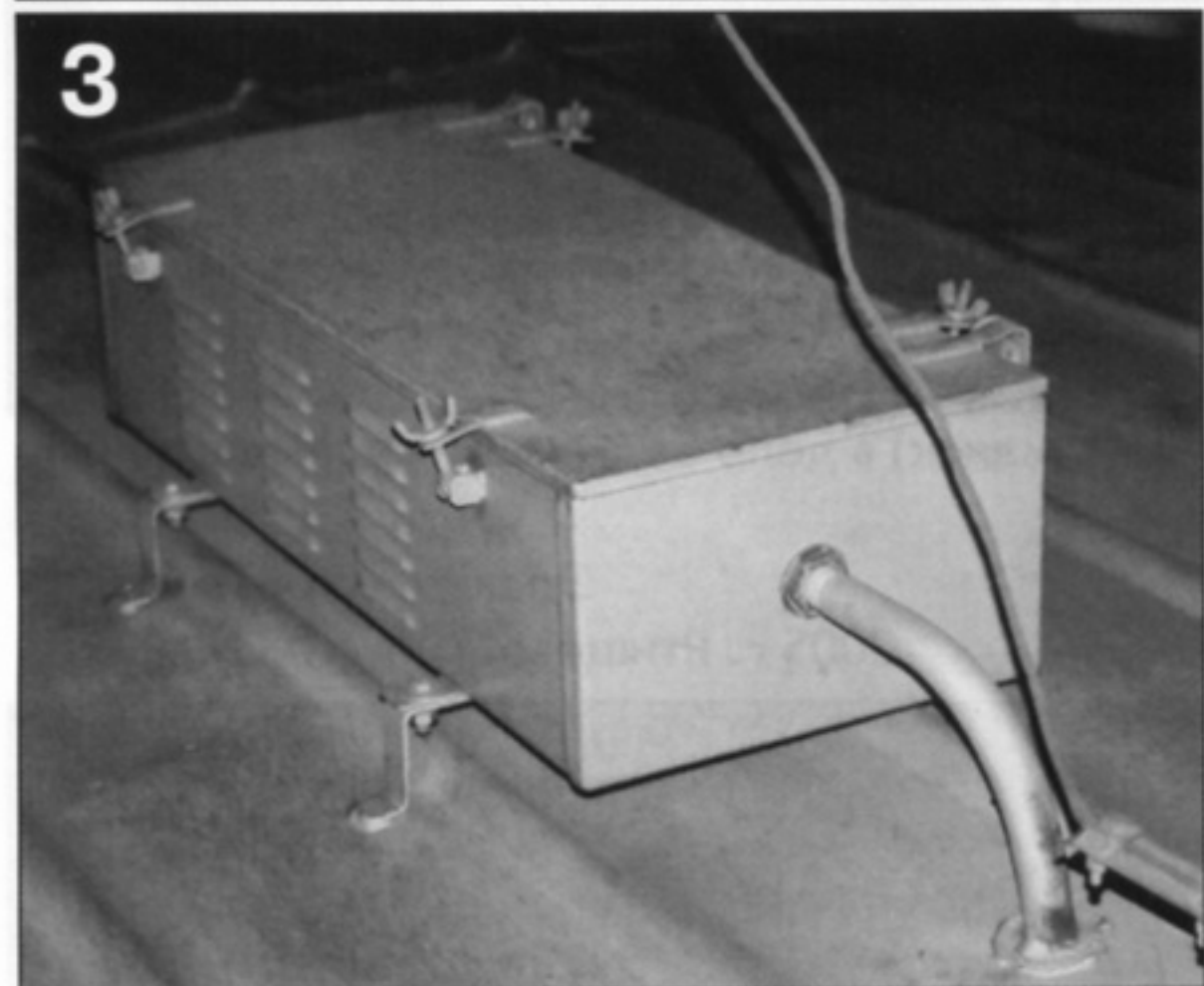
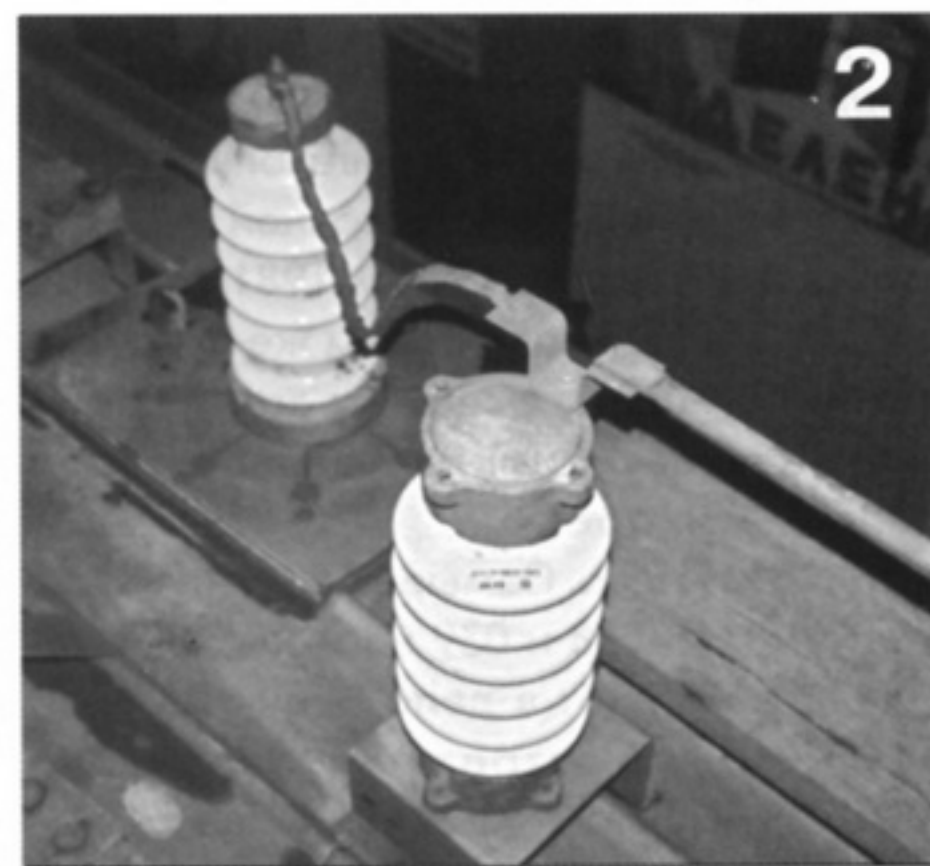
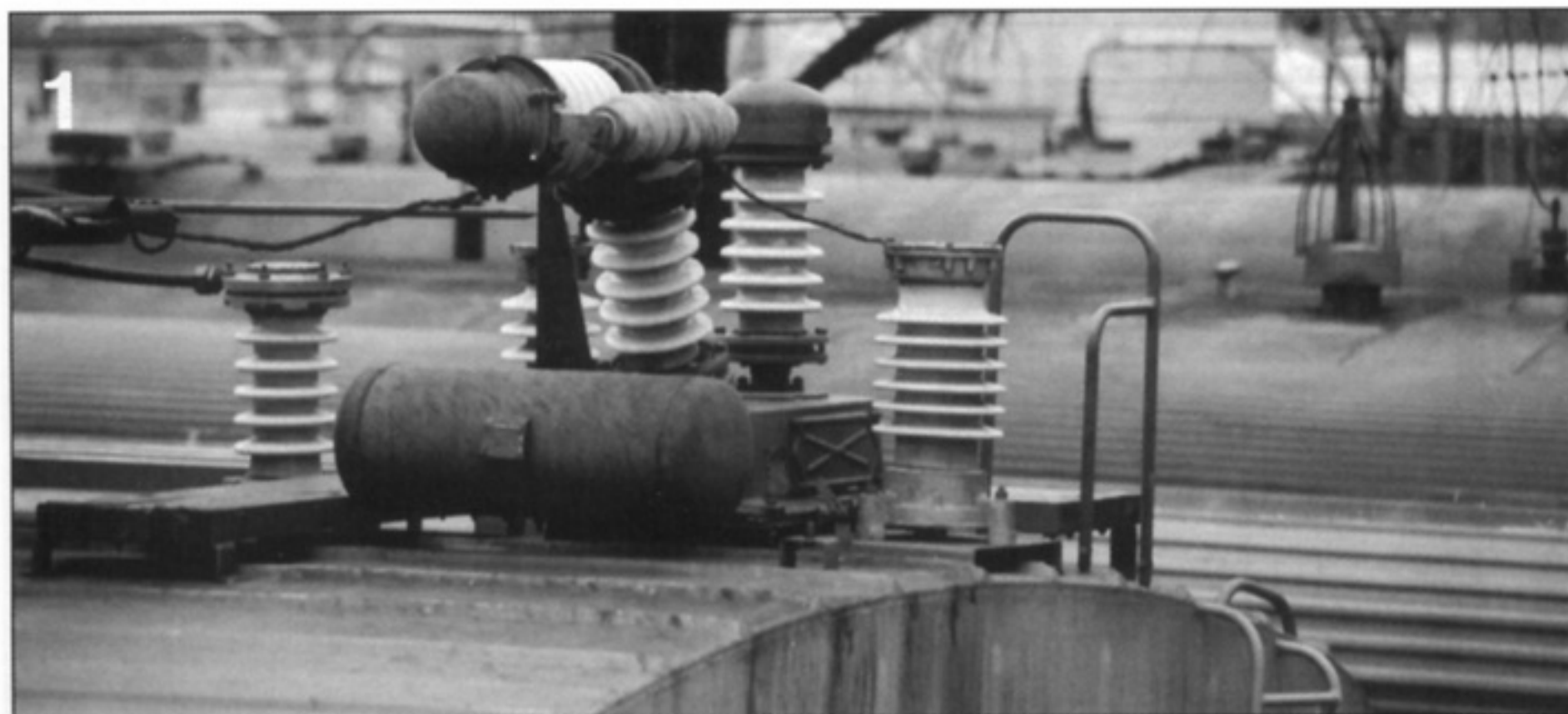
Макс. 7290 мм при поднятом токоприемнике
5190 мм при опущенном токоприемнике



3522 мм - по гофрам

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ И ПЛАНИРОВКА ПРИЦЕПНОГО ВАГОНА ЭД9М, ЭД9Т





Крышное оборудование моторного вагона ЭД9М: высоковольтный воздушный выключатель (1), высоковольтный ввод и токоведущая шина с изолятором (2), корпус фильтра помех блуждающих токов (3), разрядник (4), крепление реостатов (5, 7), расположение реостатов на крыше вагона (6). Фото А.Голубенко

В дополнение статьи Критского С.В. о тепловозах 2ТЭ116 («ЛТ №5/05).

Тепловоз 2ТЭ116-118 был в опытной эксплуатации на Дальневосточной ж.д. достоверно известно 1977 и 1981 год. Вероятно, и в 1976 году он там же был. Тепловозы «БалтТрансСервис» есть и на Северо-Кавказской ж.д., базируются в депо Тихорецк, это 2ТЭ116-1685,1691,1692. Самые старые на Окт. ж.д. 2ТЭ116-038 и 039 на июль 2005 успешно работают в депо Великие Луки, здесь можно встретить и тепловозы М62, 2М62, 2М62У, 3М62У разных годов постройки и разных депо дороги, пришедших на ремонт. В депо имеется РСМ (рельсосмазыватель) на базе М62-1715, тепловоз 2М62-777 стоит в депо скорее как сарай на колесах, все окна у него заварены листами железа. На базе запаса отмечен ТЭП60 (номер не удалось выяснить), в мир иной готовился уйти 2ТЭ116-284 секция «А».

В «Локотрансе» №4/05 допущена неточность в наборе текста. Правильно:

«... из депо Карталы ЮУЖД все электровозы ВЛ85 (7 машин) в 2001 году были переданы на Восточно-Сибирскую дорогу и сейчас практически все, выпущенные НЭВЗом машины, работают на просторах Сибири от станции Мариинск Красн. ж.д. до станции Карымская Заб. ж.д.(кроме «подопытных», сгоревших, разбитых, проданных в Китай).

А.Расчектаев (Челябинск)

...До конца этого года в тч Киев-пасс. будут списаны ЧС4-007 и 009, проработавшие на магистралях 40 лет. Это будут последние локомотивы из серии электровозов типа 52Е1. Зимой были списаны ЧС4-008 и 011, остальные №№002-006, 010 были ликвидированы в конце 1990-х годов.

С.Палиенко, Украина



Тепловоз 2М62-0548 (тч Мурманск) в депо Великие Луки. Июль 2005 г.

Фото А.Расчектаева

Электровоз ВЛ80^Т-801, 2005 г. Ртищево. Фото А.Земскова



Американские тепловозы на эстонских железных дорогах....2005 г.





... К материалу В.Буракшаева "Евпаторийскому трамваю - 90!":

"Трамвайные вагоны КТ4СУ действительно пришли в 1987 году, первый из них 21 июня 1987 года. Однако они вышли только на первый маршрут, где работают и по сей день, поскольку это единственный маршрут, оборудованный разворотными кольцами. На четвертом маршруте чешские "змейки" не работали, его обслуживали исключительно немецкие "Готы", причем в курортный период еще во времена СССР работал состав из 3 вагонов: моторного и двух прицепных. Маршрут №4 был всецело однопутным без разворотных колец, поэтому обслуживать его могли лишь немецкие двухосные вагончики. Данная линия функционировала исключительно во время курортного сезона. По последним данным эта уникальная ветка, к сожалению, закрыта.

В настоящий момент чешские вагоны КТ4СУ обслуживают 1-й маршрут, а немецкие "Готы" 2-й и 3-й маршруты. В 90-е годы Евпатория сумела пополнить свой парк бывшими в употреблении "Готами" из немецкого городка Цвиккау. Их поступило 2 единицы, получившие в Евпатории номера №9 и №10.

Любопытно, что именно перестройка и последовавший за ней развал социалистического лагеря и СССР фактически сохранили уникальность трамвая Евпатории. Дело в том, что в 80-е годы существовали планы строительства нового депо, все линии должны были быть оборудованы разворотными кольцами, а парк полностью укомплектован чешскими сочлененными вагонами КТ4СУ. Но именно последовавший разрыв с чешскими вагоностроителями не дал реализоваться этим планам и до сих пор на просторах бывшего Союза работают двухосные трамваи.

Еще одна ошибка в статье Буракшаева. В ней сказано, что в пос. Молочном 4 "Готы", которые поступили из Евпатории. Действительно один поезд сформирован из моторных вагонов "Гота" Т-59 из Евпатории с прежними номерами 5 и 20. Второй же поезд "Гота" Т+В-62 (моторный и прицепной) с прежними бортовыми номерами 33-76 прибыл в Молочное из Житомира.

Денис Денисов, г. Тула

На страницах журнала не раз публиковались материалы по приписке тепловозов серии ТЭМЗ. Хочу поделиться известной мне информацией приписке ТЭМЗ, работавших в промышленности.

Всего в период 1979-1986 годов было выпущено 27 тепловозов серии ТЭМЗ. Большая их часть поступила на сеть дорог МПС (Октябрьская, Московская, Свердловская, а также БАМ). По моим данным, на дорогах МПС работали ТЭМЗ №№ 002, 003, 008-019, 021-023 (возможно, список

... На страницах журнала не раз поднималась тема о тепловозах серии ТЭ6. Сведений по ним пока известно крайне мало. Несмотря на то, что в книге В.А. Ракова указывается три построенных секции ТЭ6, судя по сообщениям в журнале (ЛТЗ/04, ЛТ8/04), известно, как минимум 4 тепловоза ТЭ6, да к тому с совершенно неясной системой нумерации. Были отмечены тепловозы ТЭ6-197-01 (проходил ремонт в депо Белогорск, работал на военном аэродроме "Украинка" на ветке до ст.Серышево), ТЭ6-15-1049, ТЭ6-16-1050 (проходили ремонт в депо Лихоборы), ТЭ6-09-785. (работал на военном аэродроме около Барановичей). Недавно мне удалось отыскать крайне интересный документ, напрямую относящийся к ТЭ6. Как это ни странно, но в архивах Латвийской железной дороги до сих пор сохранились все приказы и распоряжения МПС, поступавшие на Прибалтийскую ж.д. в течении 1944-1991 годов. Все приказы подшиты в хронологическом порядке в отдельные тома и добросовестно сохранены. Ниже я полностью приведу один документ, найденный мной в этом архиве:

«Протокол №44 совещания Коллегии МПС от 01.11.1956.

Проверка выполнения Распоряжения Совета Министров СССР от 7 июня 1956 года №3279 (указание МПС №1132 от 9 июня 1956 г.) о переоборудовании двухсекционных тепловозов ТЭ2 в односекционные ТЭ6. т.т.Сычев, Родионов.

Высказался т.Бещев:

1.Отметить, что Главное управление локомотиворемонтными и вагоноремонтными заводами (т.т.Парамонов, Сычев) неудовлетворительно выполняет Распоряжение Совета Министров СССР от 7 июня 1956 года №3279 о переоборудовании четырех двухсекционных тепловозов ТЭ2 в односекционные тепловозы ТЭ6. При задании переоборудовать и поставить в первом полугодии 2 тепловоза и во втором полугодии 1956 г. 6 тепловозов, фактически на 15 октября Астраханский тепловозоремонтный завод, на который возложено выполнение этого задания, к переоборудованию тепловозов не приступил.

неполный). Как минимум, три тепловоза поступили на промышленные предприятия. Согласно информации из интернет-рассылки «1520 мм», ТЭМЗ-001 в 1999-2003 годах работал в компании ТОО "Болат Жол" («Тенгизшевройл», Казахстан) которое обслуживает линии Кульсары-Тенгиз, Макат-Индер. Его предыстория неизвестна, однако он поступил не из сети дорог МПС.

ТЭМЗ-007 с завода поступил в ПТУ «Пролетарское» (Донецкая обл., Украина)

Главное управление материально-технического обеспечения и Управление снабжения Главного управления локомотиворемонтными и вагоноремонтными заводами не приняли должных мер к получению от министерств электротехнической промышленности и транспортного машиностроения необходимого электрооборудования, узлов и деталей, в установленные Правительством сроки.

2. Обязать Главное управление локомотиворемонтными и вагоноремонтными заводами (т.т.Парамонова, Сычева) немедленно принять меры к переоборудованию тепловозов ТЭ2 в тепловозы ТЭ6, восполнив в ноябре допущенную задолженность.

Предупредить тт.Парамонова и Сычева об их личной ответственности за выполнение этого задания.

3. Начальнику Главного управления материально-технического обеспечения т.Щурову и и.о.начальника Главного управления локомотиворемонтными и вагоноремонтными заводами т.Сычеву обеспечить Астраханский тепловозоремонтный завод необходимым электрооборудованием и деталями для переоборудования тепловозов.»

В книге Ракова указывается Харьковский завод, выпустивший три тепловоза ТЭ6 в 1952 и 1955 годах. Теперь можно сделать выводы, что помимо ХТЗ, конверсией из ТЭ2 в ТЭ6 занимался также и Астраханский тепловозоремонтный завод, и, с учетом первых трех тепловозов, всего их было выпущено, как минимум, 11 тепловозов (думается, что после специального совещания МПС по данному вопросу, задание Правительства все-таки было выполнено). Кажется удивительным и тот факт, что для выпуска восьми тепловозов необходимо было специальное распоряжение Совмина СССР. Думаю, что было бы неплохо разыскать в архиве распоряжение Совмина СССР №3279 от 07.06.1956. Впрочем, в латвийских архивах никаких документов Совета Министров СССР не сохранили, поэтому здесь вся надежда на российских ж.д.любителей...

Иван Руднев, Рига
ironjohn@mail.ru

для работы на угольных шахтах. С мая 2000 года он был отставлен от эксплуатации, а в 2004 году выставлен на продажу, в связи с ликвидацией данного погрузочно-транспортного управления.

Наконец, ТЭМЗ-025 в июне 1989 года был обнаружен Петром Соколовым (рижским ж.д.любителем) в городе Чирчике (Узбекистан) на территории неизвестного завода...

Иван Руднев, ironjohn@mail.ru.

Базы запаса — легенды и были



База запаса Артаково Московской ж.д., 1986 г.

Во время майского энергетического кризиса в Москве и окрестностях на экранах телевизоров то и дело появлялись чиновники различного ранга с успокоительными речами и отчетами о проделанной, в поте лица, работе. Не осталось в стороне и ОАО РЖД. Один из высших чинов этого ведомства с задором и энтузиазмом заверил граждан в том, что ж.-д. транспорт стал не на долго. По его словам к Москве с других дорог уже шли тепловозы, но, если и это не спасет ситуацию, то будут растоплены паровозы, хранящиеся в запасе. После этой фразы чин словно испугался им же сказанного и оговорился, что до этого не дойдет. Конечно же - не дойдет! Запасов сейчас, практически, нет. То, что еще кое-где уцелело, можно рассматривать как временное прибежище мобильно передвигаю-

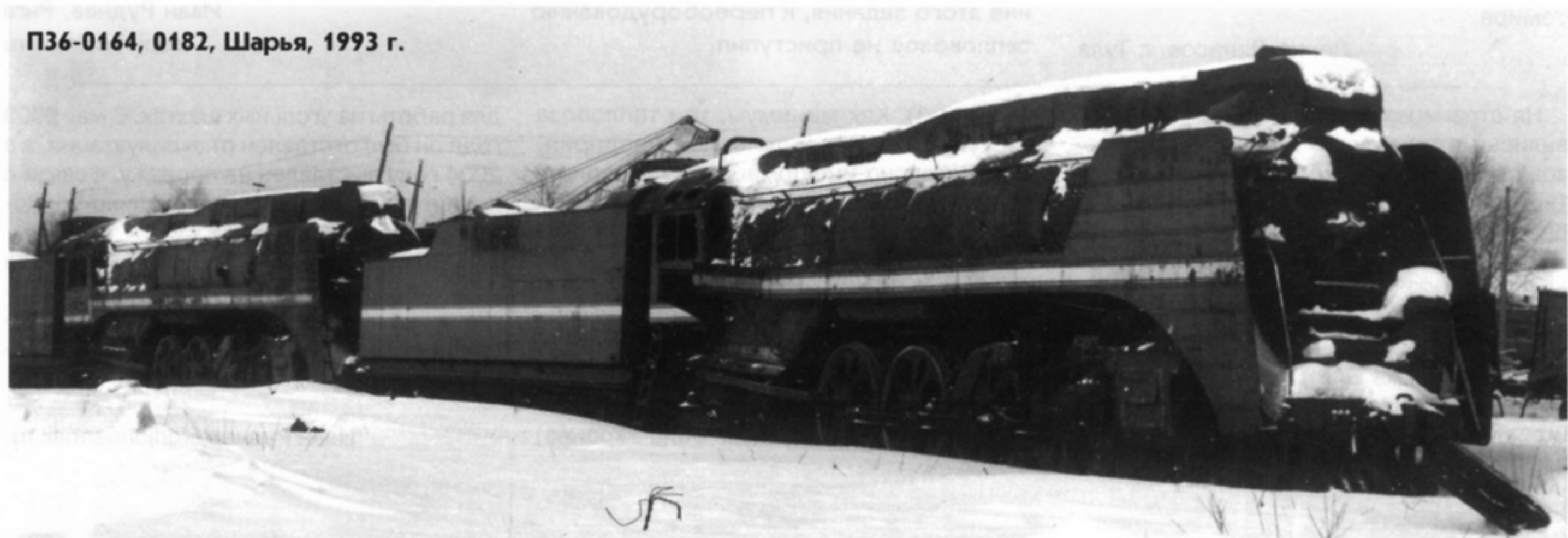
щегося на своих осях металлолома. Базы запаса видимо запечатлелись в детских воспоминаниях чиновников, плохо владеющих ситуацией, что характерно для всех российских функционеров.

