

10/2005 (108)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.info

ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА



**Дом-музей Черепановых
Марий Эл - путешествие**

**МЖТ в Украине
ЧС5- судьба одиночки**

Пожарный поезд





Фото сверху-вниз.

Оригинальная окраска электровоза **ВЛ80Т-922** в депо М.Горький, Приволжской ж.д.

Еще один электровоз в оригинальной окраске **ВЛ80С-2044** появился в депо Петров Вал Приволжской ж.д.

Фото А.Земскова.



2ТЭ116-306 на ст.Россошь (февраль 2002г.) дополняет статью в ЛТ5/2005 "2ТЭ116..." С.Критского, где автор приводит таблицу изменений внешнего вида "стошестнадцатого" с номерными границами тех или иных изменений, видимые, в первую очередь, невооруженным глазом - это изменения конструкции лобовой части кузова в номерах №№295-318. Я хотел бы существенно сузить этот диапазон, так как в феврале 2004 г. в объектив моего фотоаппарата попал 2ТЭ116-306 приписки одного из депо Юго-Восточной ж.д. (см. фото).

Но в моей коллекции есть и другой тепловоз - 2ТЭ116-311 из депо Ртищев-II, где лобовая часть кабины в новом "обличье".

То есть, если считать, что все номера тепловозов "родные", вышеупомянутый диапазон смены формы лобовой части кузова приходится на диапазон номеров №№307-310.

Фото М.Симакова.



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

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

Шеф-редактор
Олег Сергеев

Авторский коллектив:

Ю.Акимов (Москва)
А.Бернштейн (Москва)
А.Белкин (Москва)
В.Буракшаев (Москва)
А.Васильев (Москва)
Дм.Веревкин (Санкт-Петербург)
С.Волков (Ростов/Дону)
В.Власенко (Таганрог)
А.Голубенко (Таганрог)
В.Галкин (Москва)
Я. Дорошенко (Прага)
П.Егоров (Москва)
А.Июффе (Москва)
И.Ивонина (Раменское)
Э.Ершов (Женева)
П.Кондратьев (С.Петербург)
О.Корешонков (С.Петербург)
С.Костыгов (Москва)
А.Колесов (Екатеринбург)
М.Каминский (Москва)
М.Кацер (Новочеркасск)
П.Кашин (Москва)
С.Лизунов (Пензен. обл.)
Дм.Мамин (Москва)
В.Мельников (Брянск)
А.Никольский (Москва)
Н.Палиенко (Киев)
А.Расчетаев (Челябинск)
Дм.Строкань (Астрахань)
Н.Семенов (Монино, Моск. обл.)
Дм.Чернов (Истра, Моск. обл.)
Р.Хубиев (Ставрополь)
Ю.Филатов (Омск)

Подписка через редакцию:
1 полугодие 2006 (1-6) 540 руб.
2006 год (1-12) 1080 руб.

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

Точка зрения авторов может не совпадать
с мнением редакции
Ответственность за содержание рекламы несет
рекламодатель

Использование материалов только с разрешения
редакции

Редакция вступает с авторами
в вняющую переписку
Свидетельство о регистрации №77-1666
Заказ № 8390 Тираж 1000 экз.
Печать ЗАО "Фабрика Офсетной Печати"
(Москва), октябрь 2005
В розницу цена свободная

© "Локотранс"

www.lokotrans.info



СП-21305 на ст.Дебальцево -пасс. 1991 г. Фото В.Власенко

"Локотранс" 2006г.

1 полугодие 2006г. (№1-6) - 540 руб.
(с почтовой доставкой по России)

Подписка и получение из редакции. Своевременная подписка на
"Локотранс" - простой способ получать журнал и
экономить время и деньги

14-й год издания!

4
7
8
9
10
13
16
26
28
38
50
53

ПАНОРАМА
ПОЧТОВЫЙ ВАГОН
КОЛЛЕКЦИОНЕР
ИЗ ЛИЧНЫХ КОЛЛЕКЦИЙ
МУЗЕЙ

Единственный в Украине
ДЕПО

Электропоезда Московского узла 1929-1995
Для профессионалов важны факты (Об эстонских GE)

ЧС5 - судьба одиночки
УЗКОКОЛЕЙКА

Экспедиция в Мари Эл
ИЗ АРХИВОВ

"Омская правда" 50 лет назад...

ТАК ГДЕ ЖЕ ФАКТЫ!

Американские тепловозы в Эстонии

МУЗЕИ И МОДЕЛИ

Дом-музей Черепановых

ПАКГАУЗ

Пожарный поезд

120 лет фирме Auhagen

ПРИВЕТ С ДОРОГИ

Есенинская станция

Фотография сто лет спустя

Обложка: ЧС4-124 в депо Балашов Ю-Восточной ж.д., май 2002 г. Фото Дм.Мамина
В кадре: Модель паровоза СО17-3291 в масштабе 1:30. Экспонат дома-музея Черепановых.
Автор работы Токарев В.Г. Нижний Тагил.

Обложка: ЧС2К-826, Москва-Сортировочная. ПТОЛ. 2004 г. Фото М.Симакова



... В тульскую дирекцию пригородных перевозок (ТДПП) из депо Раменское был передан электропоезд **ЭР2-1185**. В настоящее время парк электропоездов как Тулы, так и Новомосковска, в целях унификации подвижного состава, полностью укомплектован моделью ЭР2 с прямоугольной кабиной. Электропоезда передаются в ТДПП из ТЧ Московской области. ТДПП обслуживает участок Тула-Серпухов-Москва, Тула-Орел, Орел-Курск, а также Новомосковский узел.

Денис Денисов



...В июле 2005 г. сгорели два (!) электровоза **ЧС4 №№ 112 и 139**, работавшие в качестве рельсосмазывателей. Обе машины были приписаны депо Балашов Ю.Вост. ж.д. В результате, на сегодня в этом депо осталось всего 58 машин этой исчезающей серии.

ЧС4-112 на ст. Аркадак Ю.В. ж.д., рельсосмазыватель. 2000 г. Фото А.Земскова



На РВР возобновилось производство дизель-поездов

После семилетнего перерыва на **Рижском вагоностроительном заводе** возобновилось производство полноценных дизель-поездов. Еще осенью прошлого года был подписан предварительный договор с Белорусской ж.д. на поставку новых дизель-поездов. Пока подписан контракт о поставке до конца 2005 г. двух составов.

По состоянию на 07.10.2005 полным ходом идет сборка двух шестивагонных дизель-поездов ДР1Б с номерами 500 и 501. Сейчас в цехах в разной стадии готовности находится 9 вагонов. Первый ДР1Б-500 будет иметь в составе два вагона повышенной комфортности.

На моторных вагонах дизеля (М-756-Б2) и гидропередачи (ГДП-1000М2) уже смонтированы. Кабина машиниста пластиковая, очень необычной формы. Сборка идет очень интенсивно, однако, для второго состава (ДР1Б-501) моторные вагоны еще даже не построены. «Рабочая» презентация должна состояться 27 октября, когда на завод придут представители депо, руководящий состав БЧ, также ожидают делегации с Московской и Октябрьской ж.д. Официальная презентация и передача первого дизель-поезда должна пройти 10 ноября, в день экономического форума по сотрудничеству Латвии и Беларуси в присутствии министра транспорта Белоруссии. Если эксплуатация первых двух составов будет успешной, то в следующем году планируют подписать контракт с Белорусской ж.д. на поставку еще 18 дизель-поездов ДР1Б. Кроме того, по согласованию с руководством Белорусской ж.д., на заводе идет проработка проекта скоростного дизель-поезда (рабочее обозначение ДР3) рассчитанного на эксплуатацию на скоростях до 140 км/ч. На дизель-поезд планируется установить немецкие силовые установки «MTU» и австрийские гидропередачи «Voith»...