Те, кому сейчас 30 и более, хорошо помнят многочисленные скопления паровозов вдоль железной дороги, являвшиеся неотъемлемой частью дорожных пейзажей 60 — 80 гг. прошлого века. Оторвавшиеся от газет и чая пассажиры с интересом рассматривали мелькавшие за окном черные машины с заколоченными окнами. «Кладбище паровозов», - говорили одни. «На случай войны», - хмуря брови, вполголоса произносили другие. В действительности это были базы запаса паровозов резерва дороги или резерва МПС. Существование запасов обуславливалось спецификой ра-

боты депо. Во время летних перевозок потребность в локомотивах возрастала, а зимой — падала. Отставленные от работы паровозы нужно было где-то хранить, и кто-то должен был за ними ухаживать. «Паровозные кладбища» - это совсем другое. Появлялись они после продолжительных военных действий — Гражданской и Великой Отечественной войн. На них отставлялись паровозы, изувеченные войной, в ожидании ремонта или утилизации.

Появление баз запаса «на случай войны» началось в 60-е годы, когда на смену паровозам пришли другие виды тяги. По рассказам ветеранов первыми постоянными обитателями баз стали паровозы О^в. Решение об их сохранности принималось министерством обороны.

ПЗ6-0164, 0182, Шарья, 1993 г.



Что же представляла собой типичная база запаса?

Месторасположение выбиралось подальше от лишних глаз. В то же время удаление обслуживающего депо не превышало 40 – 80 км. Зачастую базы устраивались на той же станции, где находилось депо. Иногда использовались закрытые станционные пути и оборотные депо. Территория ограждалась забором, оборудовались бытовые помещения, кладовая паровозного инструмента, мастерская, силикагельная. Нередко, в качестве помещений, использовались старые вагоны, снятые с колес. На некоторых базах были даже бомбоубежища.

Штат состоял из охраны и слесарей. Возглавлял базу начальник базы, подчинявшийся начальнику депо. В обязанности слесарей входил уход за паровозами, их мелкий ремонт, а также содержание территории. Существовала специальная инструкция по содержанию паровозов в запасе. Паровоз должен был один раз в год проходить переконсервацию и раз в два года обкатку, с последующей теплой промывкой котла и консервацией.

Дело в том, что самая уязвимая для ржавчины часть паровоза – котел. Несмотря на тщательную просушку, через неплотности соединений в него периодически попадала и накапливалась влага. Поэтому внутри котла на трубы укладывали противни и мешочки с влагопоглощающим силикагелем. Раз в год их извлекали и просушивали, одновременно с просушкой котла. Паровозный котел сушили в депо горячим воздухом от специальной установки, или на базе, сжигаемым на противне в топке древесным углем. После просушки люк – лаз и промывочные пробки закрывались, огневая и дымовая коробка, колосники, зольник – обмазывались топочным мазутом. Дымовая труба, гудок, вентиль теплой промывки, предохранительные клапаны и турбогенераторы закрывались защитными коробами. Все вентили и клапаны затягивались, в патрубки продувочных кранов забивались пробки. В будке паровоза вешалась табличка, указывающая дату консервации и количество силикагеля в котле. Демонтировались и укладывались в тендер водоприемные рукава, а их патрубки заглушались пробками.

ПЗ6-0111, ст.Орша, 1990 г.

СО17-2332, отопление ВЧД Ромодан, 1989 г.

СО17-3202, ст.Щебеночная -щебкарьер, 1990 г.



При постановке в запас паровоз приводился в транспортное состояние. Снимались ведущие дышла и эксцентрикые тяги. Одну тягу не снимали, если паровоз имел централизованную систему смазки и, посредством тяги, приводилась в действие пресс-масленка.

Передние цилиндрические крышки отнимались, поршень переводился в заднюю мертвую точку, и внутренняя поверхность цилиндра обмазывалась консистентной смазкой. После сборки они устанавливались реверсом в положение «О». Дышла обмазывали мазутом. Скалки, пальцы ведущих осей, параллели и золотниковые штоки обмазывали смазкой, оборачивались бумагой и обвязывались деревянными брусочками на проволоке. Кулисный камень закреплялся в среднем положении. Буксы, рама и рессорное подвешивание щедро покрывались топочным мазутом. Все трубки прогревов и пневматики, а также трубопроводы продувались от остатков воды и надежно перекрывались.

Стекла в будках и на прожекторах закрывали щитами. Угольная яма и палуба тендера покрывались мазутом. Иногда их красили суриком. Той же процедуре подвергалась внутренняя поверхность водяного бака.

Паровую машину стокера разбирали и консервировали консистентной смазкой.

Для снятых с паровоза дышл на тендере делали лежни в угольной яме, либо крепления на раме тендера. Естественно, ни угля, ни золы на паровозе не оставалось. За этим строго следили.

Учитывая то, что паровозы планировалось применять в военной обстановке на них выполнялись светомаскировочные мероприятия. В буферные фонари вставлялись светоизолирующие диски с тонкими щелями рассеивателя света. Окна будки закрывались металлическими шторками. Над торцевыми окнами устанавливались массивные козырьки. На всех «барашках» вентилей, ручках и рычагах управления засверливались углубления и заливались фосфоризирующим составом, будка освещалась ультрафиолетовыми светильниками (УФО) и свечение этого состава определяло местонахождение того или иного прибора в полной темноте. Вентиляционный люк в крыше будки накрывался коробом со светорассеивающими жалюзи. Все фонари

служебного освещения закрывались крышками с узкими светорассеивающими щелями. Даже на клапаны зольника ставились светомаскирующие крышки.

Полноценные обкатки паровозов производились редко, особенно в 80 годах. Обычно, паровоз растапливали и, покатав по путям депо, тушили. В конце 80 гг. отказались и от этого, ограничив процедуру растопкой котла и переконсервацией без проверки в работе паровой машины.

Каждая дорога консервировала паровозы по-своему

Конечно же, легче всего облить паровоз мазутом с «ног до головы». Этим больше всего «грешили» Донецкая и Свердловская дороги. Такой способ (как и любой другой) не давал высокой сохранности от коррозии. Влага накапливалась в теплоизолирующей обмазке котла, и паровоз гнил изнутри. Многослойное покрытие мазутом смешивалось с пылью и превращалось в «асфальт». Иногда под этим «панцирем» паровозы теряли первоначальные формы, становясь, как бы пластилиновыми. Эстетичнее всего содержали свои машины Московская и Октябрьская ж.д. Внешне, базовские Эр и Л этих дорог, выглядели лучше, чем иные сегодняшние музейные паровозы или паровозы-памятники.

В результате возможных боевых действий ракетно-бомбовые удары в первую очередь могли вывести из строя локомотивные депо. Поэтому базы запаса должны были действовать автономно. Рядом с паровозами сохранялись ремонтные поезда, фактически депо на колесах, состоявшие из переделанных крытых вагонов и НТВ. Каждая база имела оборудованные из тендеров паровозов ФД машины для быстрой заправки паровозов — ПЗСМ. Зачастую, базы имели свой топливный склад и водоснабжение. В Лунинце, например, под угольным складом даже проходил змеевик с паром, предотвращающий смерзание топлива в зимнее время. В кладовой в специальных ячейках для каждого паровоза хранился инструмент. На базах хранились крупные запчасти — колесные пары, котельные трубы, дышла, колосники, огнеупорный кирпич и т.д.

Состав серий паровозов на базах за-

паса был, в основном, однородный. Вдоль западных границ сохранялись паровозы серии ТЭ на европейской колее. Машины стояли трубой к границе и спрос с персонала, здесь был особый. Бывший начальник такой базы рассказывал, что поднять его могли даже среди ночи и потребовать контрольной заправки наугад взятого паровоза. Если, вдруг, что-то не соответствовало требованиям, то начальник рисковал отправиться в «места не столь отдаленные».

Основные, сохраняемыми в запасе паровозами к концу 60 годов стали Э^у, Э^м, Э^р, СО, ФД, Л, ЛВ и «импортные» ТЭ и Е^а. Ветераны поговаривали, что в 1968 году было какое-то указание МПС, согласно которому, предписывалось пассажирские серии исключать из инвентаря и передавать промышленности. Так это или нет, но большинство ИСов действительно ушли в конце 60 годов. А последний, уцелевший ФД^п в Киеве, по слухам, сохранился благодаря Петру Кривоносу, бывшему в 70 гг. начальником Юго-Западной ж.д.

Из опыта Великой Отечественной войны было ясно, что в прифронтовых перевозках могут использоваться только легкие паровозы ТЭ, Э и СО. По этим же условиям подходили Е^а и Л. Гиганты ФД и ЛВ сохранялись по инерции.

С серией С^у расправились довольно таки быстро. Незначительная их часть, в основном 3 и 4 выпуска, после снятия с эксплуатации в 60 — 70 гг. попала на базы запаса, но, скорее всего, тоже по инерции.

Эксплуатация ПЗ6 полностью прекратилась в 1974 году, и их тоже отставили в запас. Насколько было целесообразным хранение этих прихотливых машин с военной точки зрения — вопрос спорный. Тем не менее, базы существовали, и иногда проводились учения. В депо Улан-Удэ довелось видеть фотографии, где коллектив б/з Онахой выстроился в ПЗ6 в противогазах. Кстати сказать, некоторые паровозы на случай ядерной и химической войны оборудовали дезактивационными приборами.

Время неумолимо шло, базовские паровозы неизбежно ветшали. В середине 70-х все паровозоремонтные заводы СССР выпустили за свои ворота последний отремонтированный паровоз. Серьезный ремонт паровоза стал невозможен. Некоторым крупным депо разрешили выполнять заводской

ремонт на базе депо, но ситуации это не спасло. Началось массовое списание паровозов даже относительно «молодых серий» по техническому состоянию.

В конце 70 годов был полностью исчерпан запас котельных труб для ремонта котлов ФД и ПЗ6, а новых труб, необходимых диаметров, промышленность массово не выпускала. Это послужило причиной списания ФД и ПЗ6, по окончании срока полного освидетельствования котла. Последняя обкатка паровозов ФД, на территории СССР, проводилась в Сулине осенью 1986 года, а в 1987 г. они уже были списаны.

ПЗ6, как и ФД, после списания передавались подразделениям МПС и сторонним предприятиям для отопительных нужд. Но большинство и тех и других попали на деповские «бойни».

Паровозные бойни конца 80-х

Конец 80х стал и концом других гигантов — ЛВ. Несмотря на то, что трубы для ремонта исправно поступали, их хранение было тоже признано нецелесообразным. В те же годы массовому списанию подверглись довоенные Э^У, Э^М, Э^Р и СО. Многие из них не были просрочены по полному освидетельствованию котла (ПОК) и содержались в технически исправном состоянии. Слесари, ремонтирующие паровозы, сетовали на то, что отправляют в лом отличные Э^У и ФД, а приходится «латать» гнилые Э^Р и Л. По качеству послевоенная котловая сталь не дотягивала до стали первых пятилеток.

«Эрки» и «Лебедянки» ржавели на базах быстрее Э и ФД. «Последними из могикан» на базах стали Э^Р и Л.

В вышедшем «из подполья» любительском движении такие отстои называли «стандартные». Восточно-Сибирская, Забайкальская и Дальневосточная ж.д. содержали в запасе относительно «молодые» Е^А и Е^М. Но грянувшая «перестройка» добила и этот скудный запас. По легенде, инспектирующий страну министр финансов Павлов возмутился присутствием

ПЗ6-0032, завод КПД у ст.Кадала, 1994 г.
ФД20-1679, б.з. Шумково, 1987 г.
База запаса ст.Бор, 1986 г.

паровоза на пороге XXI века. Если в 80-е годы списанные паровозы несколько лет «стояли под забором» в ожидании порезки из-за нехватки баллонов с кислородом, то теперь их взялись разделять всеми возможными способами. В ЦТ МПС даже рассматривался вопрос утилизации паровозов направленным взрывом...

Сплотки Э^Р, Л, ТЭ, Е^А, последних СО и ЛВ потянулись к приграничным станциям и международным портам, работающим на вывоз. На станции Петушки в ожидании порезки местным черметом скопились, чуть ли не все паровозы Л Беларускай ж.д. Машинисты, еще работающей тогда во Владимире «Лебедянки», кое-как штопали изношенный паровоз, с сожалением наблюдая, проходящие мимо сплотки, исправных машин. Телевидение, то и дело транслировало в «Вестях», показательные резки паровозов, в т.ч. и владимирской «элки», - и восхваляло предприимчивых коммерсантов...

Опустошительному погрому подверглись базы запаса Прибалтийской и Беларускай железных дорог.

Украина отказалась отдавать свои паровозы во всесоюзную бойню. Знали ли чиновники о грядущем распаде СССР, когда опустошали базы запаса железных дорог будущих независимых государств так сказать «под занавес»? Видимо - предполагали. С распадом Союза порезка базовских паровозов приостановилась, стало не до того. Буквально под ногами валялись гораздо большие материальные ценности...

Развал страны застал врасплох только музейную и ретро технику. Так, находившийся на ремонте в Осиповичах ПЗБ-0050, принадлежавший ЦМЖТ (а до этого Бел. ж.д.), был «приватизирован» Беларускай ж.д.

Но не все паровозы с западных баз «пошли на гвозди». В Дебальцево в 1990 г. на отоплении использовали пришедшие с Прибалтийской ж.д. мазутные Л. Вытопили их довольно-таки быстро. Интересная получилась картина. За депо резали угробленные «Лебедянки», а в цехах подлатывали и переконсервировали довоенные Э^М и Э^Р, пришедшие с депо-ской базы запаса.

Вообще Л на Донецкой ж.д. никогда не работали, соответственно не было и ремонтной базы. Но в 90-91 гг. на базе запаса Хлебодаровка (т.ч. Волноваха) появлялся Л с навешанными поршневыми дышлами и обору-

дованный радиостанцией. Явно его использовали не только в виде «грелки».

В 90 годы базы запаса потеряли свою актуальность окончательно, и паровозы на них сохранялись, скорее по инерции, нежели с какой-то целью.

В начале нового века под сохранение незначительного количества паровых локомотивов подвели новую теорию - это нужно для работы МЧС. Предполагается, что паровозы будут использоваться в качестве передвижных котельных, когда, вдруг, выйдут из строя стационарные. Во всяком случае, для этого на Дальневосточной ж.д. стоят на базах запаса около 30 Е^А и Е^М. Но сами локомотивщики признают непригодность к эксплуатации базовских паровозов без серьезного ремонта, а делать его уже некому и негде.

Паровозы и движение любителей железных дорог

Огромную роль сыграли базы запаса в развитии любительского движения. Во времена, когда паровоз являлся собой символ технической отсталости, а о музеях и речи не шло, базы стали своеобразным источником пропаганды истории железных дорог. Многие сегодняшние любители железных дорог впервые увидели паровоз именно за «базовским» забором из поезда. Подкрепленное моделями РИКО увлечение переросло в страсть.

Базы манили черными горбами сухопарников за утопающими в зелени

заборами и пугали злыми собаками и суровыми сторожами.

Принимали за этими заборами по-разному. Иногда за неприступной изгородью встречались приветливые старые машинисты с длинными рассказами о паровозных временах. Часто стоящие на окраине станции 3 - 4 паровоза являлись причиной долгих препирательств и выяснения личности. Доходило дело и до КГБ. Поэтому отстои законсервированных паровозов были покрыты тайной и неопределенностью. На них возлагались зыбкие надежды в поисках «щук» и «исов». Увы, они не оправдались.

Сегодня несколько уцелевших в России баз запаса - это единственная возможность увидеть паровоз в его естественной среде обитания. Что-то есть неповторимое в последних пристанищах стальных гигантов, пахнущих разогретым на солнце мазутом. Даже в разгар шпиономании журнал «Советское фото» (март 1984 г.) поместил на своих страницах фотографии инженера из Подмоскovie Г. Кудряшова из серии «Паровозы», выполненные на одной из баз запаса С.К. ж.д.

Ах, если бы собрать все оставшиеся на базах паровозы в одно место и просто оставить до лучших времен, как это сделали некоторые цивилизованные страны! Может хватит делать как обычно?..

В. Власенко, г. Таганрог, 2005 г.
фото автора

СО17-2148, Пятихатки, 1989 г.



Базы запаса паровозов, которые автор видел из окна поезда, либо получил информацию о них от других любителей железных дорог. Список стоявших там серий паровозов, по понятным причинам, может быть неполным (окна в вагонах грязные).

Ст. Осиповичи (Бел ж.д.)	О ^В , Э ^М , Э ^Р , Л	1978 г.
Ст. Сенная (Прив. ж.д.)	О ^П , Э ^Р , Л	1979 г.
Ст. Атбасар (Целин. ж.д.)	Э ^Р , ЛВ	1979 г.
Ст. Чернигов (Ю.-Зап. ж.д.)	ФД, ФД ^П	1979 г.
Ст. Синельниково (Придн. ж.д.)	СО17, ФД20	1979 г.
Ст. Ушумун (Заб. ж.д.)	Е ^А , ПЗ6	1980 г.
Ст. Чернышевск (Заб. ж.д.)	ПЗ6	1980 г.
Ст. Фаянсовая (Мск. ж.д.)	ФД20	1982 г.
Ст. Скуратово (Мск.ж.д.)	Э ^У , Э ^М , Э ^Р , Л	1983 г.
Ст. Торжок Окт.ж.д.	Л	1986 г.
Ст. Старый Оскол (Юго-Вост.ж.д.)	ФД, Л	1986 г.
Ст. Тимашевская СКЖД	Э ^Х , Э ^У , Э ^М , Э ^Р , Л, С ^У	1986 г.
Ст. Уяр (Красноярск.ж.д.)	тч Красноярск Л	1986 г.
Ст. Нижне-Удинск (Вост.Сиб.ж.д.)	Е ^А , Л	1986 г.
Ст. Дивово (Мск. Ж.д.)	б.з. т.ч. Голутвин Э ^Р	1987 г.
Ст. Макушино (Южно-Уральск. Ж.д.)	Э ^М , Э ^Р , Л, ЛВ	1987 г.
Ст. Вожега (Северная ж.д.)	Л, ЛВ	1987 г.
Ст. Черняховск (Калининградская ж.д.)	О ^В , ТЭ, Л	1990 г.
Ст. Онахой (Вост.Сиб. ж.д.)	б.з. тч Улан-Удэ – Л, тендера ПЗ6	1992 г.
Ст. Шарья (Северная ж.д.)	Л	1993 г.
Ст. Муслюмово (Южно-Уральская ж.д.)	Э ^Р , Л, ЛВ	2003 г.
Ст. Нязепетровская (Южно-У. ж.д.)	Л, ЛВ, ПЗ6	2003 г.
Ст. Егоршино (Сврд. Ж.д.)	Л	2003 г.
Ст. Ермолино (Северная ж.д.)	Л	2004 г.
Ст. Ираэль (Северная ж.д.)	Л	2004 г.
Ст. Урдома (Северная ж.д.)	Э ^У , Л, ЛВ	2004 г.
Ст. Гольцовка (Кбш. ж.д.)	б.з. тч Пенза Л	2004 г.



Базы запаса паровозов, на которых автору удалось побывать, а так как на многих приходилось бывать многократно, в списке указана самая ранняя дата, когда паровозов было больше.