Иван Руднев (Рига)



www.mvk.ru

+7 095 995-05-95



более 200 участников!
более 10 000 посетителей!
Базовое выставочное мероприятие транспортной
индустрии России и СНГ



www.tforum.ru

ITF

международный
транспортный
форум

2006

11-14 апреля
Москва, КВЦ «Сокольники»

транспорт

железнодорожный

пассажирский

промышленный

автомобильный

логистика. транспорт. склад | транспортная безопасность | инвестиции, лизинг и страхование
современные комплектующие и материалы | сервисное обслуживание | экология
таможенные услуги

Базовые мероприятия ITF'06:

- Конференция Министерства транспорта РФ
- Конференция «РЖД-партнер»
- Презентация участников
- Обучающие семинары и конкурсы

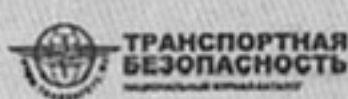
Участие в ITF является мощным инструментом продвижения
продукции на рынке, установления новых деловых контактов
и рекламной акцией в кругу целевой аудитории потребителей.

Организаторы: ОАО «РЖД», АСПРОМТРАНС, «РЖД-Партнер» - деловой журнал, АСМАП, выставочный холдинг MVK



Выставочный холдинг MVK: тел./факс: (095) 105-34-82, e-mail: pma@mvk.ru

Генеральный
информационный
спонсор:



Информационные
спонсоры:

Основные
Средства

Морские вести



Информационная
поддержка:

Грузовик
пресс

ЕВРОЗИМ
ВЕСТИ

transportweekly.com

Из жизни промтранспорта...

Немало тепловозов работает в промышленности, но, где и как, сейчас можно узнать лишь встречаясь с машинистами с различных производств и посещая эти места.

Например, в Тунгуйском угольном разрезе (Читинская обл.) наряду с тепловозами 2ТЭ10М, еще работают два двухсекционных ТЭЗ, также незаменимые в угледобыче ТЭМ2, ТЭМ2У, ТЭМ7, ТЭМ7А. «Тэмки» работают на вывозе со дна разреза угля и породы, максимальный уклон на разрезе 20‰, условия работы вынуждают часто гонять машины на ремонт в Уссурийск, Даугавпилс, или на, имеющий хорошую ремонтную базу, Бородинский разрез (Красноярский край).

Сгорая на работе (в прямом смысле), тепловозы окупают себя не раз, несмотря на эксплуатационные затраты, так как уголь идет на экспорт во многие зарубежные страны. По разговорам со многими машинистами приходишь к выводу, что «семерки» оказались недолговечными машинами. Многие тепловозы, не выдержав работы в промышленности уже списаны, особенно ТЭМ7А, при том, что еще успешно повсеместно работают ТЭМ1 и ТЭМ2. На том же Тунгуйском разрезе еще работает ТЭМ2-0059.

2.

Нередки в промтранспорте столкновения и аварии, однако если посмотреть на тушу ТЭМ7, то подумаешь, ну что такой сделается?

Недавно на Харонорском разрезе столкнулись ТЭМ7А-155 и 192. Обошлось без тяжелых последствий для локомотивов и бригад. Но, если такая машина налетит на другой локомотив, то ремонт может уже не потребоваться.

Лет восемь назад промышленный ТЭМ7 с груженным составом налетел на ВЛ10У. И если тепловоз по сей день работает, то электровоз пришлось списать на металлолом.

На одном из разрезов, однажды, секция ТЭЗ по вине машиниста проломила тупик и упала вертикально с уступа карьера. Поднять не было возможности, и пришлось ее засыпать породой и углем, чтобы не мозолила глаза начальству. Это еще легкий случай. Бывает, из-за отказа тормозов, на карьерах под откос идут целые составы.

В прошлом много аварий на промтранспорте было по вине нетрезвых локомотивных бригад. Однажды, пьяный экипаж на ТГМ1 наехал на ТГМ3, у ко-

торого от удара согнуло раму кузова. Бригада этого тепловоза также была нетрезвой и бросила машину ради поисков дополнительного спиртного - «тормоза» мужиков уже не держали. Однако затянуть стояночный тормоз на тепловозе перед уходом не забыли.

Нередкостью раньше такое было и на магистральных линиях, совершались тяжелейшие крушения. В 1980 году одна пьяная бригада уснула на 16‰ уклоне, и грузовой поезд развил скорость 115 км/ч вместо положенных 40 км/ч. В кривой перед станцией головная секция тепловоза ТЭЗ оторвалась от поезда и вылетела с колеи в чей-то огород, поезд ушел дальше и был принят в улавливающий тупик. В результате было разбито 46 вагонов и тепловоз. Экипаж «летающей тройки» после такого полета остался живой, но были осуждены — ведь раньше за такое крушение в СССР машинист мог получить от 4 до 8-10 лет лагерей, помощник до 6 лет, в зависимости от ущерба и тяжести содеянного перед государством и людьми.

3.

В промтранспорт ушли работать некоторые «тэмки», которые должны были идти на экспорт, но по некоторым причинам остались в нашей стране. На Харонорском разрезе, наряду с вышеуказанными серийными «тэмками», работает ТЭМ7А-1005. Машина готовилась на экспорт, но попала в Сибирь. Кабина тепловоза не была оборудована отоплением, и машинистами пришлось самостоятельно установить отопительные приборы. Все указа-

тельные таблички в тепловозе на английском языке.

Возможно некоторым любителям встречались ТЭМ2 с четырехтысячной нумерацией, в основном, они в промышленности. Возможно, за такими номерами скрыты нереализованные экспортные машины, но известны и другие пути создания таких номеров. К примеру, в нефтегазовой промышленности Когалыма работает ТЭМ2-4001 (заводские таблички на кузове сейчас отсутствуют, но в 1994 году таблички БМЗ еще были). Ранее тепловоз работал на Свердловской ж.д., но на нем случился пожар. Дорога, чтобы не тратиться на ремонт, почему-то его списала. Списание не помешало немедленно в таком состоянии тепловоз продать в частные руки и отогнать на ремонтный завод, где машина и получила такой номер. Раньше в «прихватизационные» девяностые годы в Сибири можно было купить тепловоз за ... 1 (одну!) тысячу рублей. Но, что это в сравнении со скупкой за бесценок заводов и прочего! Сейчас за бесценок тепловоз не купишь. К примеру, недавно, на местный «Вторчермет» пригнали вполне работоспособную ТЭМ1М, аж из туркменского Казанджика. Проводники готовы были продать ее любому за 1 млн. руб. Но покупателей не нашлось, и для этого тепловоза челябинский «чермет» стал последней станцией в его судьбе, как и для огромного числа паровозов, тепловозов, электровозов (с соседнего ЧЭРЗ поставляют) порезанных здесь за много лет.

ТЭМ2-5059 погрузочно-разгрузочного транспортного управления г.Кумертау. Фото Е.Макарова





Эксперименты над тяговым подвижным составом в России продолжают. В январе 2005 года Челябинский электровозоремонтный завод для создания газотурбовоза подготовил **ВЛ15-008**. Внутри кузова полностью отсутствует оборудование, убрано крышное оборудование кроме воздухозаборников, тяговые электродвигатели установлены только на II и III тележке каждого кузова, оставлена внешняя «родная» пневматика (главные резервуары и прочее), от установки новой кабины и прочего отказались. Для установки газовой турбины, по некоторой информации, «полуфабрикат» в июне ушел на Воронежский ТРЗ.

Это техническое чудо создается для линии Новый Уренгой-Тюмень, где должен будет водить тяжеловесные поезда с газом и нефтепродуктами. С помощью железнодорожного транспорта (будут строиться новые линии) планируется освоение богатств Полярного Урала и газотурбовозы наверняка будут здесь востребованы, учитывая низкую стоимость топлива.

А.Расчектаев

... к вопросу о «деревянной» железной дороге. Часто так называют линии с деревянными шпалами. Но есть и другие элементы из дерева. При работе на ст. Анатольская Свердловской жд. по смене трансформатора на тяговой подстанции ЭЧ-7 обнаружили вот такие накладки на стыке. Что говорить — двадцать первый век!

Олег Долматов, фото справа

Три номера в одном электровозе

Со всех сторон (в прямом смысле) интересный электровоз **ВЛ60К** работает маневровым на станции Каменоломни. Бортовые номера электровоза гласят, что это — №2202, но если посмотреть заводские таблички, то одна от электровоза №1853, на другой боковине электровоза от №2323.

В шестидесятых годах для опытной эксплуатации, в депо Барнаул был приписан тепловоз **ТГ102**, но из-за конструктивных особенностей и других причин от эксплуатации этих машин в Западной Сибири отказались.

Партия новейших тепловозов **ТЭМ18Д** поступила в этом году в депо Тайшет, Чита, Белогорск, Борзя, Тюмень, Свердловск.

Пожалуй самым восточным пунктом, где работали тепловозы **ЧМЭ2**, является Челябинск. До 1992 года 4 тепловоза работали в технологических перевозках на Челябинском ЭРЗ, порезали их в тот же год.

А.Расчектаев



ВЛ15-008 на ЧЭРЗ готов принять новую «начинку». Фото А.Расчектаева



Фото О.Долматова

Один из редких снимков ЧМЭ2-041. 1960-е годы.
Фото из собрания Дм. Строкания



Филателистический обзор художественных маркированных конвертов (ХМК) железнодорожной тематики



Россия.

Все ХМК с буквой «А»

27.01.2005 РЖД. Российские железные дороги. Москва. Киевский вокзал. Слова президента РФ В.Путина: «Пусть Москва сегодня подарит нам радость, прекрасное настроение, а мы подарим ей заботу о москвичах, заботу о городе и любовь к Москве».

31.01.2005 РЖД. Российские железные дороги. Паровоз ЛВ – продолжение серии паровозов «Победа». Слова президента РФ В.Путина: «...2005 год для всех нас особый – год 60-летия Победы в Великой Отечественной войне». (Илл. 1)

04.02.2005 РЖД. Российские железные дороги. Здание Управления Министерства Путей сообщения, г. Москва. Слова президента РФ В.Путина: «...Сегодня – чтобы в непростых условиях глобальной конкуренции занимать ведущие позиции – мы должны расти быстрее, чем остальной мир».

04.02.2005 РЖД. Российские железные дороги. Электропоезд серии ЭМ2-030. Слова президента РФ В.Путина: «Транспортному комплексу в последние годы уделяется повышенное внимание», (Илл. 2).

10.02.2005 РЖД. Российские железные дороги. «Счастливого пути!» С.-Петербург. Ладожский вокзал. Слова президента РФ В.Путина: «Среди наиболее значимых задач, стоящих перед страной, хотел бы особо выделить еще одну – это развитие транспортной инфраструктуры».

22.02.2005 РЖД. Российские железные дороги. Железные дороги на службе Великой России! «Спутник» - принципиально новый вид пригородного электропоезда. Слова президента РФ В.Путина: «Основной целью любых наших действий является повышение качества жизни людей».

22.02.2005 РЖД. Российские железные дороги. Железные дороги на службе Великой России! Электропоезд нового поколения. Слова президента РФ В.Путина: «Надо довести до конца модернизацию в железнодорожном транспорте...» (Фактически на рисунке – коломенский тепловоз ТЭП70), (Илл. 3).

22.02.2005 РЖД. Российские железные дороги. Железные дороги на службе Великой Рос-

сии! Электропоезд нового поколения. Слова президента РФ В.Путина: «Надо довести до конца модернизацию в железнодорожном транспорте...» (фактически на рисунке – коломенский тепловоз ТЭП70), (Илл. 4).

24.02.2005 РЖД. Российские железные дороги. «Счастливого пути!». Москва. Площадь трех вокзалов. Слова президента РФ В.Путина: «...Москва задает темп всей России, на нее равняются».

(25.04.2005) 70-летие открытия первой линии Московского метрополитена. Первый день выпуска почтового блока «15 мая 1935 года открыта первая линия московского метрополитена» - изображение станции «Сокольники» и ЦПКиО им.Горького. Москва почтампт. К блоку издан такой же ХМК. (Илл. 5)



Маркированный конверт (тариф А) «15 мая 1935 года открыта первая линия московского метрополитена» на фоне схемы Московского метрополитена два изображения: метровагон и вагон легкого метро. (Илл. 6)



FD20-1495, Львов, 1986 г. Фото В.Власенко

Снова паровозы ФД

...В ЛТ№ 8/2005 была дана информация по паровозам ФД. Список паровозов закрывает паровоз №4341. Примерно за месяц до появления статьи, от одного бывшего работника депо Курган ЮУЖД удалось узнать, что у них работал **FD20-4341 с именем «Парижанка»**, так как этот паровоз в 1937 году, на всемирной выставке в Париже был награжден медалью. Высокий номер был дан, чтобы весь мир знал, что в СССР уже многие тысячи этих прекрасных паровозов работают на магистралях, хотя последний выпу-

щенный в 1937 году паровоз имел №1933. В депо Курган первые паровозы ФД пришли в сентябре 1935 года и, внимательно изучив машину, многие машинисты брали рекордные веса. Так, 9 февраля 1936 года курганский машинист П.И. Сидоров провел поезд весом 10618 тонн!

По его примеру челябинский машинист И.Т. Мартынов провел поезд весом 11310 тонн! Знаменитый курганский машинист И.П. Блинов на своем паровозе FD20-2697 (теперь это памятник на ст. Курган) провел эшелон весом 11400 тонн, это пять весовых норм!