Разъезд Зеркальный (Дон.ж.д.)	б.з. тч Иловайск Э ^У , Э ^М , Э ^Р	1985 г.
Ст. Авдеевка (Дон. Ж.д.)	б.з.тч Кр.Лиман Э ^С , Э ^У , Э ^М , Э ^Р , ФД20, тендера ФД (ФД простояли до 1986 года)	1984 г.
Ст. Сватово (Дон. Ж.д.)	Э ^У , Э ^М , Э ^Р , СО17, тендера ФД, СО, останки паровоза Щ	1986 г.
Ст. Артаково (Мск. Ж.д.)	б.з. тч Львов – Э ^Р , Л, ФД20, ФД21, тендер Э.601, ФД стояли до конца лета 1986	1986 г.
Ст. Гривенная (Сев.кав. ж.д.)	б.з. тч Каменоломни – Э ^У , Э ^М , Э ^Р , ФД20, Л, С ^У , тендера ФД (ФД и С ^У стояли до 1987 года)	1986 г.
Ст. Бор (Юго-Восточная ж.д.)	б.з. тч Грязи – Э ^Р , Л, С ^У	1986 г.
Ст. Александров (Мск. Ж.д.)	– Э ^У , Э ^М , Э ^Р , ФД20	1988 г.
Ст. Армавир (Сев.Кав. ж.д.)	– Э ^У , Э ^М , Э ^Р , Л, тендера ИС, Л ^П	1989 г.
Ст. Чаплино (Приднепр. ж.д.)	– Э ^У , Э ^М , 9П, СО17, ФД 20, тендера ФД, СО, Э	1989 г.
Ст. Камыш Заря (Придн.ж.д.)	бз тч Пологи – Э ^Г , Э ^У , Э ^М , Э ^Р , СО17	1989 г.
Ст. Верховцево (Приднепр. ж.д.)	Э ^Ш , Э ^У , Э ^М , СО17, ФД20	1989 г.
Ст. Кричев (Бел. ж.д.)	– Э ^Р , Л, тендера ПЗ6, С ^У	1989 г.
Ст. Унеча (Мск. ж.д.)	– Э ^Р , Л	1989 г.
Ст. Тихорецк (Сев.Кав. ж.д.)	– Э ^У , Э ^Р , Л	
Ст. Рославль-II (Мск. ж.д.)	Э ^Р , Л	1990 г.
Ст. Щорс (Юго-Западн. ж.д.)	Э ^У , Э ^М , Э ^Р , СО17, Л, ТУ2-34 (ДЖД Киев)	1990 г.
Ст. Зеленогорск (Окт.ж.д.)	– Э ^М , Э ^Р , СО17, Л, музейные В, СО17, Л, ЛВ, Е ^Л , ФД	1990 г.
Ст. Попасная (Дон. ж.д.)	– Э ^М (1 паровоз)	1990 г.
Ст. 10-й км от Валуйек (Юго-Вост. ж.д.)	– Э ^У , Э ^М , Э ^Р , СО17	1990 г.
Ст. Таловая (Юго-Вост. ж.д.)	Э ^Р , СО17	1990 г.
Ст. Лунинец (Белор. ж.д.)	Э ^М , Э ^Р , Л, ТЭ	1991 г.
Ст. Родаково (дон. Ж.д.)	б.з.тч Сентяновка – Э ^У , Э ^М , Э ^Р	1991 г.
Ст. Гусаровка (Дон. ж.д.)	б.з.тч Славянск – Э ^М , Э ^Р	1992 г.
Ст. Мегет (Вост. Сиб. ж.д.)	б.з.тч Иркутск-Сорт. Л, Е ^А	1992 г.
Ст. Могзон (Заб. Ж.д.)	Е ^А , Л	1992 г.
Ст. Шумково (Свердловская ж.д.)	б.з. тч Кунгур – Э ^М , Э ^Р , Л, ЛВ, ФД	1992 г.
Ст. Дружинино (Свердл. ж.д.)	б.з. тч Кузино – Л, ЛВ	1992 г.
Ст. Смычка (Свердлю ж.д.)	б.з.тч Нижний Тагил – Э ^У , Л	1992 г.
Ст. Кандауровка (Юго. Вост. Ж.д.)	б.з.тч Тамбов СО17, Э ^Р , Л	1992 г.
Ст. Кушмурун (Зап. Казах. ж.д.)	– Е ^А , Л, ЛВ	1994 г.
Ст. Цветково (Юго-Зап. ж.д.)	– Э ^М , Э ^Р , СО17, ФД20	1994 г.
Ст. Баженово (Сверд.ж.д.)	б.з.тч Каменск-Уральский Л, Э ^М	1994 г.
Ст. Топки (Кем. Ж.д.)	– Л	1994 г.
Ст. Хорол (Южная ж.д.)	б.з.тч Ромны – Э ^М , Э ^Р	1995 г.
Ст. Комендантская (Донецкая ж.д.)	б.з.тч Дебальцево – Э ^Р	1996 г.
Ст. Мжа (Южная ж.д.)	б.з.тч Харьков-Пасс. – Э ^М , Э ^Р	1997 г.
Ст. Балезино (Горьк. Ж.д.)	б.з.тч Зуевка – Э ^Р , Л	1997 г.
Ст. Чир (Приволж.ж.д.)	б.з.тч Максим Горький – Э ^М , Э ^Р , Л	2000 г.
ст. Высоколитовск (Белор.ж.д.)	бз.тч Брест- Вост. ТЭ европ. колеи	2001 г.
Ст. Янов-Полесский (Белор. ж.д.)	б.з.тч Брест-Восточн. – Э ^Р , Э ^Л , музейные Э ^У , Э ^Р , Л, СО, ЛВ, ТЭ	2001 г.
Ст. Морозовская (Сев.-Кав. ж.д.)	– Л	2001 г.
Ст. Архара (Дальнев. ж.д.)	б.з.тч Облучье – Е ^А , Е ^М	2002 г.
Ст. Вяземская (Дальн.ж.д.)	– Е ^А , Е ^М	2002 г.
Ст. Сибирцево (Дальн. ж.д.)	– Е ^А , Е ^М	2002 г.
Ст. Болонь (Дальн. ж.д.)	б.з.тч Комс.-на-Амуре Е ^А , Е ^М	2002 г.

Транспортировка ЭР739-99 + ЭР750-11 с базы запаса Чир в Ростов. Морозовская-Лихая, 2001 г.



DEUTSCHE REICHBAHN

- ▶ о нас
- ▶ каталог
- ▶ контакты
- ▶ подробно
- ▶ форум



Rocofan.ru

Продажа ЖД моделей ведущих европейских фирм, цифровое управление и дополнения. Грамотный продавец - консультант поможет вам с выбором.

С 10.00 до 19.00 без выходных.
Тел: 729-3744

E-mail: info@rocofan.ru
Сайт : <http://www.rocofan.ru/>

Адрес: 1-я Останкинская ул., дом 55
ТД "ОСТАНКИНО" 1 этаж, зал "Е",
пав. № 5.

ПРОДАЮ

Журналы "Железнодорожное дело", Локотранс", Пантограф", жд видео, фото; цв. альбом "Электропоезда ЭТ2, ЭТ2М, ЭР2Т, ЭД2Т; А.Филиппов "Малая Октябрьская ДЖД", П.Кашин "Наши узкоколейные тепловозы"; Я.Годес "Ленинградский электротранспорт", Н.Семенов "В трамвае сквозь годы"; или меняю на проспекты по детским железным дорогам или меняю на литературу, проспекты Рижского вагон-завода. /109388, Москва, ул.Шоссейная, 58-2-13.



Таблички. / e-mail: victory.99@mail.ru



Клуб любителей железных дорог и железнодорожных моделей

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

по средам с 15.00 до 18.00

ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА "ЛОКОТРАНС"

Живые рельсы. С.Болашенко. 2005 г. 288с., м. обл., 137x205 мм. Книга рассказывает об истории и нынешнем состоянии некоторых ведомственных и малодеятельных железных дорог нормальной колеи на территории России и республик бывшего СССР.

В создании книги автору оказали помощь известные энтузиасты - любители железных дорог и путешествий А.Арсеньев, А.Дмитриевский, С.Костыгов, Дм.Крюков, Е.Стерлин, С.Тархов. 290 руб.

Страницы истории железнодорожного транспорта России. Сборник трудов. ЦМЖТ, 2004 г. 160 стр., цв. Вкладка с илл., тв.перепл., супер. 15,5x21,5см. Статьи сотрудников ЦМЖТ и фотографии из фондов музея 255 руб.

Центральный музей железнодорожного транспорта МПС России. Альбом-путеводитель, цв. 56 стр., 22,2x19,0 см., цв. Текст на русском и английском языках, прекрасные фотографии экспонатов музея.
Подарочное издание 350 руб.

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

Для получения заказа сделайте почтовый перевод: Россия 140100 Московская обл., г.Раменское, а/я 38. Ивониной И.А.

В разделе "Для письменного сообщения" укажите название заказа и свой доставочный адрес.

Внимание! В стоимость заказа входит почтовая доставка по России



ПРОДАЮ

РОСО электровозы 16(63622), 1161(63830), 144(63615), DE4/4(63534), 151 (63638), 91 (43737), 117 (63625), 491 (43527). **BRAWA** -E69 03(0220). **PIKO**(новое) - E6905. **МЕНАНО** - GG1(T025/27975)./ 241050, Брянск, а/я 192, Мельников В.А.

КОМПАУНД-710А АНАЛОГ "ВИКСИНА" для изготовления резиноформ. Фасовка по 1 кг./ 1 л. Цена 440 руб. + 50 руб. почта. Результат можно увидеть в ЛТ 7/04 стр. 48./ 107143, Москва, Открытое шоссе, 28-4-50 Гува Павлу Сергеевичу

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

Полки-пеналы фирмы TRANS-SAFE для моделей НО - 4 комплекта по 4 шт. в каждом. Длина каждой 3 м. /Т. (095) 740-71-72

DVD диск о выставке Локотранс-Юг 2005. 200 рублей.// iudinv@mail.ru /Иудин В.П. 346404 Ростовской, а/я 21 Новочеркасск

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

Фирменные таблички заводов -изготовителей подвижного состава (паровозы и вагоны) / 347905 Таганрог Ростовской обл., ул.-Р.Люксембург, 48/1-48 Власенко В.Г

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

Фото ЭР9П, ЭР9Т, ЭД9М и др.(10х15) по 12 р. фото / 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

КУПЛЮ

Фото (ч/б, цв.) по теме автобусы "Икарус-55 люкс", трамвай КТМ-1,2,3, контейнеровозы Т-140, Т-150 (формат А4) / 344038 Ростов-на Дону, ул.Погодина, д.3, кв.51, Шаламов Сергей, Т. 2-55-34-29 (вечером до 22.00 мск.)

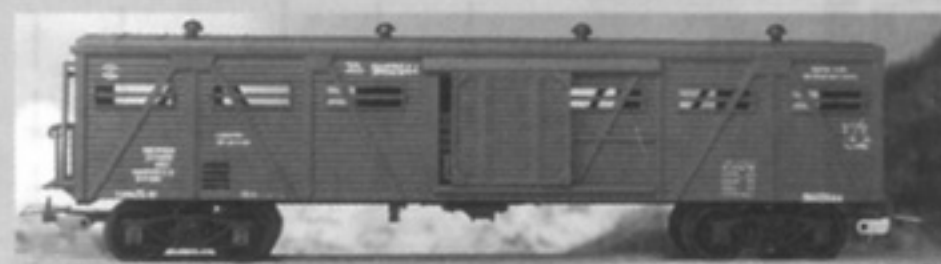
ИЩУ

Информацию по семафорам, чертежи, фотографии/ 620039 Екатеринбург, а/я 101, Здорovenko Е.Г.

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.

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

ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ



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

WWW.LOKOTRANS.INFO

СПЕЦИАЛЬНАЯ ЦЕНА
в магазине на ул. Багрицкого!

- Brawa**
1*0770 + 1*2420 - 349.00 EUR
1*0501 + 1*0503 - 159.00 EUR
1*0409 - 93.50 EUR
1*6330 - 149.00 EUR
- Vollmer**
1*3508 - 39.85 EUR
1*5754 - 49.21 EUR
- Kibri**
1*9529 + 1*8365 - 99.99 EUR
1*9806 - 55*45 EUR



МиЖД
МОСКВА
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:

РУБРИКА

Продаю

Куплю

Ищу

Меняю

Разное

Адрес, телефон, E-mail, Ф. И.О.

Заполните купон и отправьте по адресу:

Россия 140100 Московская обл., Раменское, а/я 38

WWW.LOKOTRANS.INFO

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

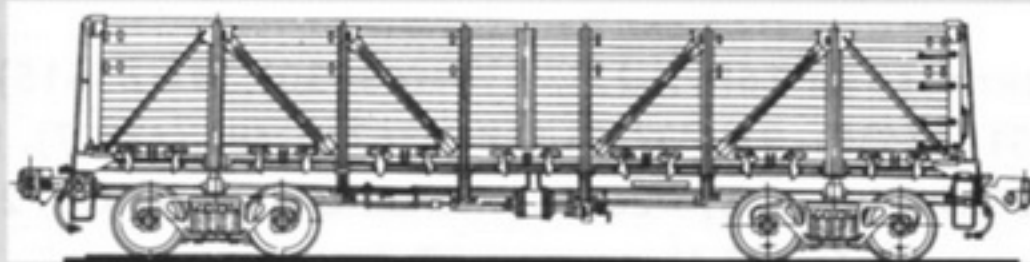
P.S. Архивные материалы, восстановление прототипа
по минимальной информации

От редакции:

В 5/2005 просим исправить опечатку (с.54, 1 к., 1 абз. сверху)
Правильно читать - (...скромняга Мельников - прим.Ред.)

В 6/2005 просим исправить опечатки в фамилии автора модели и
фотографии (с. 42 и с.45) Правильно читать - С.Войцехович
На стр. 43, 2 стр. снизу. Правильно читать - И никакое воображение ...

НО 1:87



Miniaturmodelle

Модели автомобилей ГАЗ-51/52
полувагоны РЖД-СЖД

www.miniaturmodelle.net

E-mail: sales@miniaturmodelle.net

www.Locomodel.com
Модели железных дорог



8-926-234-80-58

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

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

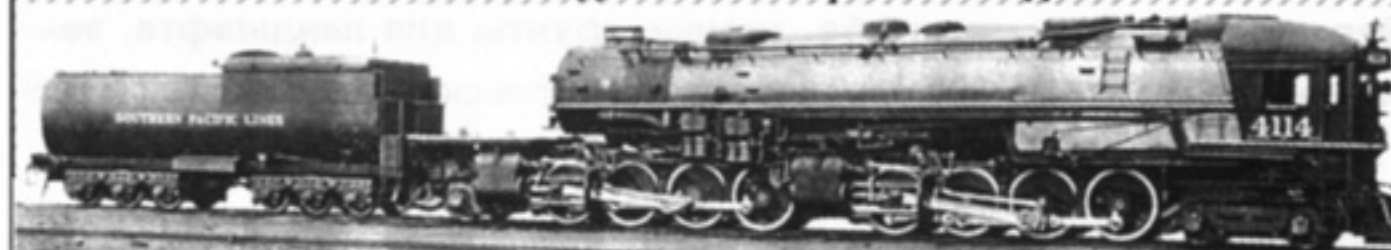
Варшавское шоссе д. 9 "Детская ярмарка на Тульской"

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.



Интернет магазин железнодорожных моделей

www.ModelLdepO.com

Поставка моделей и аксессуаров
ведущих производителей.

Доставка почтой в любые регионы.

E-mail: Sale@modelldepo.com

Тел. 8-926-132-09-67

Фирма "Онега" производит и продает
- вагон для перевозки муки
- 8-ми осная цистерна

НО
модели 1/87



Рига, Matisa 25, "Bernu Pasaule", 4-й этаж

пн-сб с 10:00 до 20:00

вс с 11:00 до 18:00

www.hobbymodels.lv info@hobbymodels.lv

СГМ (арт. 1501512/12)



4-х осный крытый вагон-хоппер для минеральных удобрений

Да, впервые появилась задача для коллекционеров российской темы сравнить две серийно выпущенных модели – 4-х осный крытый вагон-хоппер для минеральных удобрений.

Прототип – модель 11-740 по стандартной классификации СЖД-РЖД. Выпустили эти модели две фирмы – **СГМ** (арт. 1501512/12) и **Modela** (арт. 87031/31).

Попробуем сравнить эти две модели.

Модель от **СГМ** имеет бортовой номер по надписи 969 7885, СЖД. Нанесена надпись, свидетельствующая о том, что вагон построен в 1981 г. Эти вагоны разрабатывал, в свое время, Крюковский вагоностроительный завод. Но вагоны достаточно массовые и строились различными заводами. На модели – надпись о постройке Стахановским вагонзаводом (Луганской обл.).

Теперь более пристально.

Рама выполнена более детально, особенно удачно оказались проработанными элементы воздухопроводов, пневматики, детали механизации разгрузки бункера. Материал рамы и кузова из полиуретановой смолы.

Тележка на этой модели применена ЦНИИ-ХЗ, и оптически более рельефно проработаны пружины. Колесные пары (кстати у обоих испытуемых вагонов) используются от немецкого производителя.

Сцепка NEM выполнена на штоке и не имеет переходной шахты для замены. Особенно это критично, если при общих достоинствах этой модели захочется внести последний штрих и поставить близкую к русской конструкции американскую сцепку Kadee.

Стойки и швеллера – профильные. Швеллера выполнены, можно сказать, изящно – видны даже проваренные швы на уголках. Выглядят рельефно и реально.

Подвагонное оборудование – можно отметить специально проработанные пять деталей. Они не видны при рассмотрении модели сбоку, но это говорит о тщательности разработки и подходе к деталям.

Как сказал один моделист – наши макеты железных дорог представляют собой «едущие крыши». И мы рассматриваем модель и макет с поездами на нем именно сверху, с высоты почти птичьего полета. Так как это вагоны-хопперы для перевозки минеральных удобрений имеют защиту от осадков, а следовательно, есть крыша на вагоне и люки для загрузки. У обеих моделей они не открываются, на модели от СГМ крышки – более сложные, выполнены с имитацией двойных защелок на верхних лючках.

В целом на всех деталях модели присутствуют некоторые дополнительные усложняющие элементы.

Надписи выполнены трафаретным методом, одноцветные (белые), модель производит благоприятное впечатление. На моделях нанесены семь цифр регистрационного номера МПС СССР, который действовал до 1986 г. Позже на вагоны стал наноситься единый восьмизначный код (см. ЛТ1/2005).

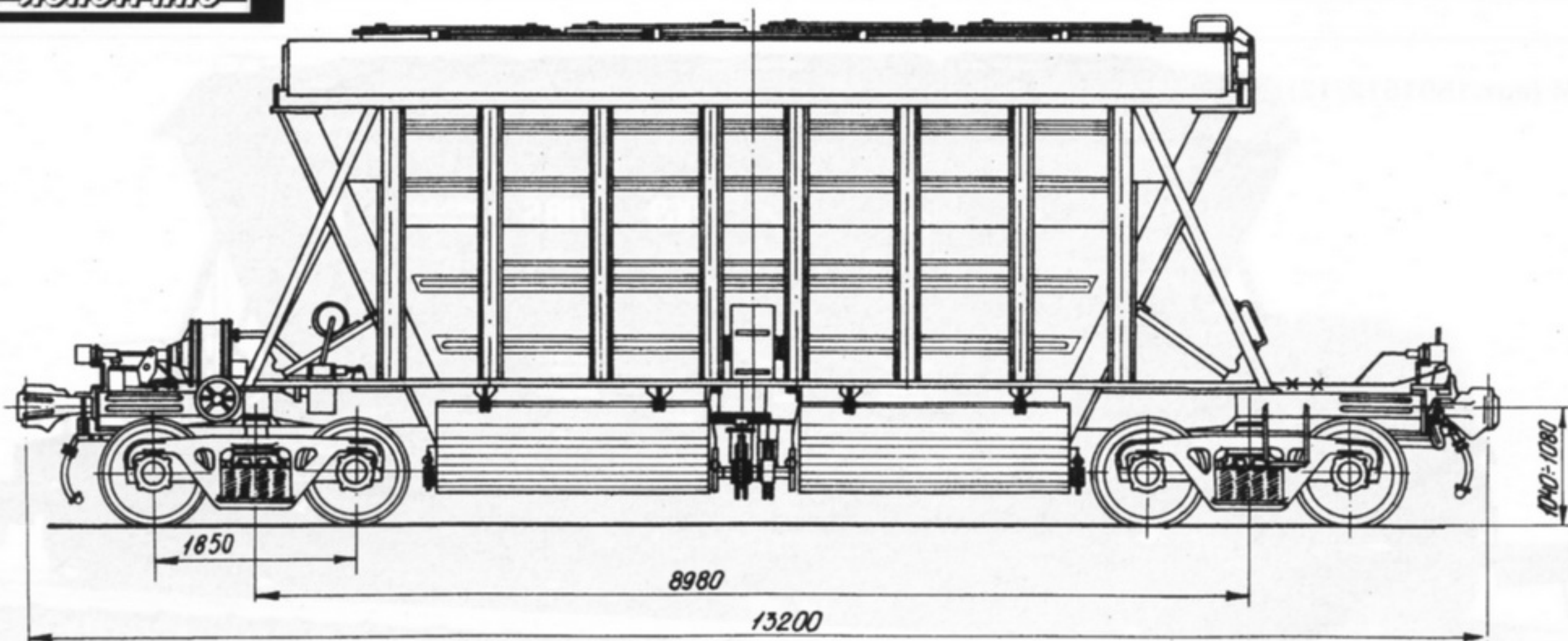
Как итог – модель от СГМ – может украсить любую коллекцию.

Вагон-хоппер от **Modela** надпись номера вагона 904 4480, СЖД с указанием года постройки вагона – 1984 г. в АО Раутарукки Финляндия. Напомним, что Финляндия строила вагоны для СССР.

Рама имеет имитацию клепки, хотя некоторые накладные детали (например, подножка для составителя) выполнены слитно с рамой, в отличие от вышесравняемой модели. Материал рамы и кузова из

Modela (арт. 87031/31).





полиэфирной смолы.

Тележка используется та же, что и для других моделей modela. Модель хорошо работает в составе поезда, достаточно утяжелена.