Из первых поступивших в Курган

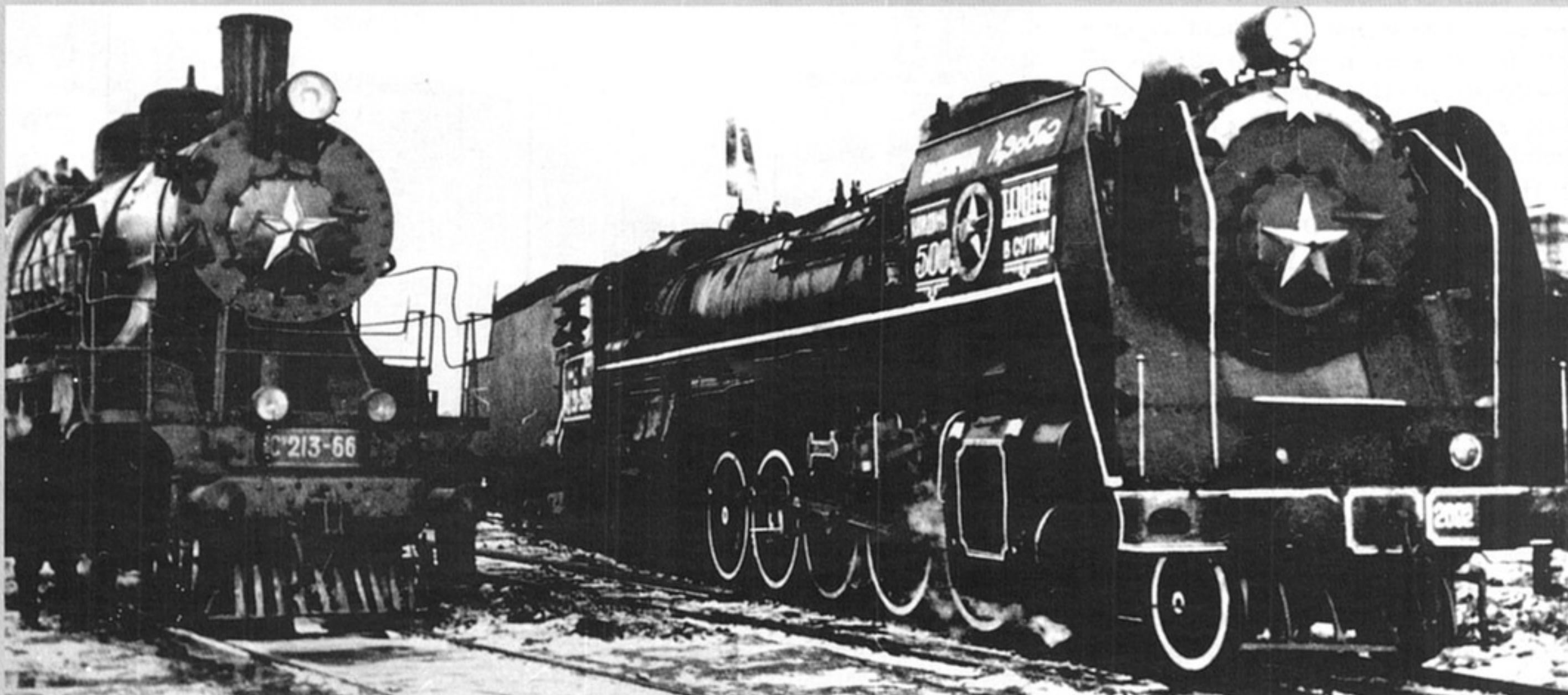
паровозов серии ФД известны №608, 609, 623, 629, 632, 635, 639, 665, 683, также пришли позднее 2032, 2938, 3169 «Комсомолец» и многие другие.

А.В.Расчектаев

...Стало известно и о судьбе некоторых паровозов, ушедших в Китай. FD20-1227 стоит в железнодорожном музее в Sujiatun. FD20-1653 - в музее в Bautou, FD20-1979 - в музее Kangzhuang, но тут присутствует несовпадение последних двух номеров со списком.

В.Власенко

FD20-2092 и С'213-66. Архивный снимок





В. Власенко

Единственный в Украине

Все существующие на просторах бывшего СССР немногочисленные музеи натуральных образцов железнодорожной техники объединяет одно — это площадки под открытым небом. Первой попыткой отойти от этого экономически вынужденного стандарта стал музей Донецкой железной дороги. Часть его территории закрыта от ветра, снега и дождя крышей бывшего паровозного депо. Его-то в октябре 2004 года мы и решили посетить с моим давним попутчиком по путешествиям Дмитрием Сазоновым.

Из Таганрога выехали ночным поездом в кабине электровоза. Отцепку от поезда в Иловайске успешно проспали и уехали на ПТО, оказавшись на нелегальном положении на территории «незалежной Украины». Пришлось возвращаться на вокзал для сдачи властям. Власти выдали зелененькие бумажки, куда мы внесли свои паспортные данные и обозначили цель визита. После этой процедуры наши персоны стали законными гостями другого государства. Если бы нам с отцом году этак в 84-м, когда мы приезжали сюда электричкой, чтобы пофотографировать «горячие» паровозы, сказа-

ли, что это будет заграница, мы бы даже не смогли себе этого представить!

Спешно погрузились на дизель-поезд до Донецка. За окном проплыло бывшее паровозное веерное депо. В

50 – 60 годах парк локомотивов составлял около 300 паровозов (в основном ИС, ФД, СО, С^у, ЭВ/М).

Сегодня же даже заброшенного тендера в заросшем деревьями тупике не увидишь... Не поднимаются столбы



паровозного дыма и с территории топливного склада, ставшего в конце 80-х последним приютом «горячих» паровозов в Иловайске.

Дизель-поезд набирал скорость и, от нечего делать, я углубился в изучение интерьера вагона. Раньше он сверкал хромом светильников, вешалок, полок, ручек. По богатству убранства дизель-поезда напоминали вагоны-салоны для руководящих работников. Теперь же все казенно: примитивно окрашенные железки, подкрашенный пластик и т.д.

Прибыли на ст. Ясиноватая, вокзал которой подвергался «евроремонту». Вообще по обилию евростроительных работ на Донецкой ж.д. создалось впечатление определенного экономического подъема. Зачем только ломать и калечить старое, не лучше ли его реставрировать и сохранять? Но чиновничье мышление на территории СНГ (или как теперь назвать эти просторы?) имеет общий знаменатель. Прервав мои размышления о бренности существования, у окна нашего поезда остановилось что-то нелепое и коробчатое. Да простят меня любители современных электричек – не поднялась у меня рука с фотоаппаратом на изделие современных украинских электровазостроителей. Свежо еще в памяти обилие «сундучков» СР/3 на фоне великолепного здания вокзала.

Но, не все так плохо на Донецкой ж.д. с историческим подвижным составом. Как и в старые добрые времена в голове поездов стоят незаменимые ВЛ8.

В Донецком музее нас радушно встретил его директор Владимир Николаевич Донченко. Когда-то он был просто коллекционером железнодорожных раритетов. По стечению обстоятельств его коллекция попала на глаза высокому руководству Дон.ж.д. и Владимиру Николаевичу предложили создать музей, с чем он блестяще и справился. Большая часть его собрания перекочевала в экспозицию музея.