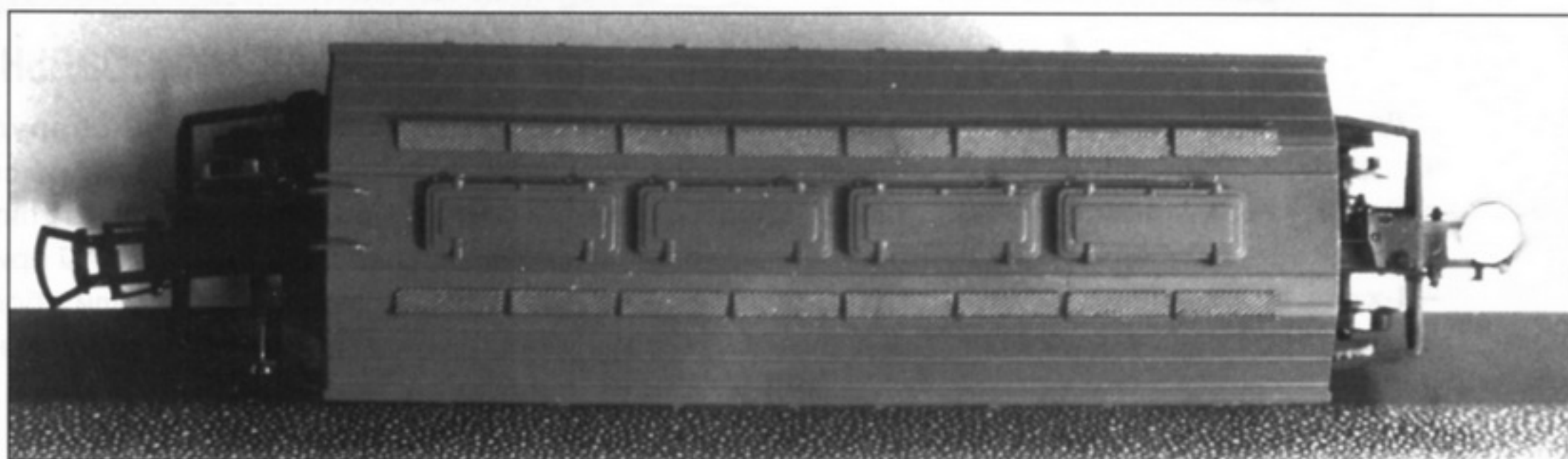
Сцепка – имеет переходную NEM шахту, и заменить тип сцепного устройства при эксплуатации на макете с различными видами сцепок или при усовершенствовании внешнего вида достаточно легко. За счет самого большого ассортимента среди “модель-вагоностроительных фирм” модели хорошо себя зарекомендовали в работе на макетах русской тематики, и это серьезный аргумент в их пользу.

Стойки и швеллера – выглядят в данном случае как прямоугольные балки. При рассмотрении издалека это допустимо, но при детальном рассмотрении понимаем, что это упрощение.

Подвагонное оборудование выполнено достаточно скромно.

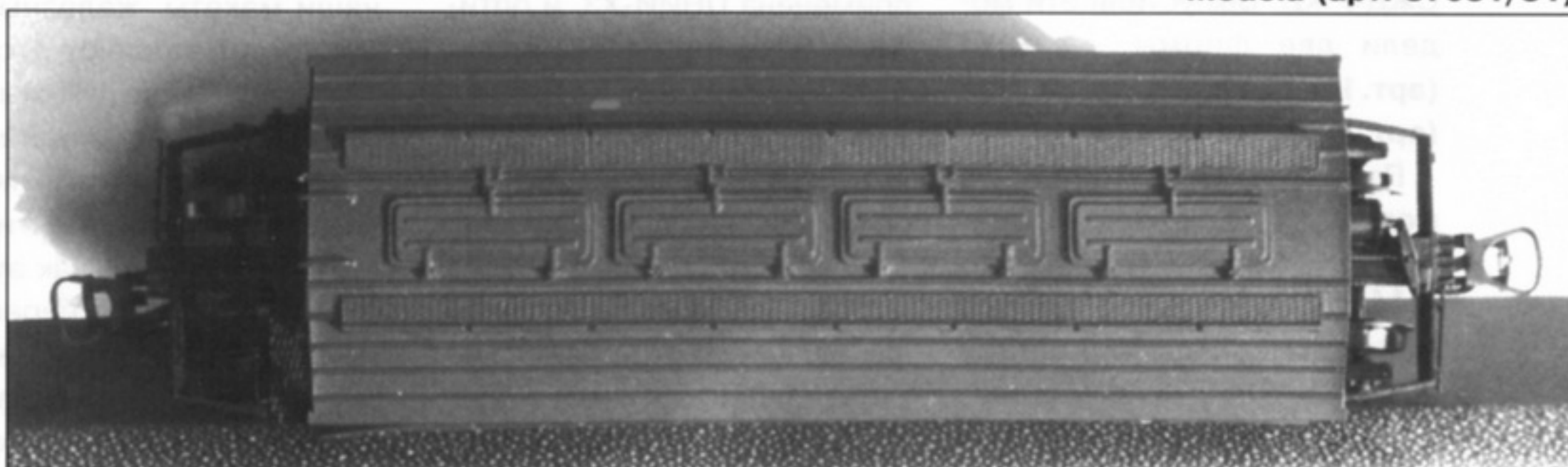
Крышки – одиночные защелки, и петли несколько упрощены.

Надписи выполнены декалями, в два цвета. также СГМ делает два варианта в одной окраске, а у Модели больше палитра цветов - в стандартном исполнении есть даже вариант приписки “Укрзализниці” зеленого цвета.



СГМ (арт.1501512/12)

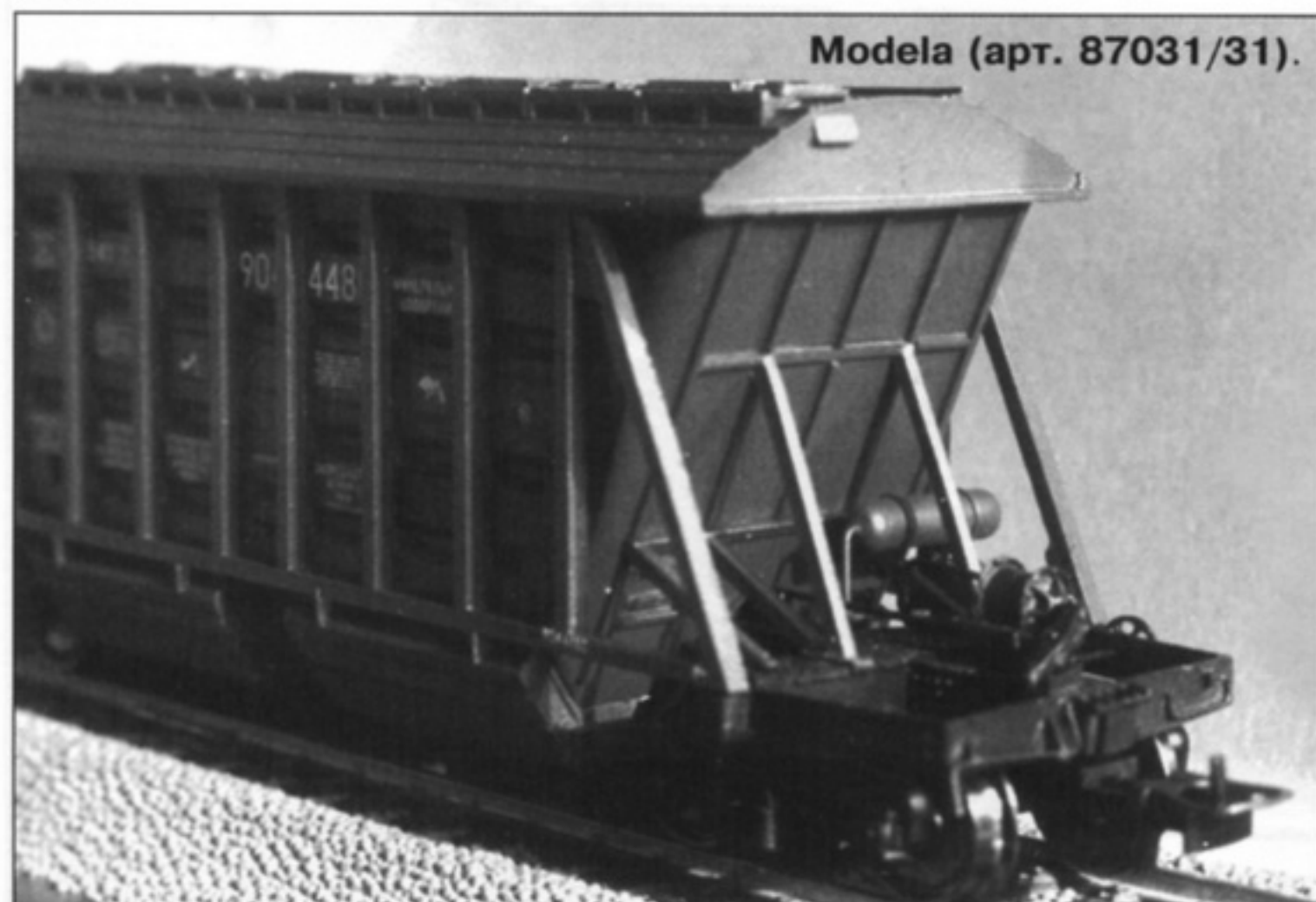
Modela (арт. 87031/31).



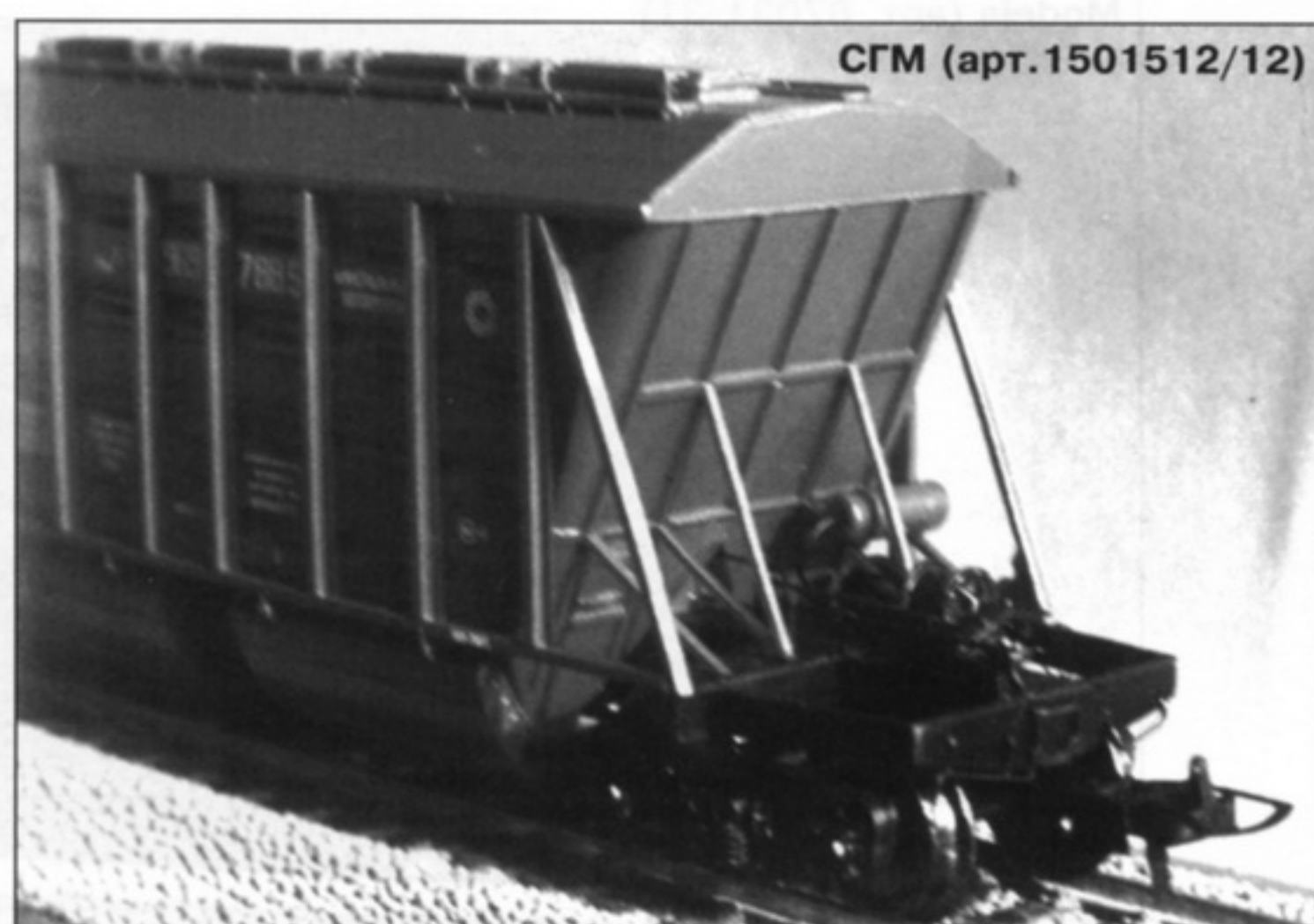
Для двух сравниваемых моделей остается общей проблемой сам материал, из которого выполнен кузов вагонов – двухкомпонентные смолы. При тщательном рассмотрении мы обнаружили, например, на номерном вагоне Modela #31 небольшой прогиб крыши в форме. Что это – естественная усадка для данной модели или общий недостаток всей партии? В каталоге фирмы заявлены 4 разновидности

ти этих вагонов. Обнадешивает то, что ведутся работы по переходу на новый материал для литья, и проблемы с потерей геометрических форм в дальнейшем больше возникать не должны.

В эксплуатации на макете, конечно, хоппер Modela будет очень уместен и удобен. А в коллекцию можно поставить хоппер от СГМ на зеркальную подставку, чтобы можно было любоваться филигранной проработкой днища модели.

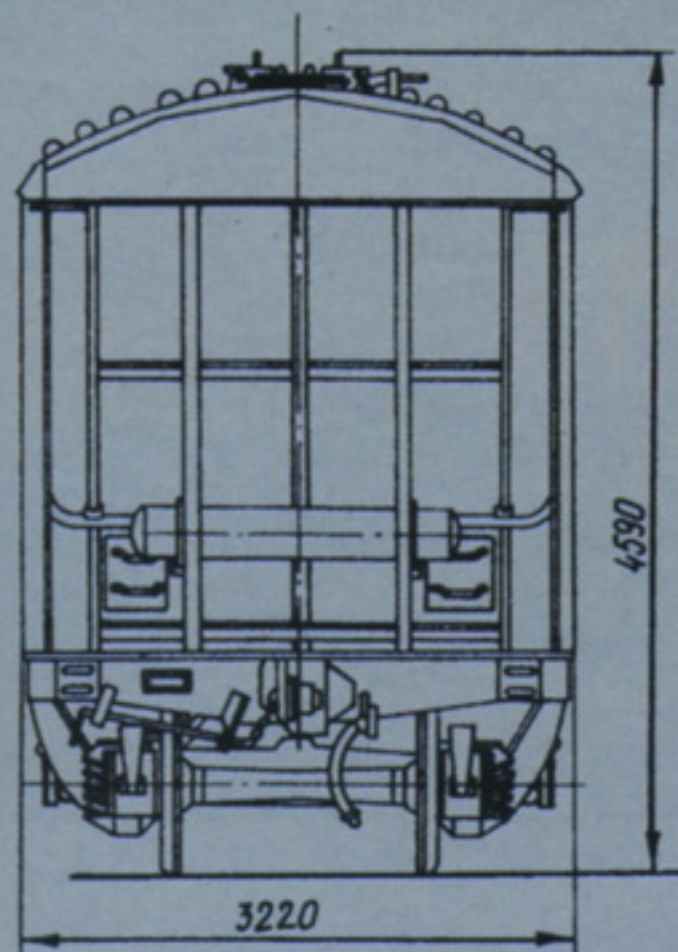


Modela (арт. 87031/31).



СГМ (арт.1501512/12)

SGM (арт.1501512/12)



4-х осный крытый вагон-хоппер для минеральных удобрений

Подводя итоги сравнения этих моделей, можно однозначно отметить прекрасную работу конструкторов этих двух ведущих модельстроительных фирм, работающих в русской тематике. И, что очень немало важно, представляющих эту продукцию на мировом модельном рынке. Коллекционный мир интернационален с точки зрения производства, но глубоко национален по темам своих пристрастий. А эти модели в мире востребованы, именно, как модели русских железных дорог периода СССР.

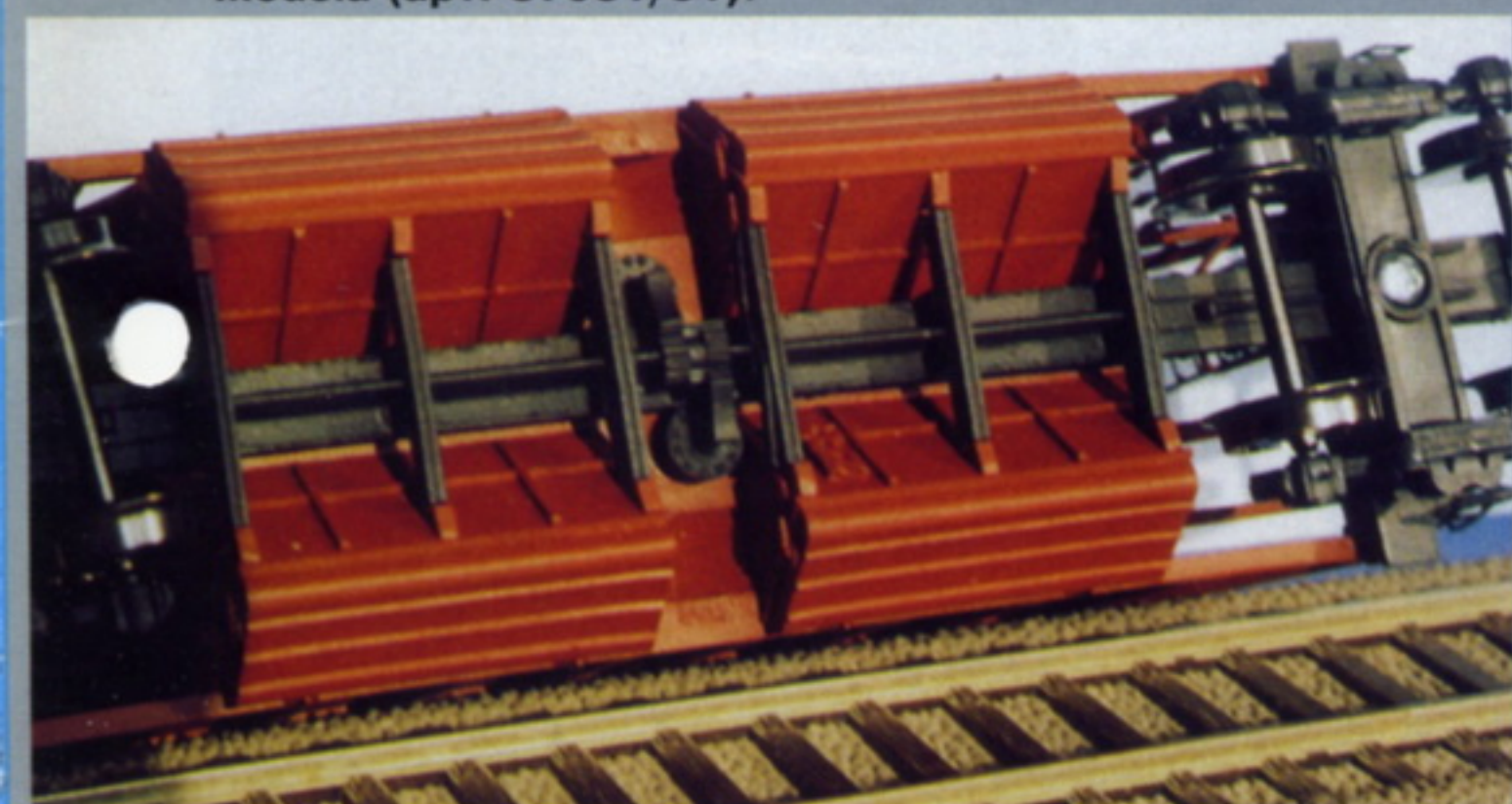
ЛТ

Modela (арт. 87031/31).

Modela (арт. 87031/31).



SGM (арт.1501512/12)





Тепловоз ТГМ1-112 (автор модели Петр Горбач, Гродно)



ДГКу-601 (автор модели Сергей Шевчук, г.Мосты)



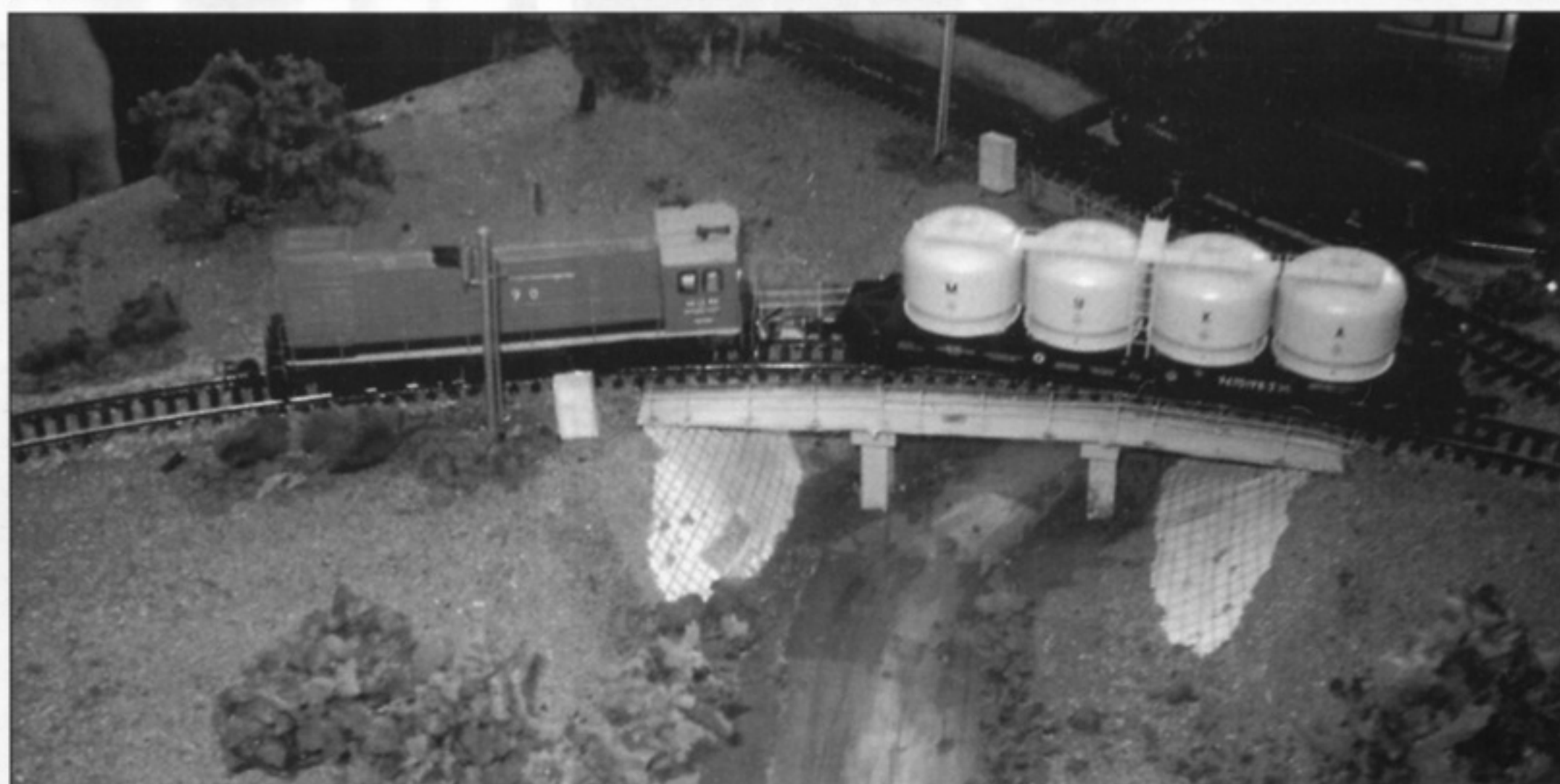
Автор зданий (вокзал и каменная полуказарма) Алексей Серобаба.
Здания установлены на модуле Мих.Григорьева



БЕЛОРУССКИЙ МОДУЛЬ 2005

Выставка сменила в этом году сроки проведения в связи с 50-летием (серьезный юбилей!) Детской железной дороги в Минске. Восьмая выставка прошла с 8 по 10 июля. Главная принимающая сторона – Детская железная дорога – радушно принимала гостей из соседних стран – России, Украины, Латвии и Литвы. Торжественные мероприятия открывали новый начальник Детской дороги и один из замов начальника Белорусской железной дороги. Солнечный июльский день радовал множество посетителей, специально прибывших и на выставку и для катания на детской железной дороге.

Особенное настроение, сродни томительному ожиданию перед праздником, придавало то, что моделистам традиционно был выделен весь зал ожидания, и, благодаря новому руководству ДЖД, были приобретены новые прекрасные застекленные витрины, где можно было выставить модели, не используемые в движении по модульному макету. На встрече присутствовали гости из России, Украины, Литвы и Латвии. Многие из них уже стали постоянными участниками каждой выставки. Очень радует отношение руководства ДЖД к инициативе энтузиастов, фактически взявших на себя сложнейшие функции по организации всего процесса – создать за несколько часов (а перед этим фактически год подготовки!) большой модульный макет железной дороги в типоразмере 1:87 (НО), покатасть на нем свои самоделки и новые приобретения, а также пообщаться со своими коллегами по увлечению, обеспечив при этом публичность мероприятия. Ведь каждый по-





сетитель оказывался вовлеченным в удивительное действие — магию железной дороги.

В этом году, кроме новых моделей, был представлен и новый станционный модуль системы БМ. Удачное оформление, хотя и с меньшим путевым развитием.

Традиционно, белорусская выставка отличается большим количеством оригинальных вагонов самостоятельного изготовления, автотракторной техники. Еще одной особенностью белорусской выставки является и появление среди участников молодых моделеров, которые занимаются в кружке технического творчества при Детской железной дороге. Их модули оказались вполне «на месте» рядом с ранее построенными. Появил-



ся модуль с переездом и действующим шлагбаумом.

Очень важно, что на модуле БМ было организовано движение поездов по расписанию, чего нельзя отметить на других выставках. Думаем, что в следующем году участников выставки станет еще больше. Впереди еще есть время для работы.

Для желающих ознакомиться с действующими нормативами "Белорусского модуля" — приглашаем посетить сайт, где эти нормы приведены <http://clubbm.narod.ru/index.htm>

Особая благодарность Дмитрию Якушу, Валерию Савичу, Алексею Загребельскому за предоставленные фотографии



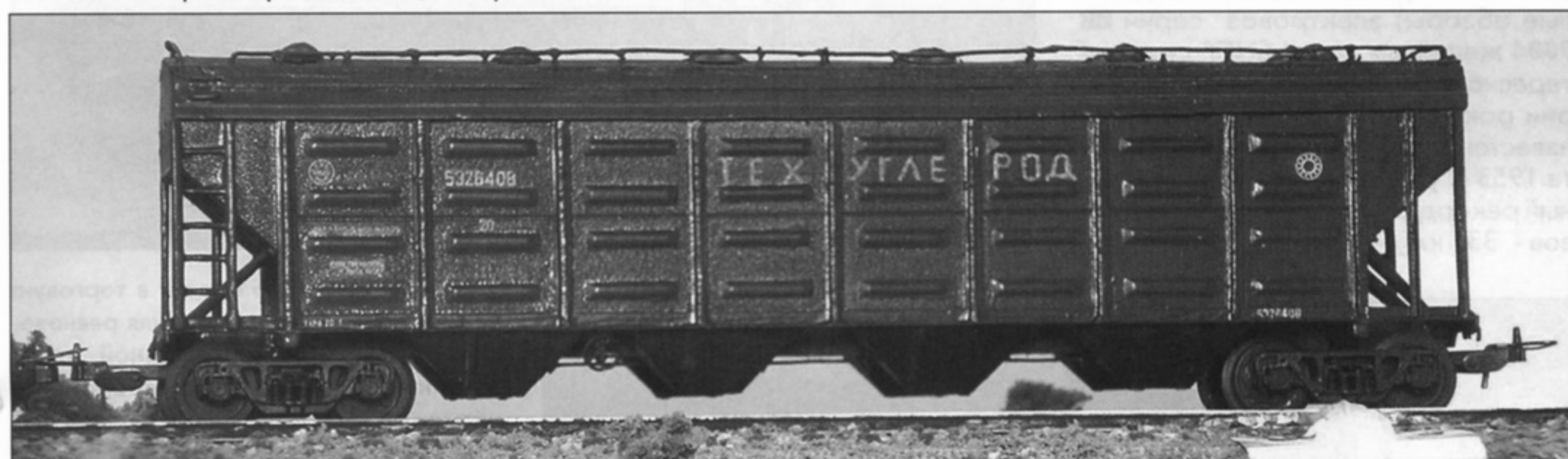
В нашу рубрику поступили фотографии работ Валерия Коперсак. Тепловоз **ТЭМ2-6435 (LDz)**, выполнен на базе ходовой части модели ТЭП10, производимой в Курске. Обращаясь к теме второй мировой войны, автором была изготовлена



Фото В.Коперсак



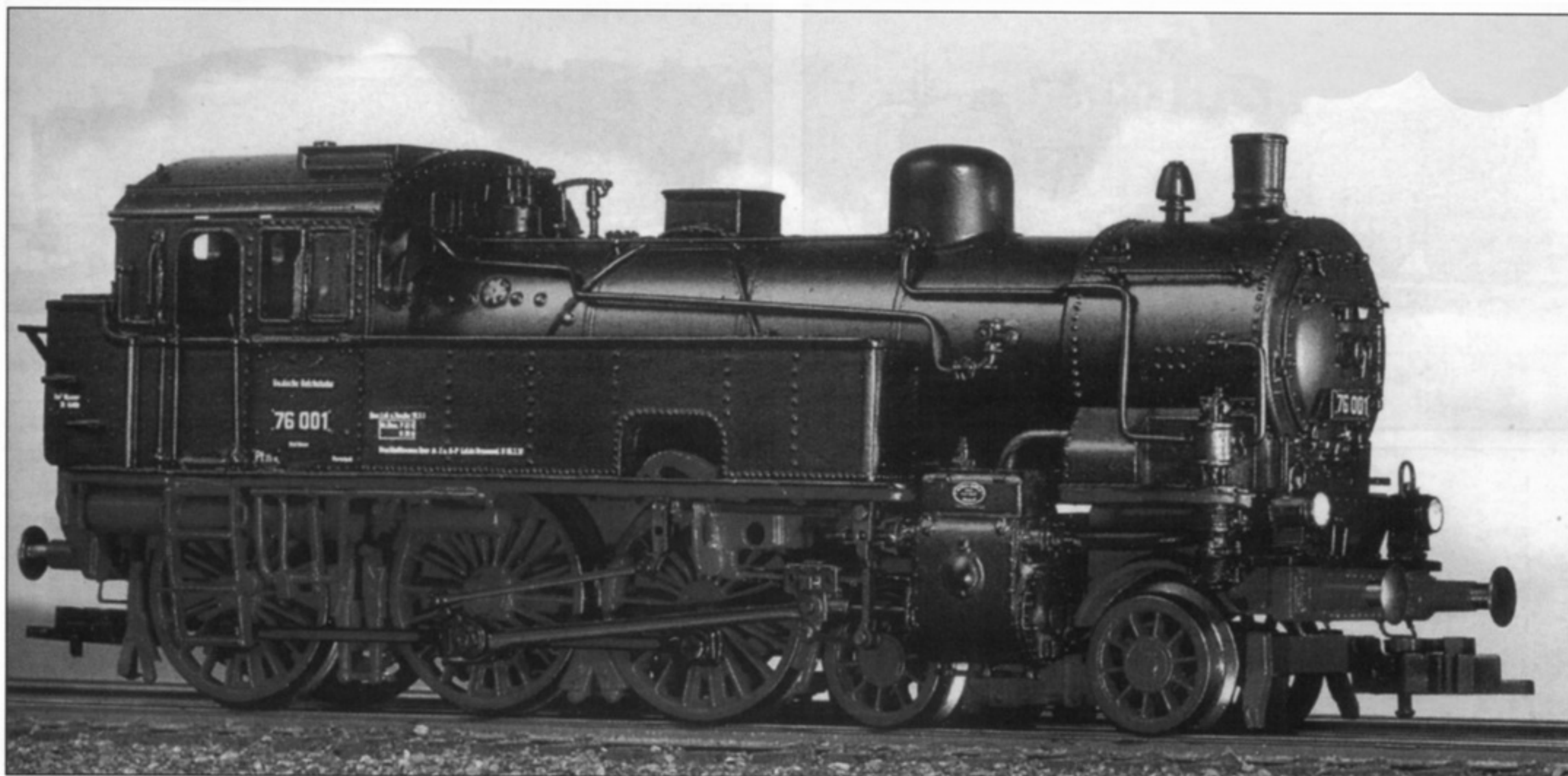
модель "военного" паровоза **ТЭ-021**. Изотермический вагон эпохи 40-х годов выполнен конверсионно на базе вагона производства "Конка". Все эти модели участвовали в выставках "Белорусский модуль" в Минске.



Очень популярны среди моделлистов - специализированные вагоны-хопперы. Причем, это не самые простые в изготовлении модели. Модель **вагона-хоппера для перевозки технического углерода** представил моделлист Г.Клинов (Ногинск) на выставке в ЦДКЖ 24-26 июня 2005 г. Прототип встречается достаточно редко и относится к вагонам промышленного парка. По общероссийскому классификатору - тип 25-4001. Такой вагон был начат в производстве с 1979 г. и поступал на крупные сажевые заводу. Он имеет увеличенную базу 13 370 мм при грузоподъемности 60т.

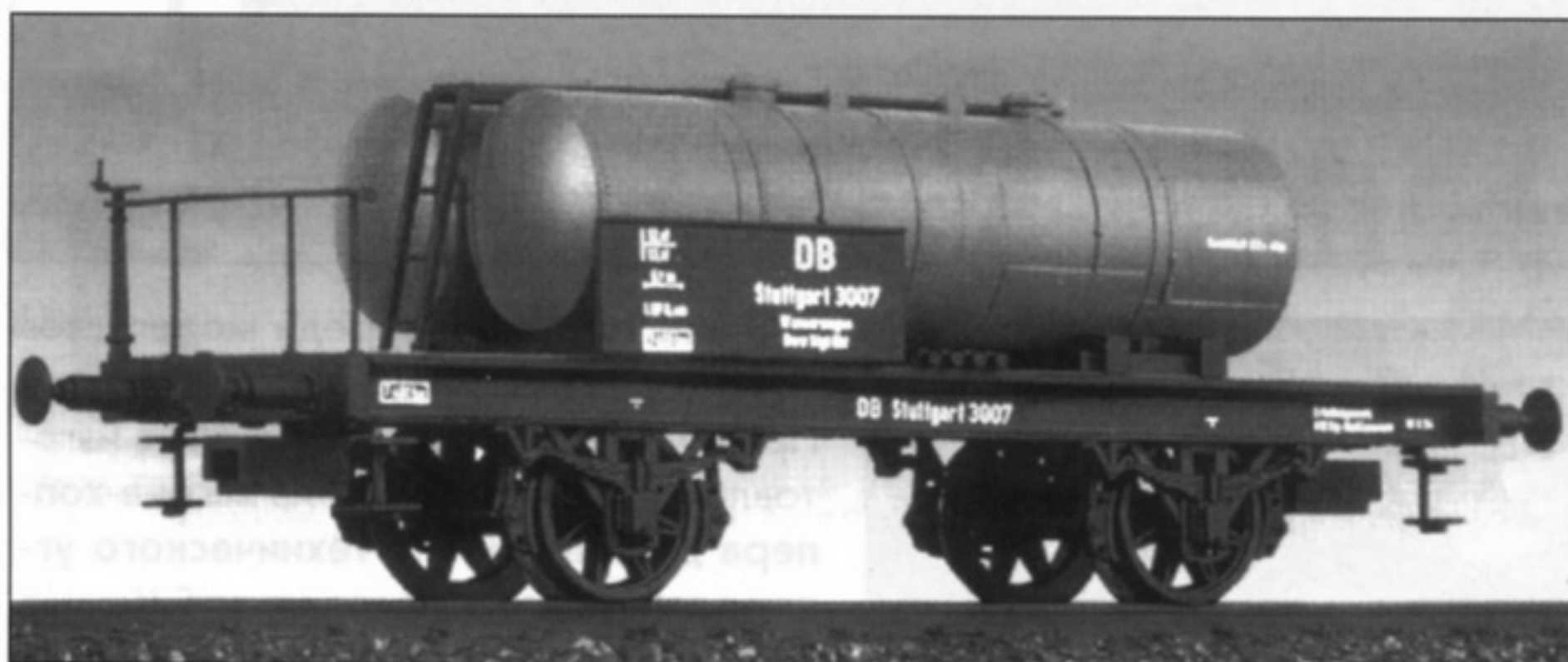
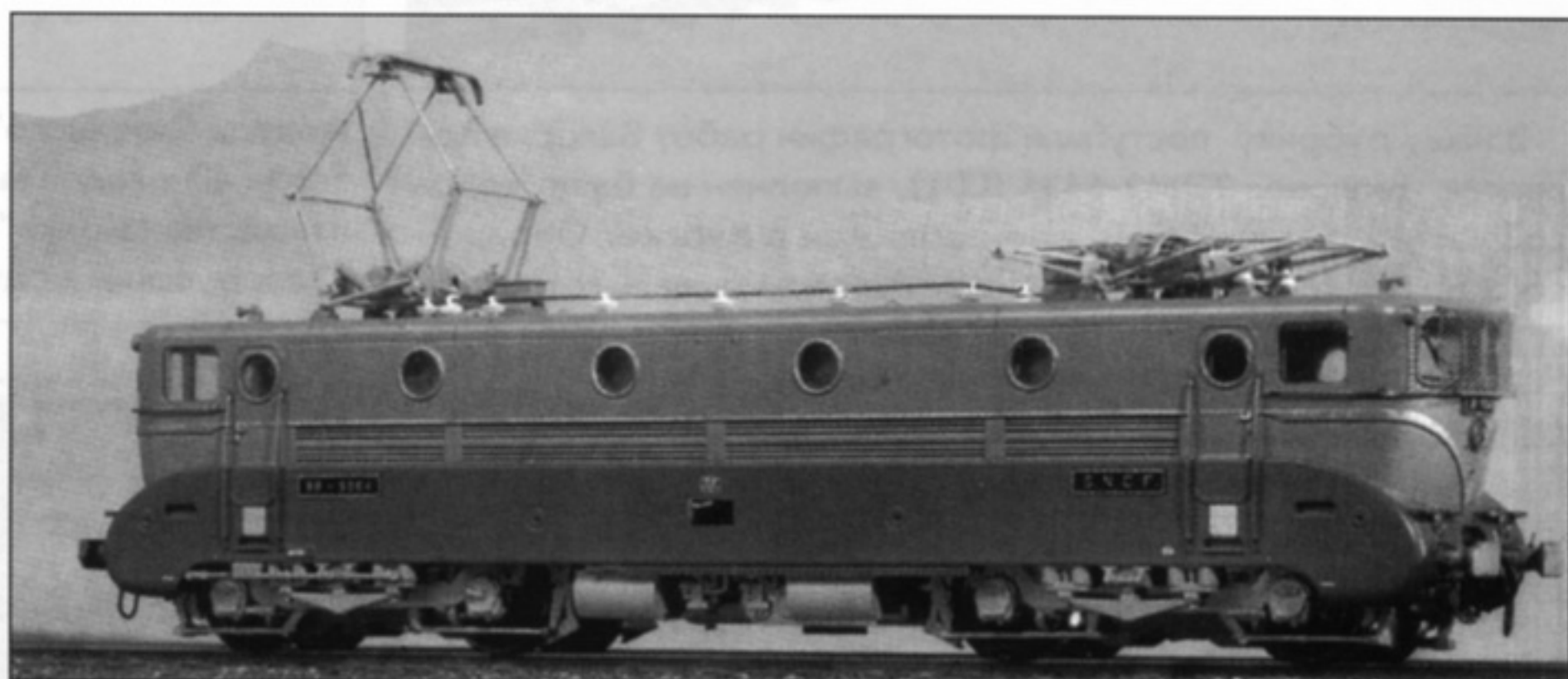
Модель успешно работала в составе грузовых поездов на макете, показала неплохие характеристики.

Фото М.Каминского



Паровоз **BR76** от **Fleischman** стал открытием модельного сезона в Европе в 2005 г. Мастер-модель демонстрировалась на выставке в Нюрнберге.

А вот французский "культовый" (это слово проникло даже в модельные обзоры) электровоз серии **BB 9004** железных дорог SNCF стал интересной новинкой в «платиновой» серии роковских моделей. Прототип известен всему миру - на нем 28 марта 1953 г. установлен непревзойденный рекорд скорости для электровозов - 331 км/ч.



BRAWA спокойно выдает в торговую сеть свои новинки, сохраняя равновесие между качеством и ценой, которые, как известно, прямо пропорциональны, в ущерб доступности на массовом рынке. Интересна **двухосная цистерна для воды** (арт. 3007) в окраске III эпохи DB. Эти цистерны широко использовались в служебных и технологических целях, в составе пожарных поездов и т.д. Вагон вышел и в окраске французских ж.д. SNCF (арт. 2084).

Новость, которая стала сенсационной, - банкротство австрийской фирмы **ROCO**. Весьма странно было узнать, что Зальцбургское частное предприятие **ROCO** с 800 сотрудниками на своих заводах, производшее в 2004 году примерно 300 000 моделей локомотивов и около 1 млн. моделей вагонов (общий оборот фирмы составил 44,7 млн. евро), объявлено полным банкротом с введением внешнего управления. Это произошло 15 июля, когда собственник фирмы Петер Магдефрау проинформировал прессу о принятом решении. Ситуация, как и в любом бизнесе, не лишена интриги. Известно, что более 80% продукции **ROCO** идет на экспорт (пол-



ная система модельной железной дороги, включая рельсы, системы управления, цифру и пр.), где Германии отводится 65%.

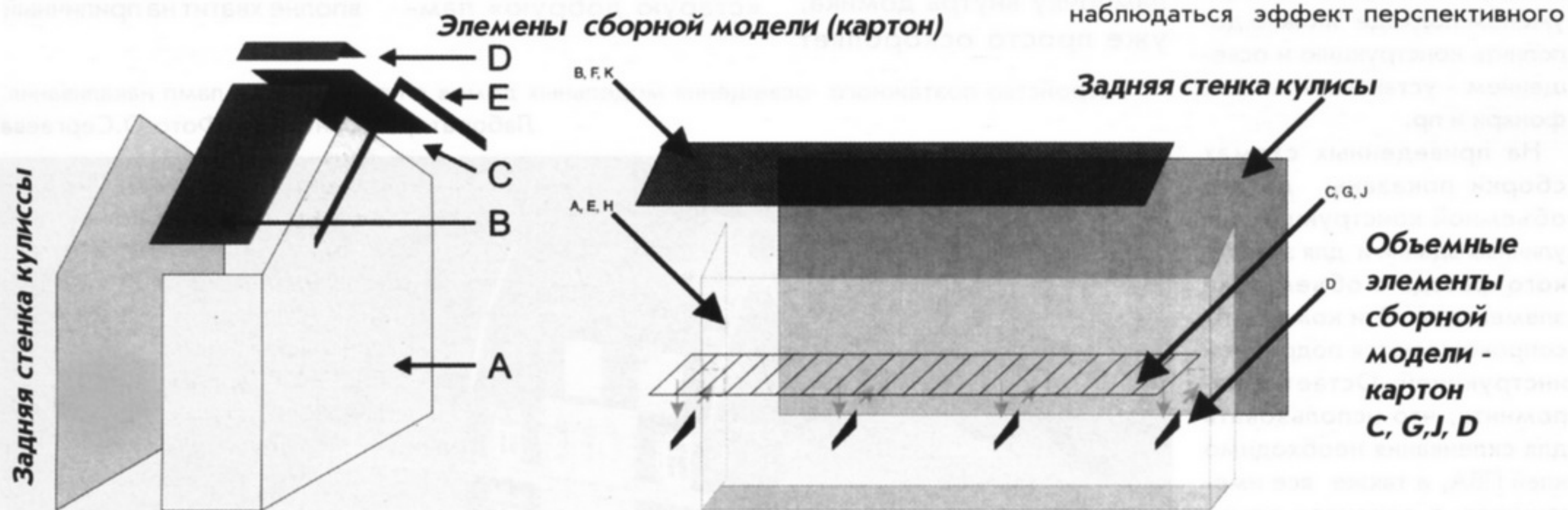
Уже объявлено о предстоящих сокращениях работающих. Разгорелся спор о дальнейшем правообладании торговыми знаками и лицензиями. Дело в том, что ROCO производит много оригинальной продукции, основанной на собственных конструктивных решениях не только в области отдельных модельных пресформ, но и рельсового материала, технологических решений и пр. Если не будут найдены компромиссы, то суще-

ствует угроза исчезновения всей торговой марки. Конечно, произведенного товара много, существуют оптовые посредники, пребывающие в раздумьях о дальнейшем ценообразовании на остатки товара, но очень велики предположения, что произойдет история, как у Arnold или Lima.