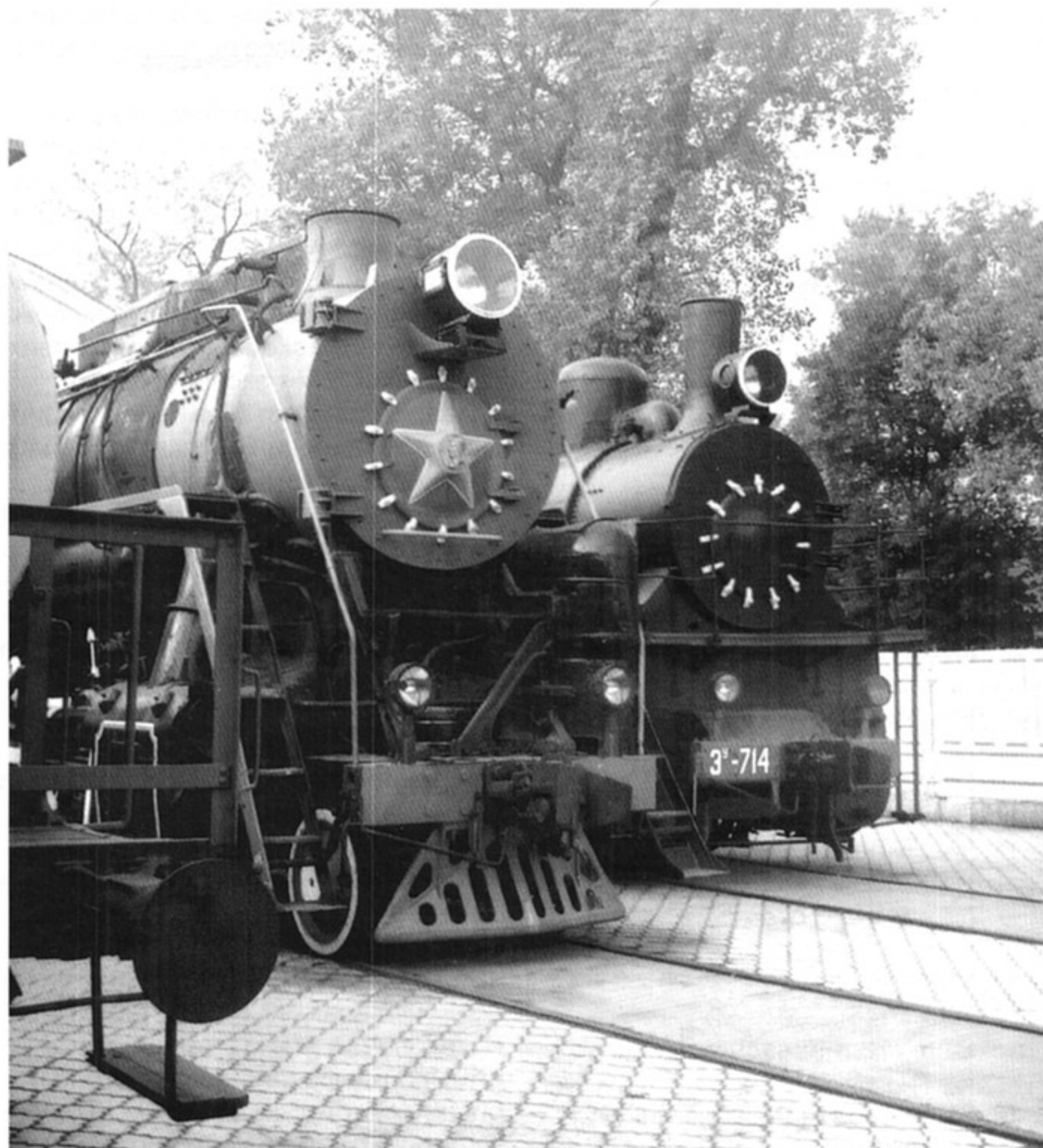
Витринная составляющая музея по-прежнему располагается в двух почтовых вагонах. Два трофейных двухосных крытых вагона (похожие на наши НТВ), оборудованы по мотивам турных «теплушек» времен Великой Отечественной войны. В одном из них отдыхали паровозные бригады, в другом ютились военные младшего и среднего ком.состава. Есть даже женская половина, оборудованная с учетом особенностей мировосприятия – вазочка, рушник, икона. Конечно, эти вагоны, до передачи музею использовавшиеся как жилье в ПМС, турным полностью не соответствуют. В «теплушках» было, как минимум, две двери с раз-

ных сторон для удобства эвакуации в случае пожара. Но, тем не менее, ничего подобного в других наших музеях пока нет. Вход в эти вагоны ограничен из-за малой степени цивилизованности некоторых посетителей.

Осматриваем экспозицию натуральных образцов.

Недавно она пополнилась паровозом 9П-389. До передислокации в

Донецк он являлся памятником последнему паровому локомотиву на Константиновском металлургическом заводе. Еще давно его водрузили на небольшой постамент у проходной. Но время брало свое – паровоз ветшал. И вот донецким музейщикам удалось уговорить руководство завода благо-разумно поступить с раритетом. Увы, из-за катастрофически малых площа-



дей 9П пришлось разместить на отрезке пути у выездных ворот музея. Вообще территориальный вопрос стоит остро. С одной стороны, музей ограничен станцией, с другой – частным сектором. Да и трехстойловое депо музей делит с институтом.

Сегодня в музее находятся:

1. ЭМ735-76
2. ФД20-1393
3. ТГМ23Б-3390
4. 9П-389
5. НТВ (вагон)
6. Двухосных австрийский крытый вагон (переделан под «теплушку»).
7. Двухосный трофейный крытый вагон (переделан под «теплушку»).
8. Двухосная платформа с фальшивыми металлическими бортами.
9. Двухосная немецкая цистерна с тормозной площадкой.
10. ЭУ714-37
11. Л-1831
12. ЧМЭ5-0008.

В цехе стоят:

13. ТЭ-6115
14. ТЭЗ-7643 (2 секции)
15. ВЛ8-773 (принадлежит институту)
16. 2ТЭ116-821 (1 секция - института, 2 – музея).

В начале 90 гг. ТЭ-6115 был приобретен в Лунинце (Бел. ж.д.) киевской фирмой «Лева Ю.К.» для вождения ретро поездов. Позднее машину «приватизировал» центр делового сотрудничества «Джерело» и катал на нем иностранцев. В результате судебных

тяжб между вышеозначенными организациями паровоз попал из депо Коломыя в музей.

Внутри здания депо ведется ремонт, и, со временем, «витринная» экспозиция переберется под стационарную крышу. Есть у музея и план приобретения новых экспонатов. На одном из «вторчерметов» Донбасса донецкие энтузиасты обнаружили в горе лома двухосный узкоколейный паровозик. Вскоре он станет экспонатом.

Предстоит восстановление варварски порезанного Ъ (мягкого знака), стоявшего у выставочного центра.

В депо Славянска проходит ремонт трехвагонная электричка СР₃. Вот-вот в музей прибудет узкоколейный паровоз с одной из демонтируемых узкоколеек западной Украины. Под него уже уложен отрезок пути при входе в музей. Пополнится коллекция и вагоном-салонном ВЛК-типа, который использовался в качестве жилья на турбазе под Дебальцево.

Вечером мы побывали в гостях у известного донецкого коллекционера и радателя музея Куценко Анатолия Николаевича. Он продемонстрировал нам гордость своей коллекции – модель паровоза ИС в масштабе 1 : 18. Изготовлена она из картона, но настолько профессионально, что материал выдает только малый вес паровоза. Модель тщательно проработана. Воссозданы все приборы и арматура в будке. Переводится реверс, вращается стокер, качаются колосники, открывается поддувало, включается освещение экипажа, буферные фонари и прожектор. В дымовой коробке располагаются дымовытяжные приборы, а за дверцей в тендере стоит машина сто-

кера. ИС смастерил профессиональный моделист. Первоисточником при изготовлении были альбомы чертежей паровозов ИС и ФД, а также натура в Киеве.

Ночлег донецкие коллеги организовали нам в одном из вагонов музейной экспозиции. Всю ночь мимо нашего пристанища с грохотом и лязгом проносились ВЛ8.

Утром мы с Дмитрием предприняли вылазку на перегон для фотографирования. По моей части кроме «ископаемых» ВЛ8 на Донецкой дороге ничего не сохранилось. Несколько вытопленных и разграбленных «ЭРок» ждут своей участи на последней базе запаса дороги в Чернухино. В Дебальцево сносят цеха бывшего паровозного депо...