В России в продаже отмечены четырехосные цистерны от "Пересвет" (ТТ) (см. фото), различающиеся номерами. Цвет — черный и бежевый. Черные цистерны — эпохи СЖД, бежевая — период РЖД. Отмечены цистерны с различным кол-вом опоясывающих хому-

тов крепления котла...

Под артикулами 42 499 и 42 500 от AUNHAGEN в продаже новые полуобъемные кулисы-фасады для НО-ТТ. Наши читатели и некоторые моделисты уже опробовали эти конструкции, которые придают макету необычно объемный вид. В отличие от обычного задника — кулисы, которая служит фоном макета, эта конструкция выполняет роль дальнего макетного плана. Эти фасады имеют общую длину по 500-550 мм, выполнены в масштабе 1:100, но для использования на дальнем плане в макете ТТ или НО вполне допустимо. Т.к. будет наблюдаться эффект перспективного



уменьшения линейных размеров.

Рассмотрим фасад **42 499** (8 фасадов городских домов) и **42 500** (6 фасадов складов - служебно-производственных зданий). Материал - картон, матовый, высококачественная полиграфия. Набор (рассмотрим последний артикул) состоит из 3 листов. Непосредственно фасадная часть вырезается, сгибается по указанной разметке, образуя при этом боковые стены зданий. Крыша клеивается отдельно. Общая толщина конструкции составляет 20 мм. С помощью такого фасада можно организовать на макете полноценную улицу, например, в привокзальной промзоне. Каждый фрагмент в такой конструкции может быть применен отдельно или соединен в непрерывный ряд фасадов.

Эти фасады могут быть скомпонованы с ранее выпущенными - **42 505** от **AUHAGEN** (Фасад фабрично-складского пейзажа - штукатуренные серо-коричневые стены). Такие полуволновые кулисы дополняются навесными фрагментами. В частности, в модели **42 505** это навесной козырек над разгрузочной рампой. При умелом подходе можно дополнить конструкцию и освещением - установить лампы, фонари и пр.

На приведенных схемах сборки показаны детали объемной конструкции для уличных зданий и для заводского фасада с объемными элементами. Эти комплекты сопровождаются подробной инструкцией. Остается напомнить, что использовать для склеивания необходимо клей ПВА, а также все имеющиеся в арсенале опыта моделиста приемы работы с таким, удивительным по своим качествам и возможностям, материалом как картон! (вспомнить "секреты" можно, если обратиться к публикациям в ЛТ 2/2000 "Картон - материал моделиста").

Благодарим за помощь в подготовке обзора В.Галкина, И.Сергеева, А.Будякова, фирму **Auhagen** и издательский дом **Eisenbahn Kurier**



СОВЕТЫ МАСТЕРА: ВСЕ НЕИСПРАВНОСТИ В ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЦЕПЯХ ПРОИСХОДЯТ ПО ДВУМ ПРИЧИНАМ: НАЛИЧИЕ КОНТАКТА, ТАМ, ГДЕ ЕГО НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ, И ЕГО ОТСУТСТВИЕ, ТАМ, ГДЕ ОН НЕОБХОДИМ...

Внутреннее освещение модельных домов с разделением световых потоков

Сегодня мы поговорим об одном эффекте на макете - освещении зданий. При устройстве городских ландшафтов с использованием большого числа зданий, конечно, хочется применить освещение. То, что мы читаем в инструкции для начинающих - засунуть лампочку внутрь домика, уже просто оскорбляет

наши чувства, так как человечество окружило себя всевозможными электронными миниатюрными штуками - типа видеоканалов в телефонах и портативных фонариков в шариковой ручке, а железнодорожному моделисту продолжают предлагать «старую добрую» лам-

почку Яблочкова (Эдисона) (на выбор - прим. Ред.)

Можно выполнить освещение поэтажно - достаточно склеить необходимую конструкцию из темного полистирола, благо теперь таких материалов предостаточно - 2 корпусов от старых CD дисков вполне хватит на приличный

Устройство поэтажного освещения модельных домов с применением ламп накаливания. Лаборатория Сантимир. Фото О.Сергеева



трехэтажный домик.. В результате мы получили очень простое и эффектное решение. Свет в комнатах на третьем этаже не проникает в комнаты на втором (возможно там сейчас жильцов нет), а витрина в магазинчике ярко освещена. В устройстве применены стандартные лампочки с миниатюрными патронами. Такая конструкция сажается на разъем, что позволяет легко заменять сгоревшие лампы. Миниатюрные разъемы могут в составе города коммутироваться в свою сеть, чтобы сделать переключение света поэтажно в разных домах. Такая конструкция была использована лабораторией **САНТИМИР** в одном из ТТ- макетов. Фактически это первый шаг, чтобы добиться еще большего эффекта.

Задумались пытливые умы и изобрели – надо сделать внутреннее разделение по комнатам, да так, чтобы лампочки крепились под потолком. Лампы можно заменить на светодиоды желтого или белого свечения (они практически вечные, если правильно обеспечить питание и защиту). Более того – можно выполнить в освещенной комнате интерьер и сценки из жизни...

Итак, за дело. Немецкий производитель **Korrpus** предлагает комплектное устройство для внутреннего освещения модельных зданий с покомнатным разделением и эффектом хаотичного переключения света.

Устройство состоит из бескорпусного переключателя (плата), соединяющего плоским ленточным

кабелем длиной 200 мм 8 светодиодов (4 желтого и 4 белого свечения). Светодиоды заключены в непроницаемые корпуса со скошенным срезом, чтобы обеспечить падение света на 90 град.

Питание схемы стандартное – 15-16 В переменного тока, т.к. сама схема обеспечивает выпрямление, стабилизацию и защиту.

Схема переключателя позволяет управлять 6 ключами, обеспечивающими переключение с частотой переключения от 25 до 215 с, что создает впечатление для этих светодиодов включения-выключения света в комнатах, два светодиода работают в непрерывном режиме освещения. Эти последние источники могут освещать ночью в доме, например, витрину магазина, или привратническую и пр. А остальные окна в доме периодически и хаотично «живут своей жизнью».

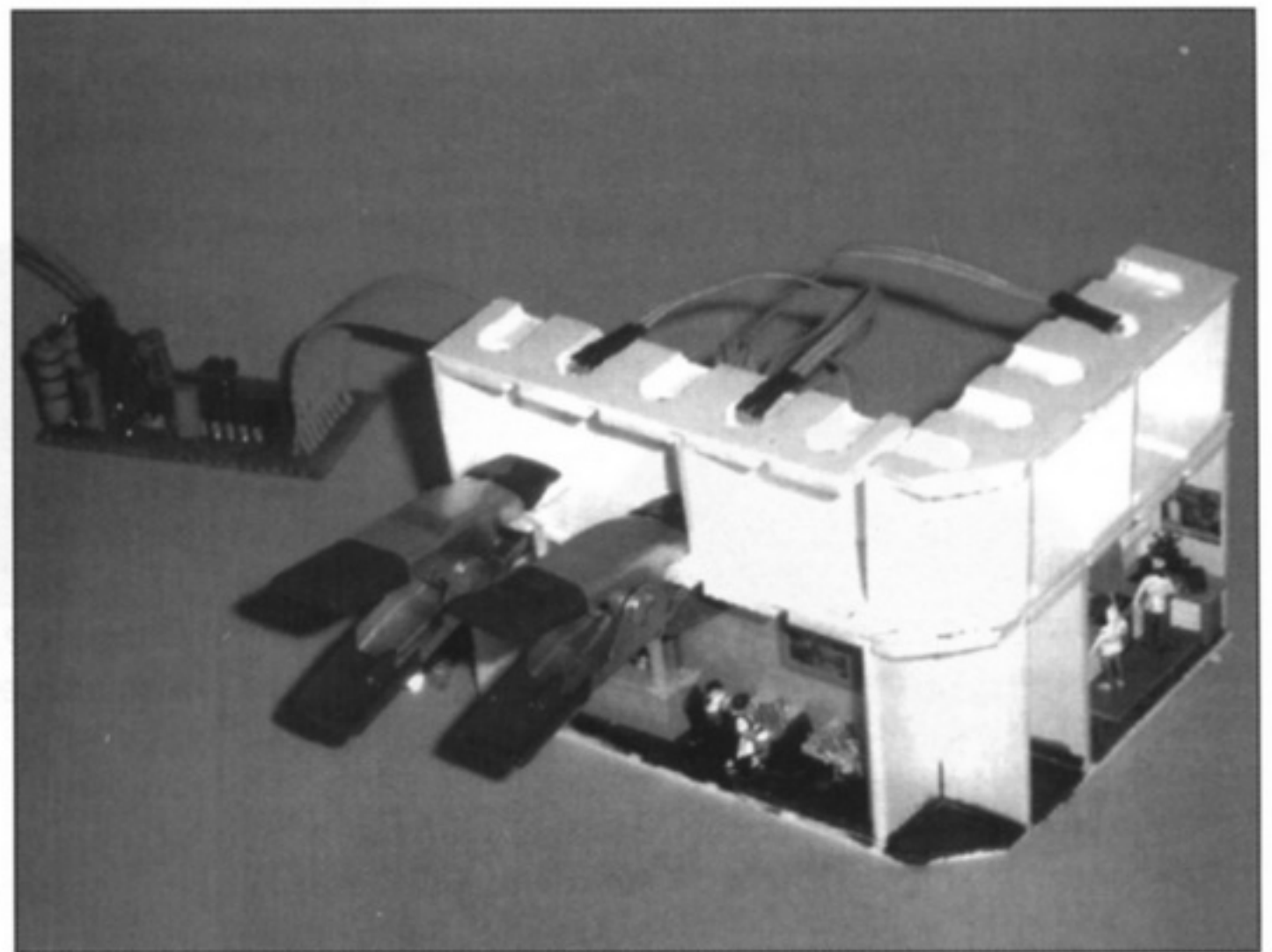
Что касается самого светомаскировочного изделия – то оно выполнено по принципу сотовой конструкции из полистирола, которое может собираться в любую конфигурацию, в зависимости от собранного дома. Масштаб – любой НО, ТТ, Н. Конструкция в каждом комплекте состоит из двух пластин с пазами (можно сказать - это этажные перекрытия) и 16 штук стенок двух различных размеров.

Чтобы осветить 8 окон в доме любых размеров можно распустить плоский кабель, и тонкие провода со светодиодами направить в любые понравившиеся окна.

ЛТ

Дополнительная информация: www.korrpus.de, а также в журнале ТТ-Kurier 4/2004

Использованы фотографии от производителя



Korrpus

Фрагмент конструкции набора от **Korrpus** – комплекта для внутреннего освещения модельных домов с устройством случайного переключения света в окнах

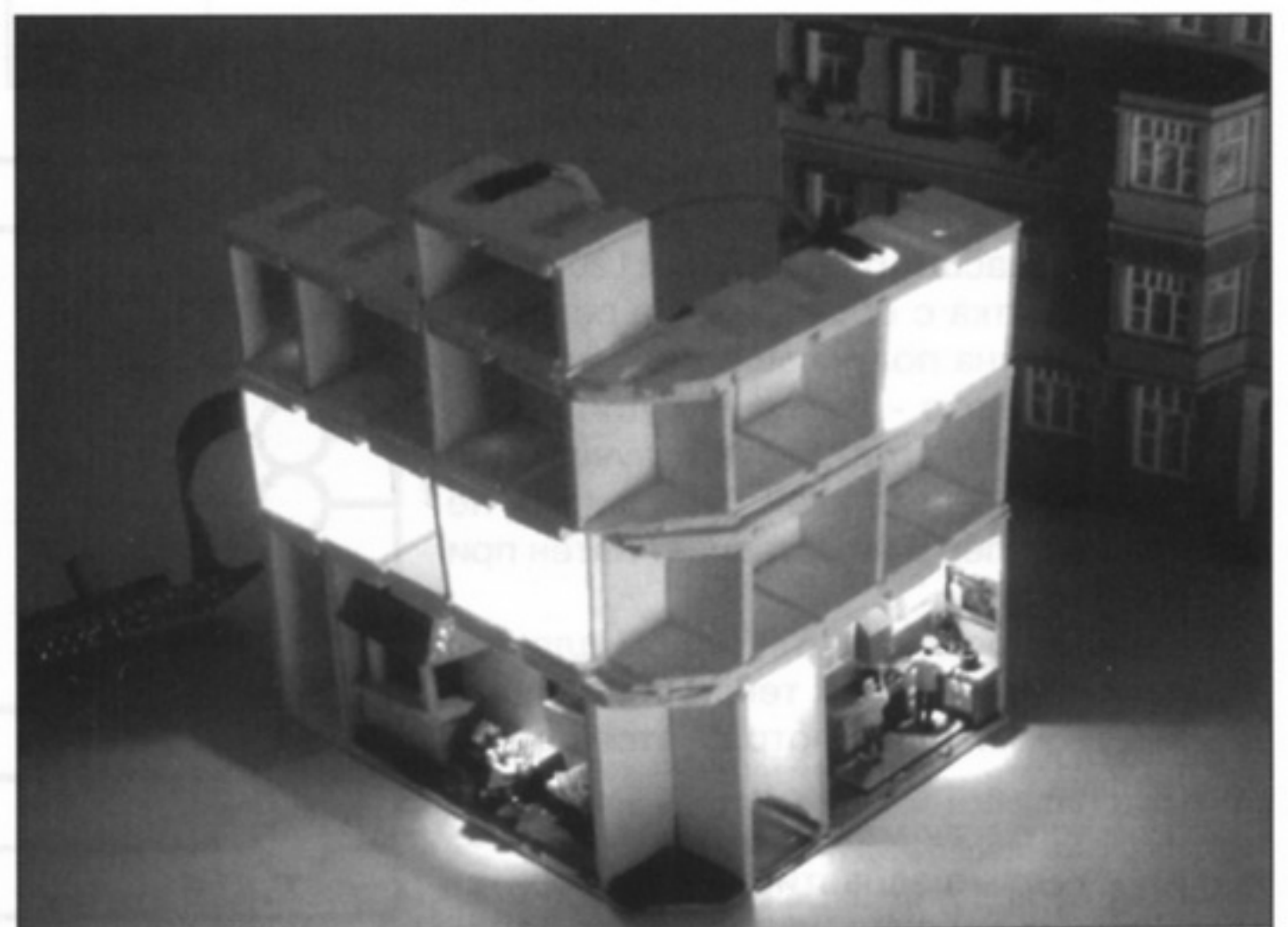




Фото 2. Модель выполнена в масштабе 1:87.

Лазаревская церковь Муромского монастыря, конец 14 века. Карелия.

Лазаревская церковь — самый древний из всех сохранившихся до наших дней памятников русского древнего зодчества. Построена она шестьсот лет назад и относится к простейшему типу клетских церквей. Местное предание говорит, что Лазаревская церковь была построена еще при жизни Лазаря, то есть до 1391 года. Она невелика: около 9 метров в длину и 3,5 в ширину. В настоящее время церковь перенесена на остров Кижи Онежского озера.

Андрей Ватаев,
Санкт-Петербург

БЕЗ ЕДИНОГО ГВОЗДЯ Деревянное зодчество на макете

Деревянные постройки видел хотя бы раз в жизни каждый из нас. Это и бабушкин домик в деревне, и какая-нибудь древняя церквушка, часовенка или мельница, созданные, подчас, без единого гвоздя. Как трогательно смотрится это великолепие на фоне родной природы, и, наверное, каждому, кто строит (или, по крайней мере, хочет построить) макет железной дороги, диораму или что-нибудь ещё, хотелось бы перенести эту красоту в свои руки созданный мир, чтобы вечерами смотреть на маленькое чудо и хотя бы так вырываться на природу из душного и пыльного города на просторы «деревянной» России.

В данной статье я попытаюсь рассказать о том, что нужно сделать для того, чтобы заняться «деревянным зодчеством» у себя дома и построить понравившуюся деревянную постройку. Я не претендую на объективность и не ставлю перед собой цели каким-либо образом дополнить советы Мастеров-макетчиков, а хочу рассказать о том, как я «строю» маленькие деревянные здания у себя дома.

Итак, приступим.

Перво-наперво, нужно определиться с выбором прототипа. Совет простой: начните с того, что попроще. Вопрос где взять и как сделать чертежи в ЛТ обсуждался неоднократно. Ищите и обрящете. Предположим, что объект выбран, и возникает справедливый вопрос: из чего делать?

Тут всё просто. Здания деревянные и, как правило, делаются из бревен. Лучшим кандидатом на роль бревна в «железнодорожных» масштабах 1:87 и 1:120 является зубочистка с обрезанными острыми концами. Длина получающегося «бревна» 45мм, а диаметр — 2мм. На худой конец зубочистки можно склеить и лучше для этого использовать клей ПВА, т.к. он не ядовит, доступен и не оставляет пятен при высыхании.

Теперь о кровле. Материалом для нее служит шпон с мелкой текстурой толщиной 0,5-0,6мм. Также потребуется береста и калька.

После того, как материалы подготовлены, необходимо запастись инструментами. Опишем арсенал начинающего «зод-

чего». Топор, пожалуй, не пригодится, а вот острый нож для резьбы по дереву (хотя можно и канцелярский), надфили, металлическая линейка, ножницы, шлифовальная шкурка (мелкозернистая) и штангенциркуль будут необходимы.

Теперь можно приступать к строительству. В данной статье мы рассмотрим основные принципы моделирования, поскольку они одинаковы для всех типов построек.

Основой любого деревянного здания является сруб. Он может состоять из четырёх (четверик), шести (шестерик) или восьми (восьмерик) стен. Перед началом строительства нужно вычертить план здания, причём лучше это сделать с помощью компьютера в каком-нибудь векторном графическом редакторе. Дело в том, что шестерики и восьмерики часто представляют собой правильные шести и восьмиугольники и вычерчивать их вручную очень утомительно (проверено на собственном опыте).

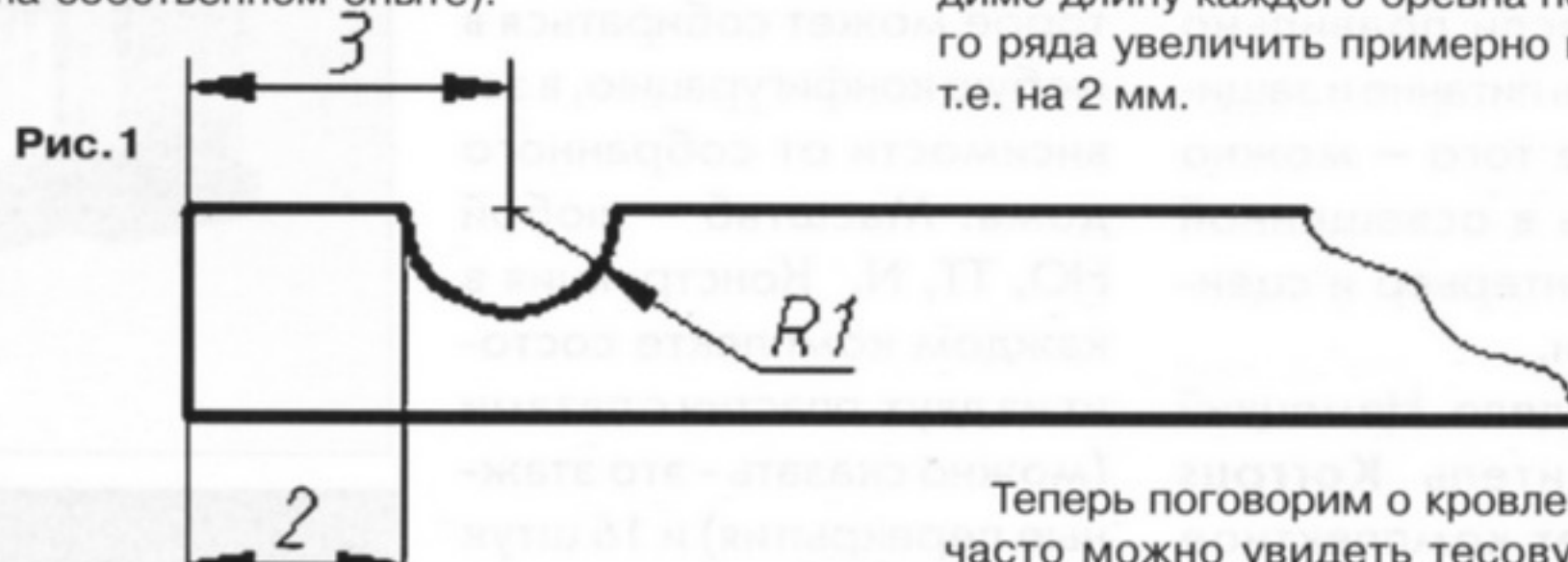
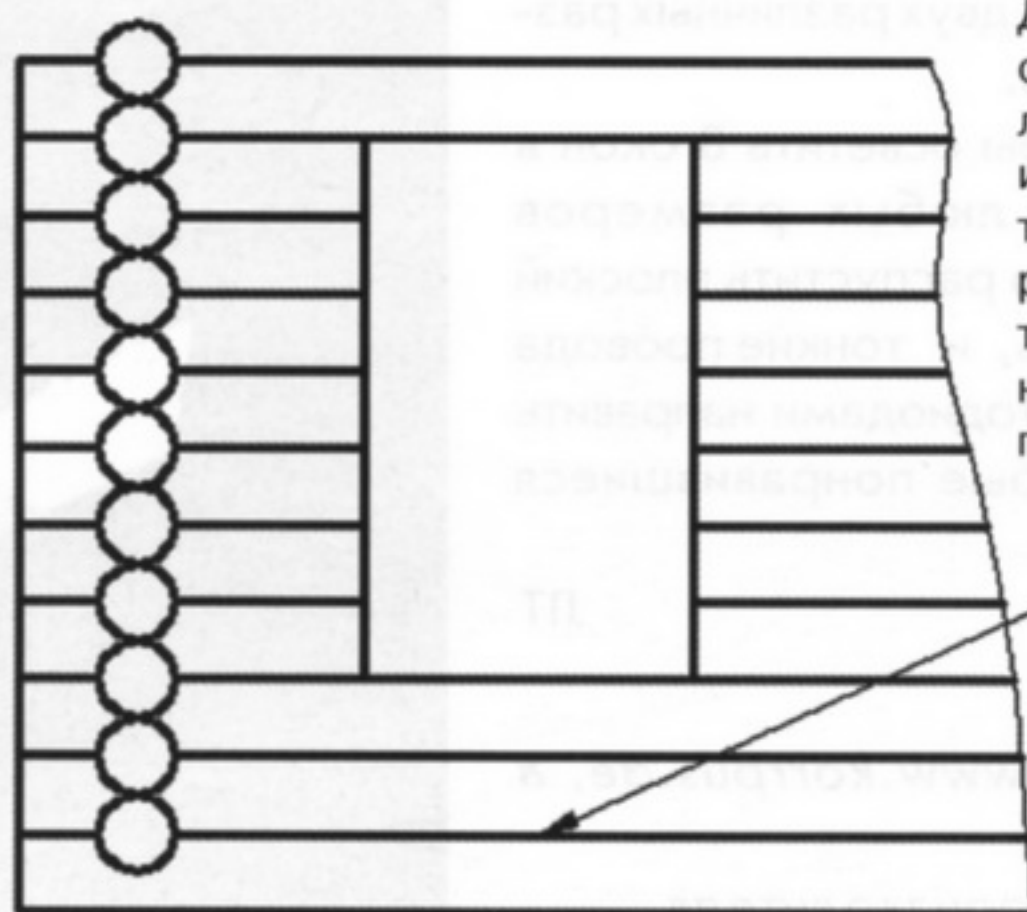


Рис. 1



Теперь о соединении брёвен. Наиболее распространен способ рубки «в чашу». Его и будем имитировать. Для этого по краям «бревна» делаем с помощью круглого надфиля полукруглое углубление (см.рис.1). Ряды «брёвен» склеиваем клеем ПВА.

Оконные проёмы (рис.2) лучше сделать сразу, укладывая в соответствующие ряды брёвна, обрезанные по длине. Иногда здание состоит из нескольких срубов, например, основной часовни, приведенной на фото 2. является четверик, а башенка звонницы ни что иное, как шестерик. В этом случае следует каждый сруб делать отдельно, а затем склеивать в единое целое.

Иногда несколько верхних рядов бревен плавно расширяются, образуя «пояс» (см. рис.3), который часто можно увидеть, рассматривая церкви и часовни. Для того, чтобы его соорудить, необходимо длину каждого бревна последующего ряда увеличить примерно на диаметр, т.е. на 2 мм.

Теперь поговорим о кровле. Наиболее часто можно увидеть тесовую кровлю. Для её имитации используем шпон. Мой опыт показал, что крыша эффектнее выглядит, если сделать кровлю набранной из отдельных дощечек, сделанных из того же шпона. Иногда можно сделать риски на поверхности шпона с помощью тонкой иглы. Смотрится несколько хуже, но для начинающих в самый раз. Использование дощечек позволяет имити-

Ряды бревен клеить клеем ПВА

Рис. 2.

ровать так называемые «стрелы» (см. рис. 4). Для этого нужно обточить каждую дощечку с помощью надфиля. Лучше с обратной стороны наклеить кальку, и на ней разметить острым карандашом контуры «стрелы». Потом кальку нужно будет удалить и поэтому клеить её «намертво» не стоит. Готовые дощечки следует наклеить на пластину из бересты, имеющей форму ската крыши.

Оконные переплёты, двери, декоративные накладки и кресты делаются из шпона и наклеиваются с помощью ПВА. В принципе, на этом построение макета здания можно завершать, но часовни и церкви имеют ещё одну деталь – маковку. Она вытачивается на станке из бруска древесины желательного тёмного цвета. Если опыта немного, то покрывать маковку лемехом (лемех - в рус. древней архитектуре продолговатые дощечки, часто уступчатой формы, служащие для покрытия глав, барабанов, шатров и др. - прим.ред.) не стоит, но если решились - предупреждаю: это самая сложная работа. Иногда приходится переделывать всё несколько раз, и затратить не один день, так что не отчаивайтесь, если с первого раза не всё пойдёт гладко.

Итак, лемех. Его мы изготовим из того же шпона. Нужно будет нарезать полоски толщиной 1,5мм, сделать на них насечки в виде ромбиков, а затем надломить их по сделанным насечкам и только потом наклеивать на маковку.

По данной технологии были сделаны макеты церкви Лазаря Муромского (фото 1.) и часовня Знамения Богородицы из деревни Корба (фото 2).

Закончив строительство, вы можете смело заявить друзьям и домашним, что они видят перед собою здание, «построенное» без единого гвоздя.

Часто бывает так, что в процессе работы над моделью возникает масса вопросов, на которые очень сложно получить ответы. В меру своих сил я постараюсь ответить на них. Пишите на e-mail avataev@yandex.ru.

Литература:

1. ЛТ №7 2001.
2. ЛТ №3 2002.
3. ЮТ Для умелых рук №11 1986 с.13.

От автора. Но, после того, как макет Лазаревской церкви был сделан, я наткнулся на сайт своих земляков из Ростова Великого, где даны чертежи и фотографии готовых моделей. Они сами из шпона делают макеты церквей, и качество изготовления у них очень высокое. Масштабы большие где-то 1:50. Заметьте, это делают школьники под руководством преподавателя. Именно их работы, впервые увидев в 1998-99 году, побудили создать нечто подобное. Кое-что придумал сам, а часть технологии перенёс на железнодорожный масштаб. Даю ссылку на этот ресурс: http://www.edu.yar.ru/russian/tvorch/rostov/arhit_mod/index.html

П.С. Большое спасибо Петру Данииловичу Кондратьеву за помощь в подготовке статьи.

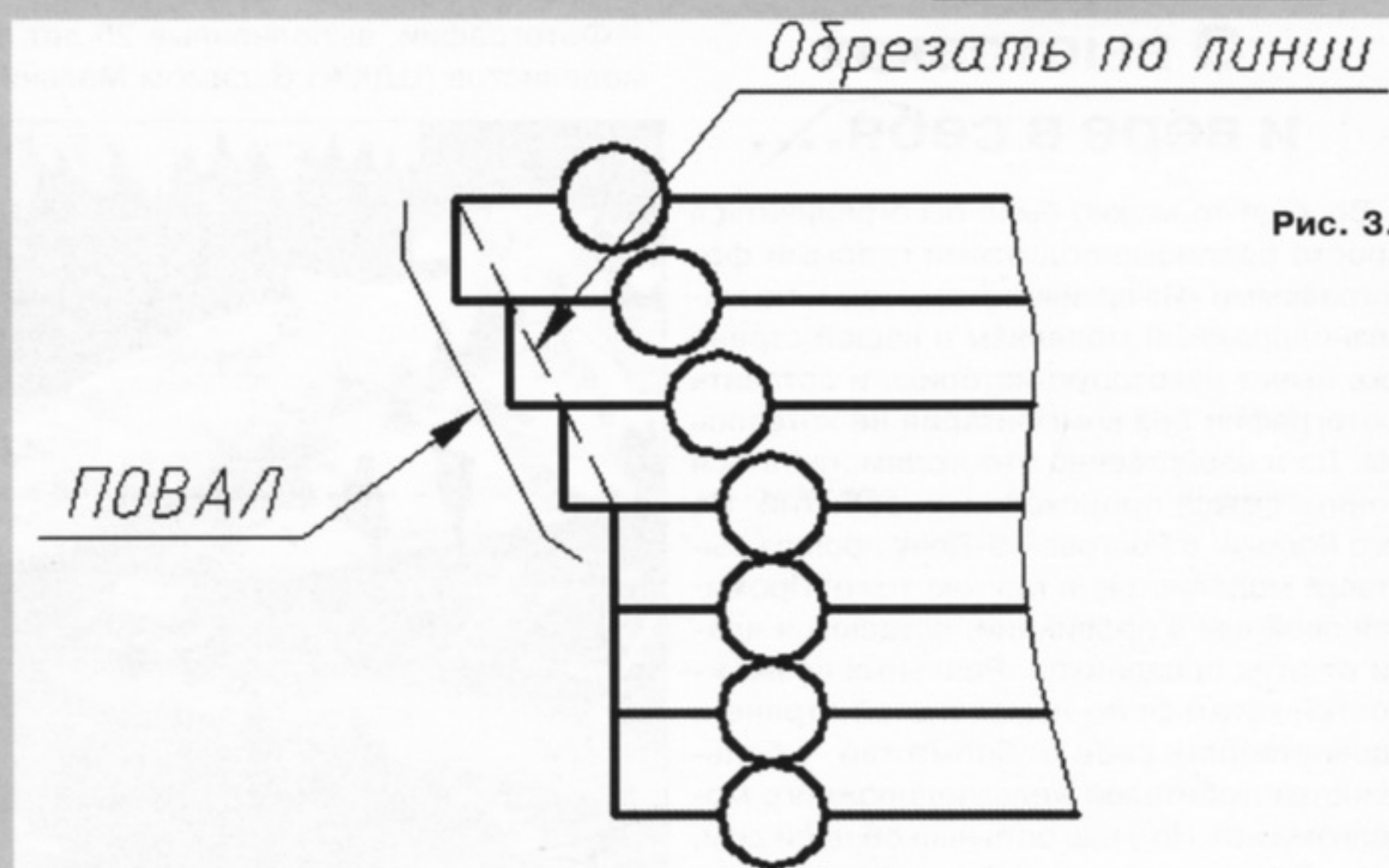


Рис. 3.

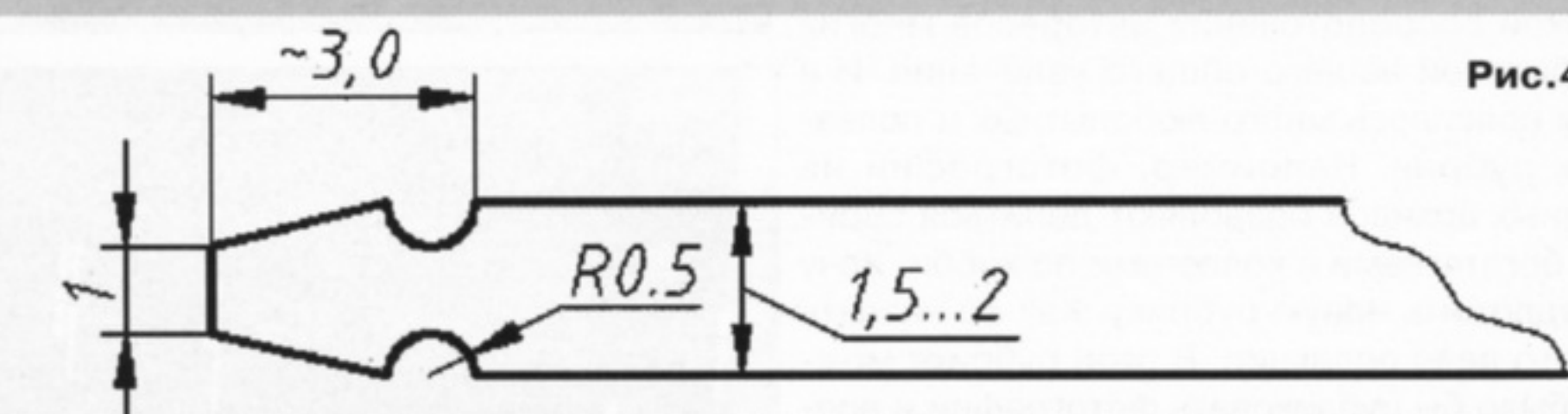


Рис. 4.

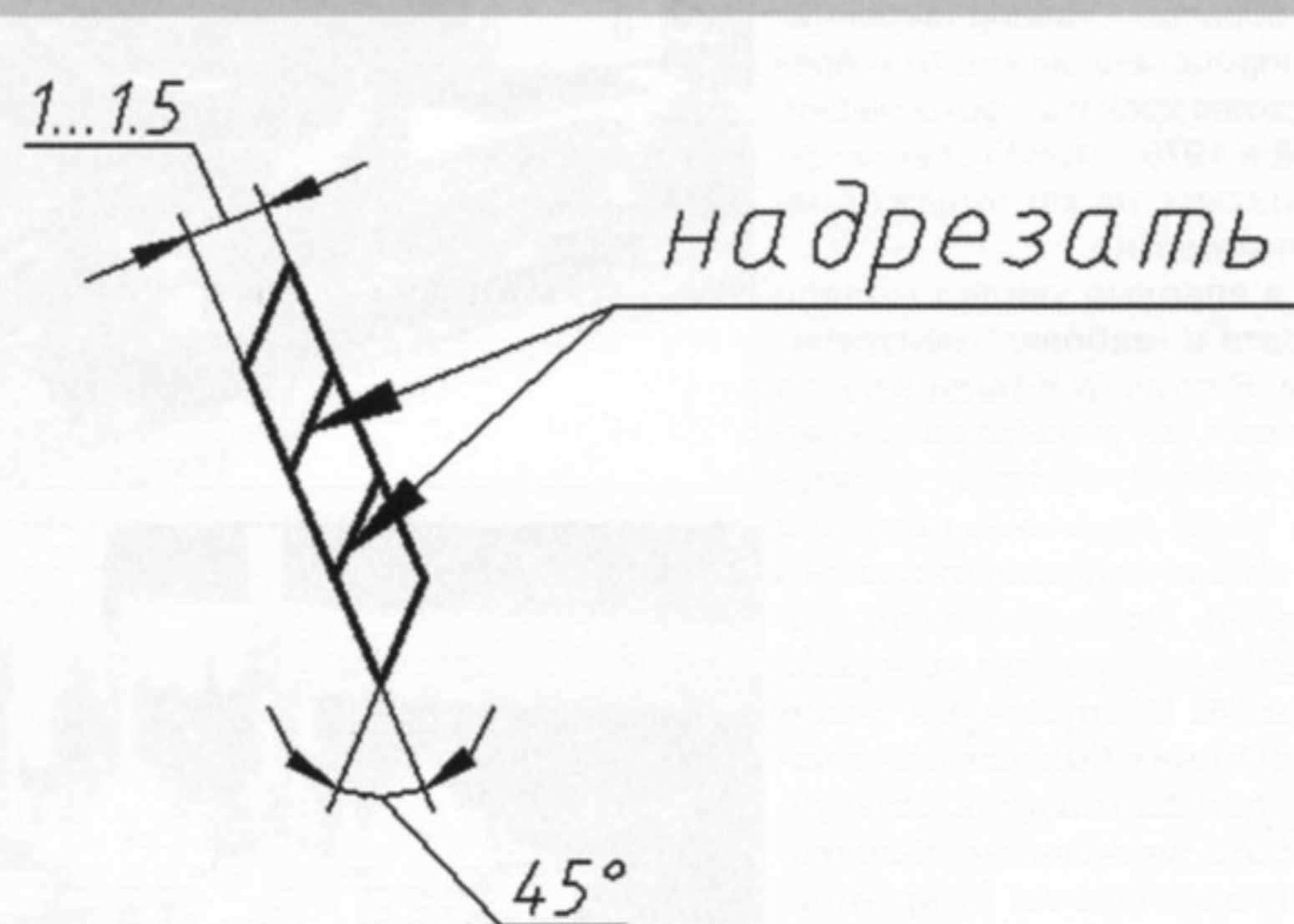
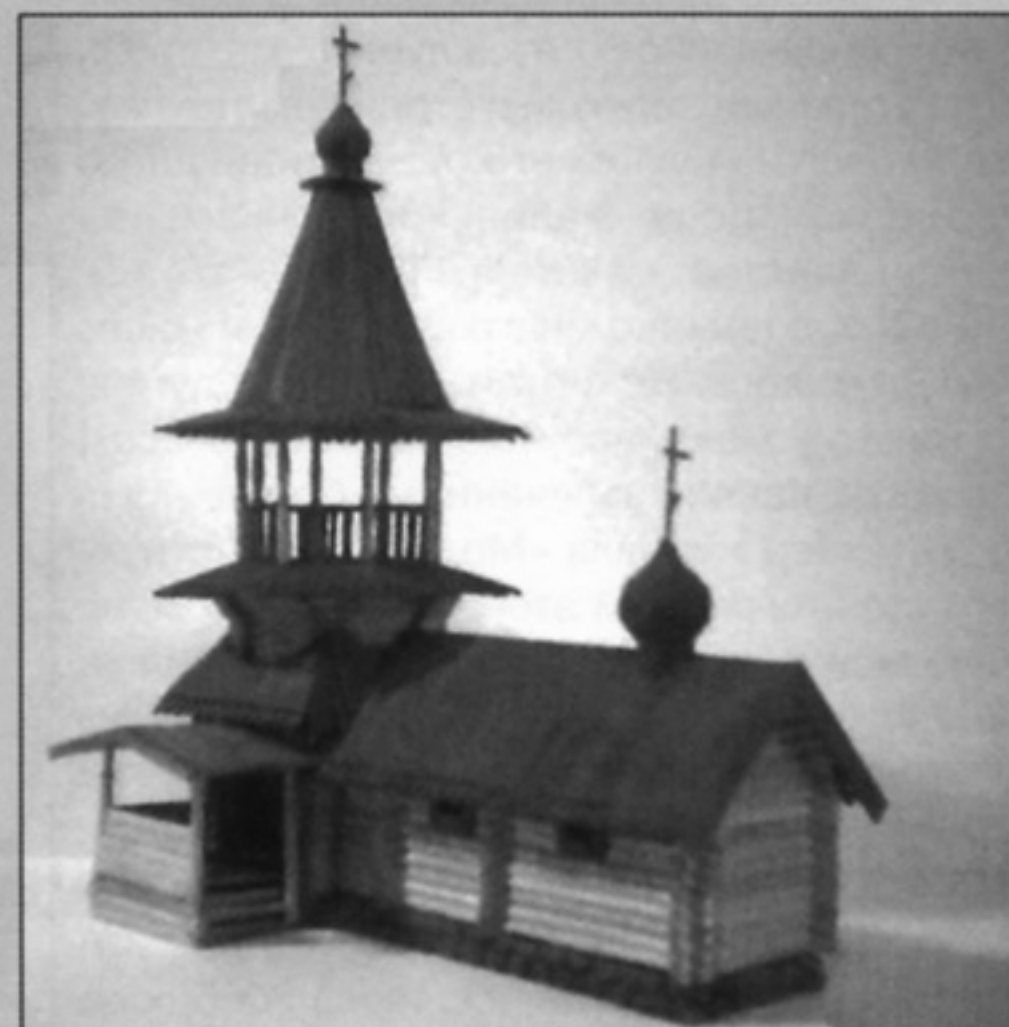
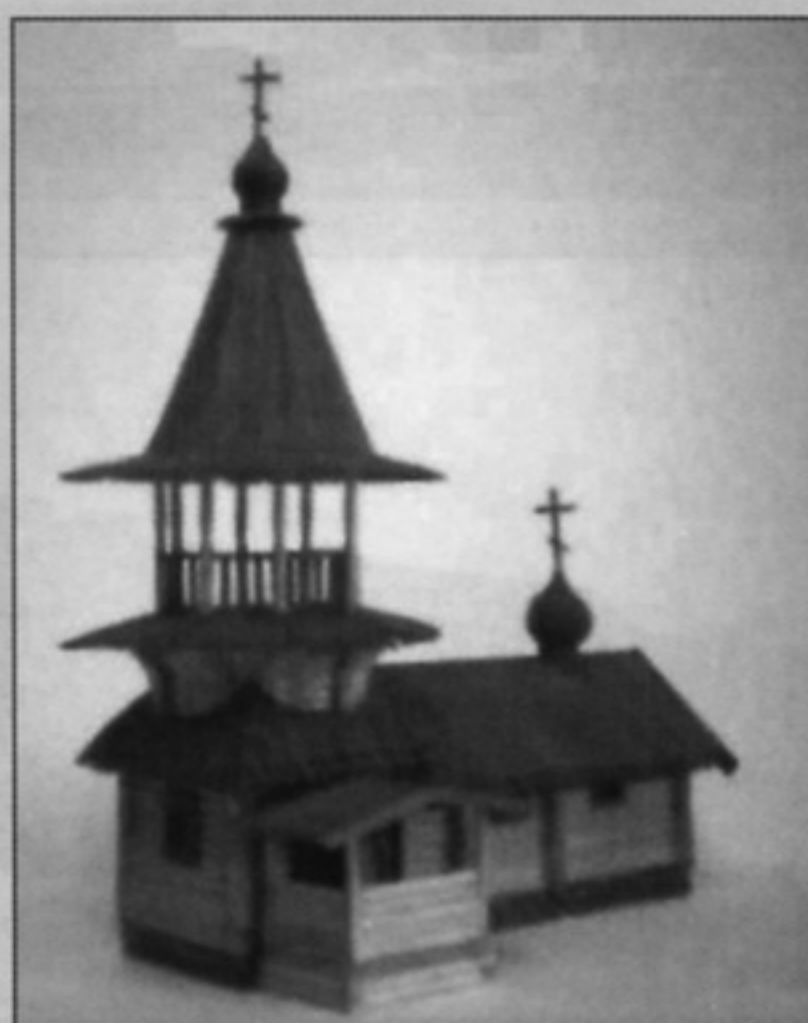


Рис. 5.