Отсняв несколько кадров с ВЛ8, возвращаемся на станцию. Попрощавшись с музеем, размещаемся во второй кабине ВЛ8, который доставил нас и пассажирский поезд в Ясиноватую. Здесь «восьмерка» сменяется на ЧС7. Разговорились с бригадой. Вызвало удивление, что зарплаты на Укрзализнице «не ниже российских». При этом цены в Донецке ниже наших (не считая бензина, который дороже на два рубля за литр в российском эквиваленте. От Ясиноватой до Иловайска меньше часа езды. Наш поезд раскачивается на стрелках вливается в море вагонов северного парка огромной станции.

И вдруг, справа за забором какого-то склада мелькает черный силуэт паровоза. Или ЭМ или ЭР довоенного выпуска. Позже выяснилось, что в Иловайске, наконец-таки, решили поставить памятник. Впервые такая идея возникла на Совете ветеранов депо еще в 1984 году. На базе запаса в Зеркальном тогда еще стоял последний ФД20-1335 «Комсомольский», но все было «спущено на тормозах». Паровоз порезали, а о моей подвижнической деятельности в деле его сохранения сообщили в КГБ...

В Иловайске пересаживаемся на северо-кавказский ЧС4^т. Времени на визит в погранслужбу для сдачи зеленых бумажек уже не остается. Не объявят ли нас, по истечении 3 месяцев - время действия бумажки - в розыск, как незаконных эмигрантов? Но, на наше счастье, у электровоза празднично прогуливался упитанный пограничник, принявший у нас «гринкарты».

Через 3 часа впереди показалась ст. Марцево. Расстаемся в кабине электровоза, и я выхожу в Таганроге, а Дмитрий едет домой в Ростов.

Фотографии В.Власенко



Электропоезда Московского узла 1929-1995 гг.

3 августа 1929 г. на участке Москва-Ярославская - Мытищи было открыто движение пригородных электропоездов на Московском узле.

С 1 октября 1929 г. электропоезда начали работать в общем графике, полностью вытеснив паровую тягу на этом участке. Движение обслуживалось трехвагонными секциями, состоявшими из моторного вагона и двух прицепных. Один из прицепных вагонов имел багажное отделение для перевозки почты и грузобагажа.

Моторные вагоны стояли в середине секции и имели обозначение ЭМ (Электровагон Моторный) с номерами ЭМ401, 402 и т.д., прицепные обозначались Э (Электровагон). Вагоны без багажного отделения имели номера Э501, 502 и т.д., а вагоны с багажным отделением имели номера Э601, Э602 и т.д.

В конце 20-х годов пригородным электровагонам Северной ж. д. был присвоен номерной ряд в пределах от 401 до 699 и подобное обозначение использовалось в депо Москва-3 Северной ж. д. до 1936 г.

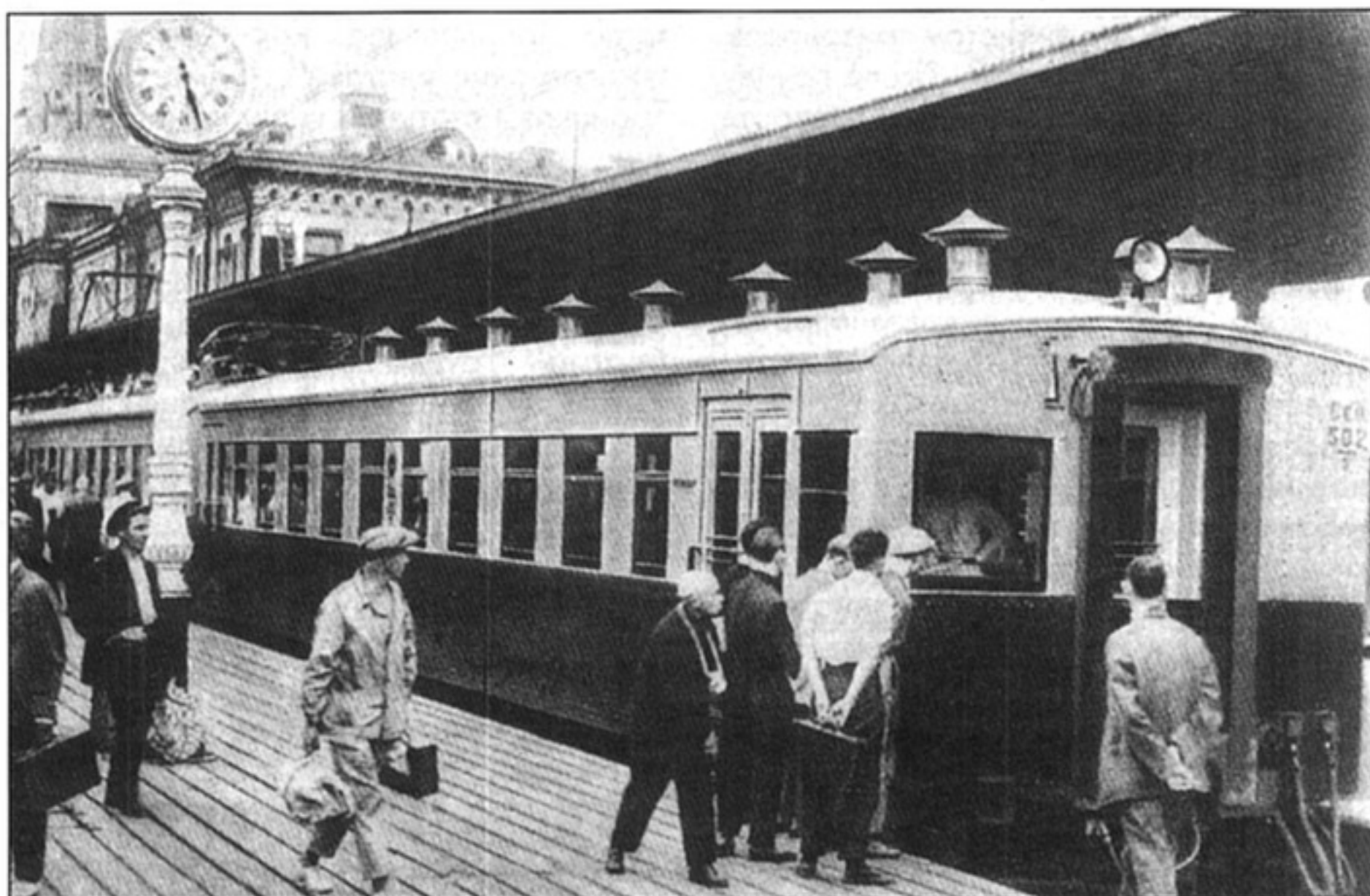
В 1936 г. вагоны электросекций получили новую систему обозначения, которая без изменений сохранилась до конца 20-го века. По этой системе моторные вагоны получили обозначение в следующем порядке — ЭМ401 получил обозначение Св-001, ЭМ402 — Св-002 и т.д. (Северной дороги с электрооборудованием "Виккерс"). По этой же системе прицепным вагонам присваивался номер моторного вагона с добавлением цифры «1» для прицепных вагонов без багажного отделения и «2» для прицепных вагонов с багажным отделением. Вагоны Э501 стали Св-1001, Э601 — Св-2001, Э502 — Св-1002 и т.д.

Вагоны довоенных электросекций строились на Мытищинском машиностроительном заводе под руководством главного инженера проекта Бабина.