Фото 2.



О выставках и вере в себя....

Вообще-то можно было бы ограничиться просто подписью под этими старыми фотографиями «Из архива такого-то...», но железнодорожный моделизм в нашей стране уже имеет некоторую историю, и оставить фотографии без комментария не хотелось бы. Да и свойственно это людям, пытаться понять смысл происходящих событий. На юге России, в Ростове-на-Дону прошла выставка моделистов, в Москве тоже. Проживая свой век в провинции, остаешься вдали от этих праздников. Реальных возможностей кататься по немаленькой стране и удовлетворять свое любопытство у большинства любителей железнодорожного моделизма нет. Но у нас есть наш общий дом, наш «Локотранс», который за эти годы стал точкой сосредоточения интересов многих любителей нашего общего увлечения. И в нем появилось много любопытных и полезных рубрик. Например, фотографии из личных архивов позволяют делиться своими богатствами с коллегами по хобби. Хочу предложить новую рубрику. Как ее назвать — это дело редакции. В этой рубрике можно было бы публиковать фотографии и воспоминания о выставках. Ведь выставки — это, некоторым образом — «венец творений» моделистов в определенном месте и времени. В моем архиве хранятся фотографии, сделанные мной в 1978 — 1980 годах. Уточнить год я так и не смог, так как тогда к этому относился невнимательно.

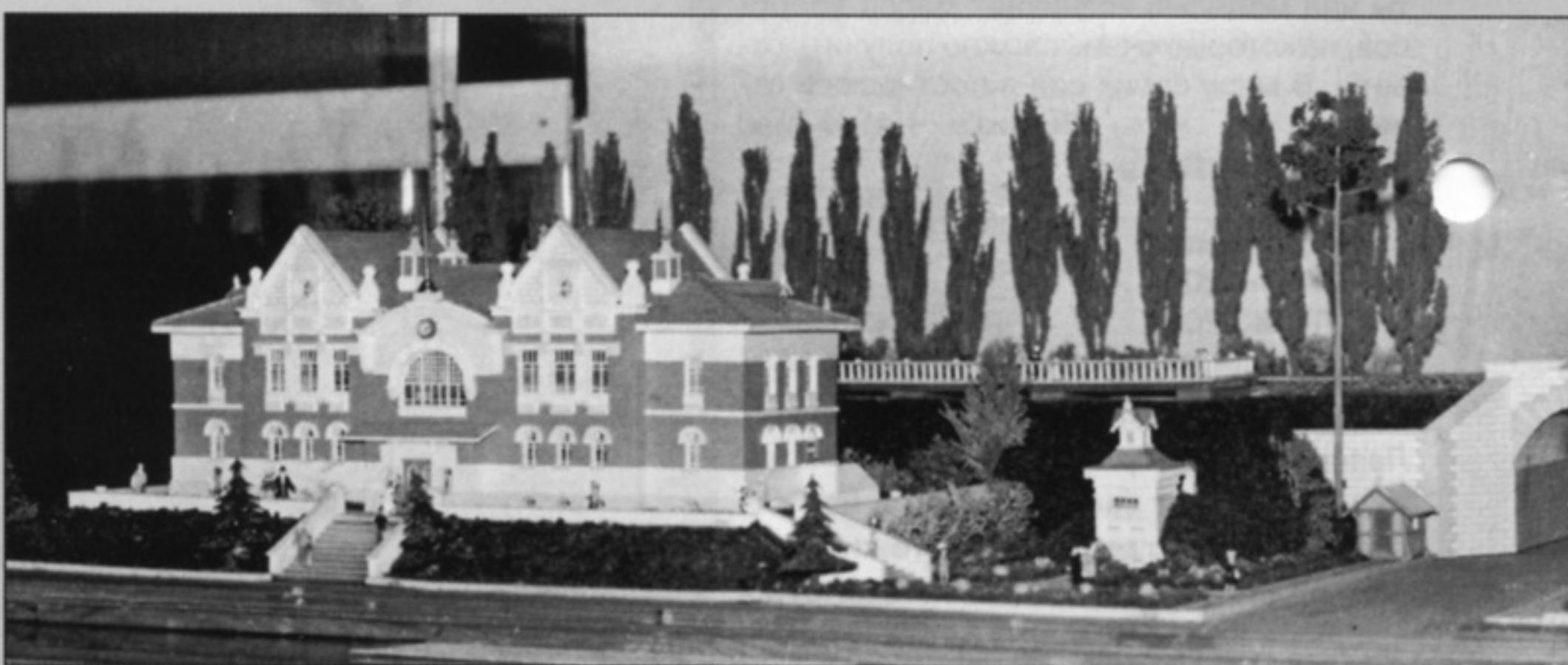
В 1977 году я впервые увидел модели желдортранспорта и «заболел» неизлечимо» этим делом. В столицу я тогда ездил в командировки часто, не меньше раза в месяц. Как теперь говорят, «тусовка» любителей была тогда самая серьезная около и в Детском мире на площади Дзержинского (нынешняя Лубянка). Там знакомились, покупали друг у друга модели, там же я узнал и о кружке в ЦДКЖ. Вооруженный своим тяжеленным «Зенитом» я был допущен в помещение клуба, где и фотографировал клубный макет и работы знаменитых моделистов. По сей день впечатление от архитектурных шедевров Гундорова (назвать «домиками» их язык не поворачивается), изящных фигурок Бойко, моделей Прохорова, Шкляренко и других не меркнет в памяти. И, конечно, главное — это клубный макет. Он и стал главным толчком к строительству моего первого, неуклюжего, но доставившего мне, и моим еще маленьким дочкам, так много радостей, макета в ТТ.

С тех пор прошло много времени, и много чего случилось. Но с этого у меня, и думаю не только у меня, все и начиналось. У всех, кто тогда нашим увлечением «болел», был тогда номер журнала «Моделист-конструктор» с фотографией этого макета. А у меня были мои фото. И, глядя на них, я и учился, как надо строить макет, и получал незримую моральную поддержку. «Видишь, люди строят, у них получается, получится и у тебя», — говорил я себе и строил. И получалось.

В.Мельников

г. Брянск, июль 2005 года

Фотографии, выполненные 25 лет назад в Московском клубе железнодорожных моделистов (ЦДКЖ) Вадимом Мельниковым



1980-

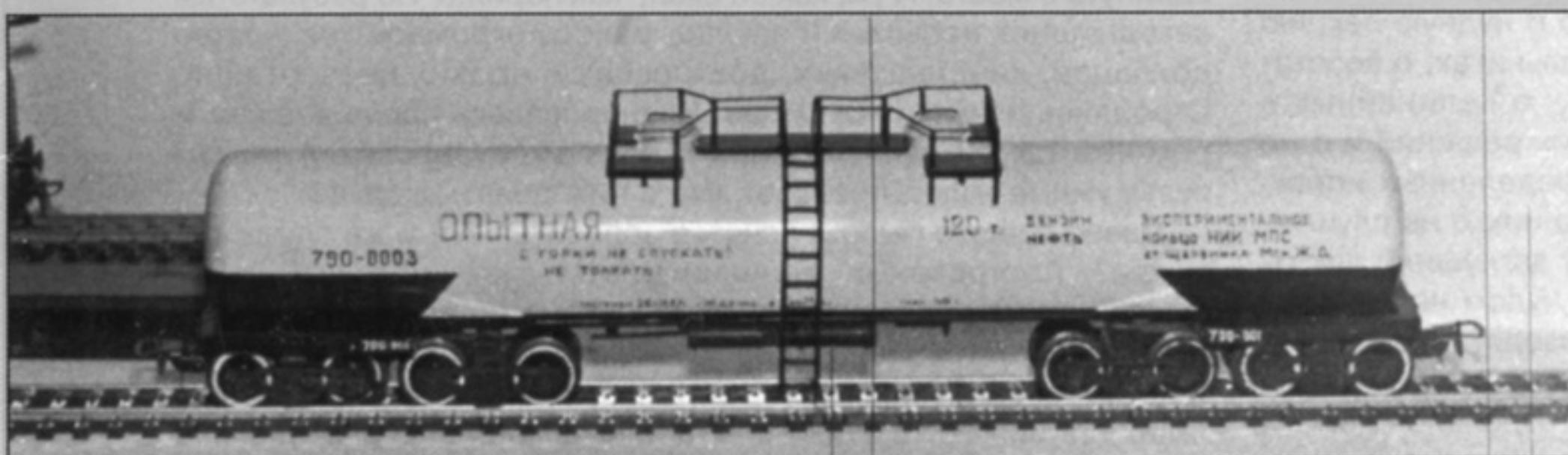
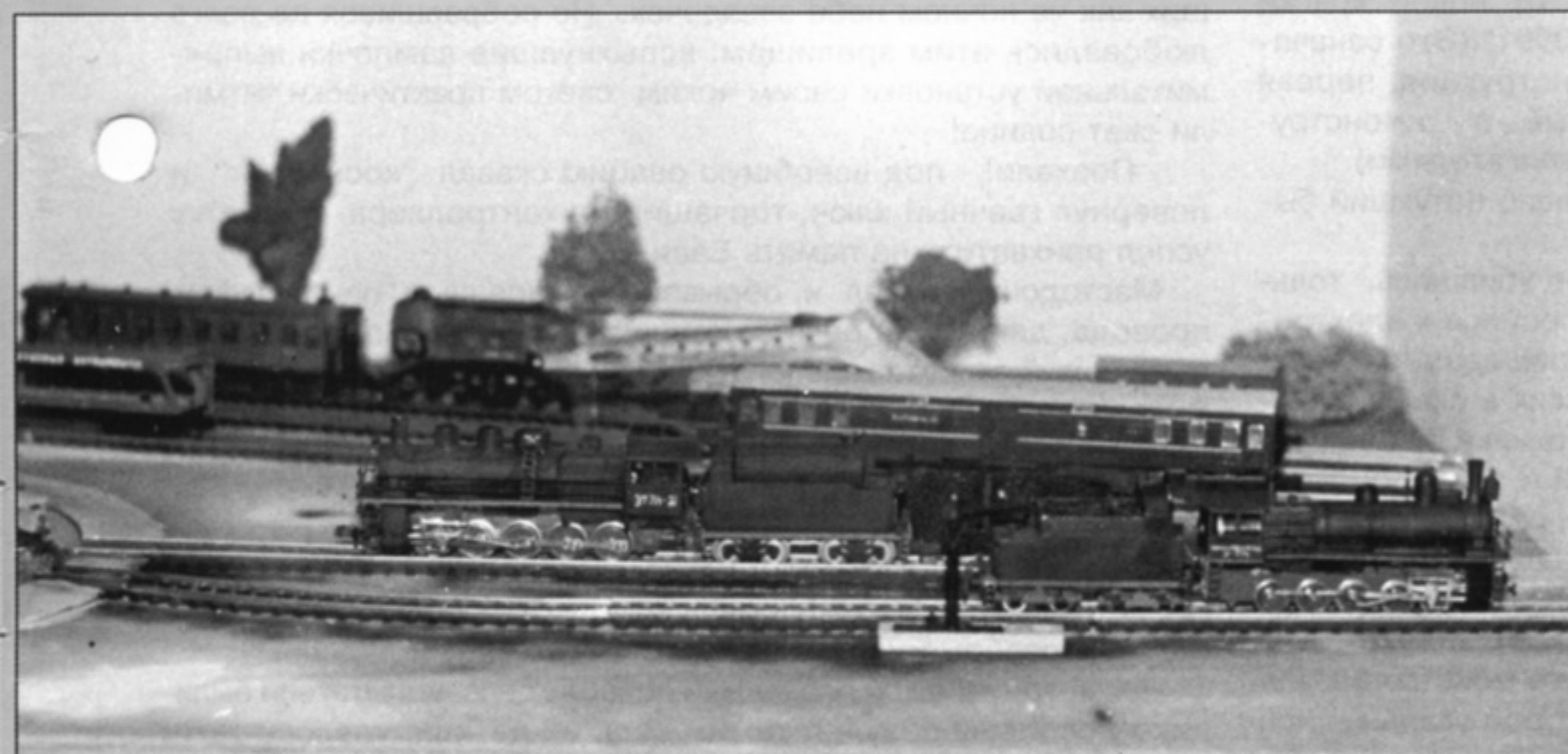
А.Загребельский

Пунктирные воспоминания (О выставке "Локотранс")

Самоделок новых много.
 Вновь июнь, вокзал, дорога.
 Встречи, смех, вагон СВ,
 Размещение в купе.
 Зал, модели, распаковка,
 Стенд, витрины, установка:
 Мост, платформа, тепловоз,
 Крытый, хоппер, скотовоз.
 NEM, масштаб, типоразмер –
 Аккуратности пример!
 Модули, макет, стыковка,
 Гайки, провода, сноровка,
 Подключение, прогон,
 Тумблер, поезд, перегон.
 Речи, колокол, ура!
 Посетителей толпа.
 Вечер, стол, пиво и рыба...
 Разговоры: нормативы,
 ПЕРЕСВЕТ, ТТ-МОДЕЛЬ,
 TRIX, от FALLER карусель,
 ROCO, PIKO, тары-бары,
 Анекдоты и гитара...
 Ретро-поезд, паровоз,
 Дым и пар из-под колёс,
 Видео- и фотосъёмка,
 Бдительность, менты, ментовка...
 День последний. Расстыковка,
 Демонтаж и упаковка,
 Расставание, поклоны,
 Адреса и телефоны...
 Снимки, масса впечатлений
 и отсутствие сомнений:
 Ещё много-много раз
 Праздник –
 дружба –
 ЛОКОТРАНС!!!

P.S. От редакции. Это стихотворение описывает только эмоции, которые присущи каждому из нас, приезжающему на любую из выставок железнодорожных моделей.

И неизвестно, что происходит с человеком, когда игрушечные паровозы, тепловозы, вагоны, стрелки и железнодорожные станции вдруг начинают главенствовать в твоей жизни. Сопrotивляться этому бесполезно – надо принять как должное, как великую магию железной дороги!





СТАЛЬНОЙ МАСТОДОНТ

(фантазия-быль)

В тот год лето выдалось удивительно жарким. В один из дней молодой Васек Апчихин рыскал среди покосившихся теплушек с ржавыми колесными парами и песком в буксах. На его шее развивался пионерский галстук, а в не по-детски желтых зубах торчал бычок "Беломора". В гладком покато лбу Васька, как в зеркале, отражалась станция "Хреновня-Сорт." Он искал здесь новый электровоз с несинхронными тяговыми моторчиками и новым уникальным выпрямителем, собранном на лампочках накаливания, вместо дорогих нынче тиристоров.

Когда Васек оглядывал очередное междупутье, на его затылок плюхнулось что-то теплое и жидкое.

- Хорошо, что слоны не летают, - сказал он, хватаясь за затылок.

Но это был не продукт жизнедеятельности нашкодившей птички, а чей-то плевок, посланный из поднебесья. Васёк поднял голову. На верху котла цистерны с надписью "КЕФИР" сидел с алюминиевым котелком Толик, прозванный "сумой". Свою кликуху он получил в школе за нездоровую любовь к колесно-рельсовому царству и частым путешествиям, по оному обычно без гроша в кармане. Кроме того, он любил понятие мощности и применял его по делу и без дела. Одной из первых его околонаучных работ был трактат на тему "Дифференциальные методы расчета потенциальной мощности рыночного торговца".

Труд не опубликовали, по всей видимости, из-за нерыночного характера тогдашней власти, а к "суме" прибавилось "ватт".

- Эй! Пионер, бросай "бычок". Иди сюда, вид отсюда просто класс, а заодно и "кефирчиком" подогреемся! - Толик опустил бадейку в открытый люк и вытянул ее обратно доверху наполненную прозрачной живительной влагой.

В этот момент мимо Васи прокатилась оторванная колесная пара. За ней с хворостиной гнался человек озабоченного вида. Это был дед Матфей, главный механик депо "Аналог-Пассажирский", на базе которого и осуществлялись испытания нового электрочуда. Не желая быть задетым хворостиной размером с высоковольтный изолятор, Васек мигом залетел на цистерну, откуда и увидел стального мастодонта, подвергавшегося сегодня испытаниям. На глянцевом от новой краски боку локомотива сияла надпись: "ЧУК 01^{мура}-0001". (Это означало: Ч - чрезвычайно У - уникальная, К - конструкция, первая модель, м - модернизированный, у - усиленный, р - реконструированный, с а - асинхронными тяговыми двигателями).

- Вот он! - закричал Апчихин, выплюнув давно потухший бычок.

Толик сверзился с цистерны, к счастью, не убившись, только живительную влагу расплескал. Васек бросился к электровозу, увлекая за собой и Толика, все еще не пришедшего в себя.

Возле электрочуда суеился длинный мужик в скафандре - дань прошлым космическим полетам, да и технике безопасности. Напросившись полюбоваться кабиной и электронными внутренностями мастодонта, Васек бросился, сбив еще не пришедшего в себя Толика, изучать ламповый выпрямитель, не втиснутый в кузов электровоза и потому прицепленный к последнему в виде тендера. Подготовка к плановым испытаниям была в полном разгаре. На крышу стального монстра влезла личность с густой черной шевелюрой, в которой угадывались уже седые волосы, расчесанной на косой пробор. Изящно жестикулируя руками, он начал читать длинную и нудную лекцию о генеральной линии Партии, о каких-то рубильниках, о восстании плантаторов где-то в Южной Америке, о нелинейных и экстремистских элементах, о свете последних решений и о не то длинных линиях, не то длинных руках определенных источников и кругов. В пылу подготовки его особо никто не слушал, тем более, что раздавшийся визг и скрежет заглушили лектора. Он пошатнулся, но удержался на крыше, чудом не ухватившись за оборудование. И правильно! Один изолятор покачнувшись и, отломив от крыши кусок обшивки, свалился вниз, разбившись об голову одного из испытателей. Тот отделался легким испугом. Это пытались запустить компрессор. Но он, выпущен-

ный досрочно со знаком качества к какому-то юбилею, совершенно не имел представления о возложенных на него обязанностях.

Тем временем, с колесной парой подмышкой, и потеряв где-то хворостину, вернулся Матфей. Уж он-то навел порядок! Выловив приковылявшего посмотреть на электровоз Толика, Матфей отправил его в дежурку за насосом. Оратор возобновил монолог. Все бегали, и ему внимал только Васек, понимавший, на удивление, все с полуслова. Раскуренный бычок снова потух и вот-вот вывалится из широко раскрытого рта. Прибежавший Толик пытался вкачать велосипедным насосом (другого не нашлось) воздух в главный резервуар. Он был наскоро состряпан из двух 40-литровых канистр, унесенных человеком в скафандре из подшефного совхоза. Полноватый и шустрый человек, которого все звали "сдобой", лазил под локомотивом с набором гаечных ключей и кувалдой. Он был спец по ходовым частям и пытался вдохнуть жизнь в невероятную конструкцию, собранную из отдельных деталей тракторов, танков, стиральных машин, гидравлических прессов и прочего лома. Что-то не ладилось, но он не унывал и периодически задевал шутками Матфея, который был не в меру озабочен. Накачанного Толиком воздуха было явно не достаточно, так как пантограф, созданный на базе фермы разобранного неподалеку путепровода никак не хотел подниматься.

- Будем варить, - заключил, наконец, человек в скафандре и достал из кармана портативную газовую горелку.

Токоприемник наскоро приварили к контактному проводу и после небольшого совещания решено было привести стального мастодонта в движение. Человек с седеющей шевелюрой, не переставая размахивать руками и говорить что-то о коммутации, замкнул рубильник. Что-то пшикнуло, но мастодонт так и не ожил. Беглый осмотр дал положительный результат: перегорел предохранитель, не выдержавший нагрузки. В интересах науки и транспорта, Васек решил пожертвовать собой! Взявшись руками за оголенные провода он, скрипя зубами, замкнул цепь. Тело его в миг озарилось мириадами мерцающих как на ночном небе звездочек. Но собравшиеся не долго любовались этим зрелищем: вспыхнувшие лампочки выпрямительной установки своим ярким светом практически затмили свет солнца!

- Поехали! - под всеобщую овацию сказал "космонавт" и повернул гаечный ключ, торчащий из контроллера. (Рукоятку успел прихватить на память Вася).

Мастодонт взревел и, обрывая приваренным пантографом провода, двинулся прочь со станции Хреновня-Сорт. Изрядно напуганный ревом стального чудовища, Толик с грустью вспоминал потерянный во всеобщей суматохе заветный котелок.

- Не машина - ракета! - возопил голос из запотевшего от натуги его владельца скафандра.

В подтверждение этих слов, локомотив оторвался в кривой от прозаических рельсов и устремился в ясное чистое небо. Пролетев метров 50, он плюхнулся под откосом в придорожное болото, разбрызгивая вонючую стоячую воду и лягушек.

Несмотря на такой плачевный поворот дела, испытатели были дико довольны результатами: ведь их детище удалось-таки сдвинуть с места. А уж, как он ехал, как парил!!! По результатам сегодняшних испытаний закладывалось огромное количество докладов, кандидатских, докторских и прочих диссертаций. Строились планы на будущее. Планировалось после доводки и ремонта сдать электрочудо в закрома государства. А уж там пусть умные головы решают, что с ним делать дальше!

Давно всё это было... Хочется спросить: «А что же случилось потом?» Достоверных сведений на этот счёт к великому сожалению нет. Но ходят слухи, что испытания стального мастодонта продолжают под покровом секретности и по сей день! Самое главное, что изрядно повзрослевшие за эти годы Васёк и Толик принимают в этих испытаниях самое непосредственное участие.



4-осный вагон-хopper для перевозки минеральных удобрений №58798134. Этот вагон принадлежит частной компании ОАО "Минеральные удобрения". Вагон построен в 2001 г. Фото Ю.Акимова

В большом количестве на магистралях страны работают вагоны -хopperы для перевозки зерна. Фото О.Сергеева





Маневровый тепловоз ТЭМ3-002, тип Со-Со, строился Брянским заводом в 1979-86 гг., 750 л.с., максимальная скорость 100 км/ч