Так как разработка советского комплекта электрооборудования не была завершена, было принято решение закупить 30 комплектов оборудования у английской фирмы «Метрополитен Виккерс», а тяговые двигатели ДП-150 часовой мощностью 150 кВт были изготовлены московским заводом «Динамо».

Всего было изготовлено 33 состава серии Св, номера которых приведены в таблице 1. Все они поступили в депо Москва-3 Северной ж.д. (сегодня ТЧ-10 Мск.ж.д.) для работы на участке Москва-Мытищи.

У секций с номерами 024-027 в порядке эксперимента электрооборудование было установлено не под вагоном, а в специальном отсеке моторного вагона за кабиной управления. Из-за неудобства



Первые электропоезда серии Св московского узла

Таблица 1. Годы выпуска и номера секций серии Св.

Год постройки	Количество секций	Диапазон номеров
1929	9	001-009
1930	12	010-021
1931	5	022,023,028-030
1932	4	024-027
1933	2	033-034
1934	1	036

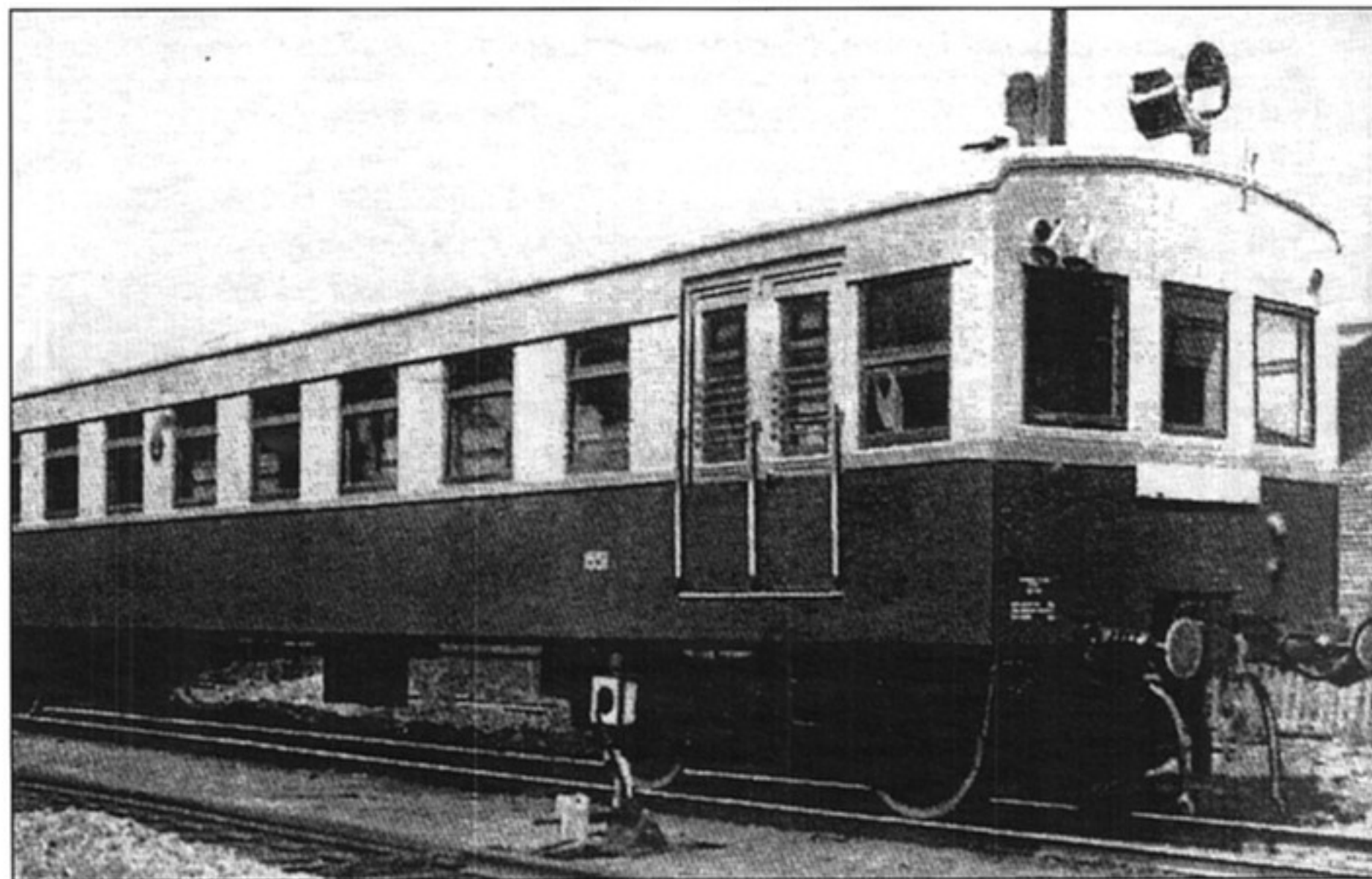
обслуживания и уменьшения полезной площади вагона от подобного варианта установки оборудования потом отказались.

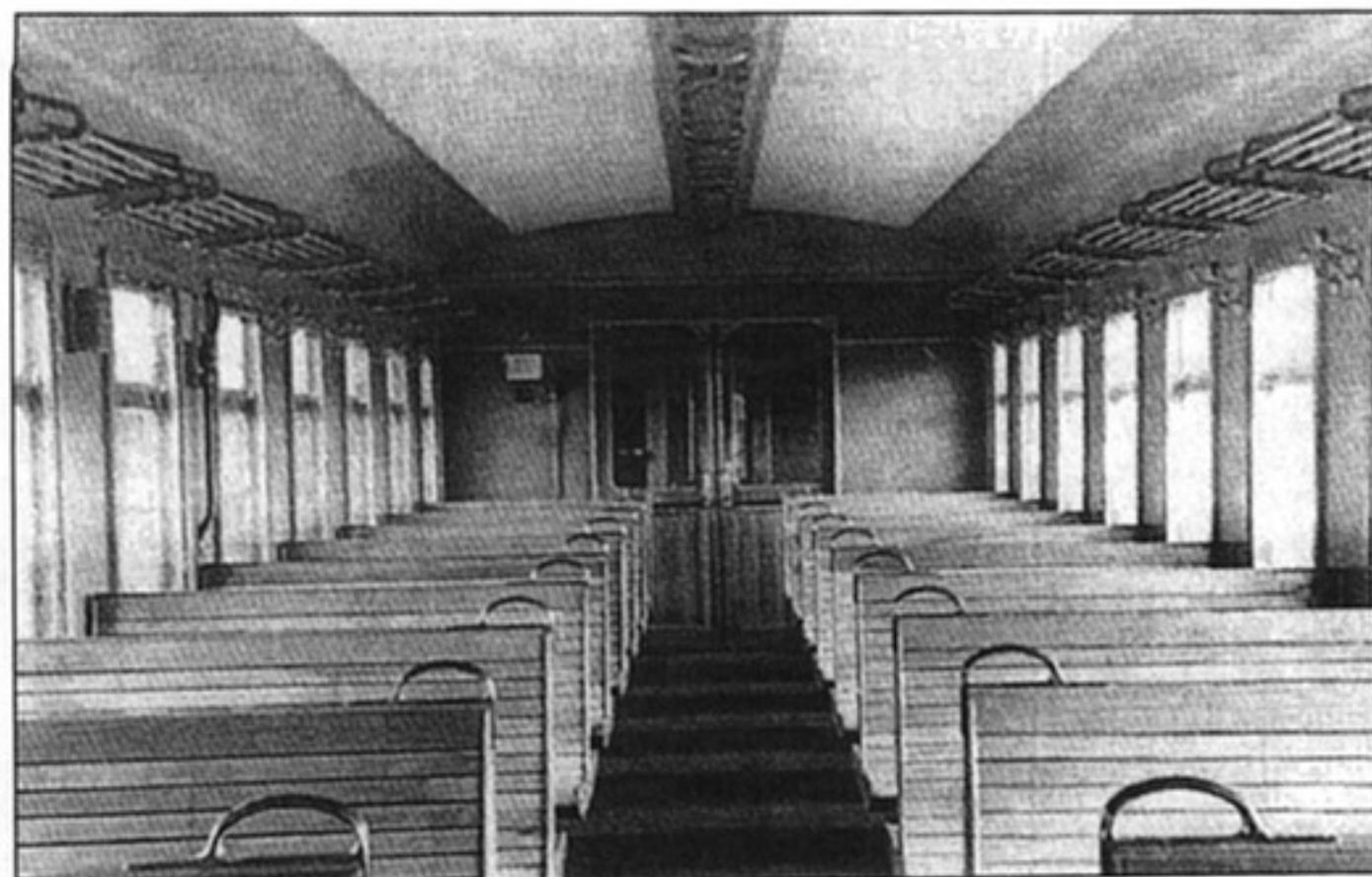
Секции с номерами 033, 034 и 036 были построены с использованием запасных частей, поставленных фирмой «Метрополитен Виккерс» для обеспечения бесперебойной работы электросекций.

К 1932 году были выполнены работы по продлению электрифицированного участ-

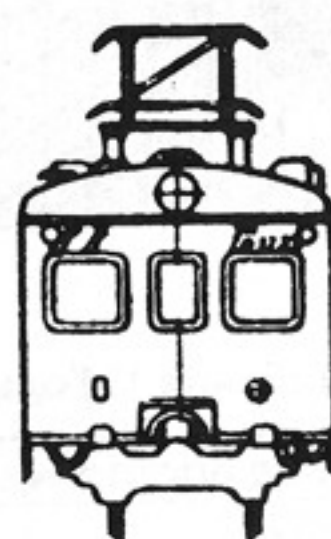
тка до ст. Загорск (Сергиев Посад) и началась электрификация участка Горьковского направления Москва-Курская - Обираловка (Железнодорожный), что потребовало резкого увеличения выпуска электросекций. К этому моменту московский завод «Динамо» освоил выпуск комплекта электрооборудования для пригородных электросекций, которое отличалось от оборудования «Метрополитен Виккерс», но позволяло эксплуатировать

Электропоезд Ср с брезентовой крышей. 1947 г. Архив.





Пассажирский салон электропоезда СР/3. Архив.
СР/3-1615 в экспозиции МЖТ. Фото О.Сергеева



секции с разным оборудованием в одном сцепе. Также были подготовлены к производству тяговые двигатели типа ДНИ-150, которые в отличие от ДП-150, имели полуслюдяную изоляцию обмоток якоря вместо хлопчатобумажной, что повышало их надежность.

Первая секция Сд-031 была изготовлена в 1932 г., а с 1934 г. было развернуто массовое производство электросекций на Мытищинском машиностроительном заводе. Увеличению производства способствовал переход на сварные кузова вагонов (начиная с Сд-056), вместо клепаных.

Секции Сд поступали в депо Обиралов-

ка (ныне Железнодорожный Мск.ж.д.), Перерва (ТЧ-3 Мск.ж.д.), Панки на Московском ж.д. узле, а также в депо Ленинград-Балтийский на Ленинградском ж.д. узле и «курортную линию» Минеральные Воды - Пятигорск Северо-Кавказской ж.д. Все моторвагонные секции, выпущенные до 1941г., первоначально имели выходы только на высокие платформы.

В таблице 2 указаны годы выпуска и номера секций серии Сд.

Вагоны первых электросекций не были цельнометаллическими, а их крыша обшивалась брезентом, и затем окрашивалась. Цветовая гамма была празднично-наряд-

ной; нижняя часть вагона до подоконников окрашивалась в ярко-вишневый цвет. По нижней части вагона вдоль обвязочного бруса рамы коричневая полоса шириной 150-180мм. Граница подоконного пояса также отбивалась бордюром коричневого цвета шириной 50 мм. Оконный пояс окрашивался в светло-серый (мышинный) цвет. Вдоль заклепочных швов вокруг дверных проемов также делалась коричневая обводка. Брезент крыши окрашивали в темно-серый цвет. Токоприемники и крышное оборудование окрашивали киноварью в ярко-алый цвет.

Начиная с 1940 г. при проведении ремонтов электросекции стали окрашивать в зеленый цвет с кремовыми подоконными и надоконными поясами. Если верить отдельным сохранившимся документам тех лет, эта окраска была связана с милитаризацией народного хозяйства страны и предполагаемым использованием вагонов электропоездов для эвакуации населения в восточные районы страны, что и произошло после 22 июня 1941 года.

2.

В конце Великой Отечественной войны (с 1944 г.) начались работы по электрификации участков Москва-Ржевская - Нахабино, Москва - Павелецкая - Домодево, Москва - Белорусская - Голицино на Московском узле. В годы войны пригородное движение появилось в Перми, Свердловске, Тбилиси, что потребовало выпуска нового подвижного состава. Базовым предприятием по выпуску электропоездов с 1947 г. до 1992 г. был Рижский Вагоностроительный Завод (РВЗ), носивший до 1940 г. название «Вагоностроительная фабрика Феникс».

В январе 1947 г. в полуразрушенных цехах завода «Феникс» была собрана первая послевоенная моторвагонная секция СР-501. На ней применялось электрооборудование, разработанное московским заводом «Динамо» для опытной секции См-261, что позволяло использовать но-

Таблица 2. Годы выпуска и номера секций серии Сд.

Год постройки	Кол-во секций	Диапазон номеров
1932	1	031
1933	6	032, 035, 037, 038, 040, 041
1934	20	039, 042 - 060
1935	26	061 - 082, 262 - 265*
1936	29	083 - 111
1937	40	112 - 151
1938	42	152-164, 166-192, 266-267
1939	26	193 - 218
1940	27	219 - 245
1941	15	246 - 260

*) - электросекции для линии Баку-Сабунчи до 1942 г. имели номера в диапазоне 15-20, т.к. не принадлежали НКПС СССР, а подчинялись Бакинскому горкомхозу.

В 1942г. им были присвоены номера, указанные в таблице в связи с передачей дороги НКПС СССР.

Электросекция №165 - являлась экспериментальной скоростной секцией. Электросекция Сд-261 не была достроена в связи с эвакуацией завода, и в 1946 г. на ее базе была построена опытная секция на два напряжения См-261.

(Окончание на стр.32)



ЭР2-1343 на участке Москва-Киевская-Сортировочная. 2005 г.
Фото О.Сергеева

ЭР22 на участке Москва-Каланчевская,
1987 г. Фото А.Ликальтера.





Локомотивное депо Заволжского
 торфопредприятия
 Церковь в деревне Актаюж
 Останки трофейного вагона в пос. Дубовский
 Тендер паровоза ОП2 в пос. Козиково
 Закат на озёрах Кум-Яры



Сергей Костыгов

ЭКСПЕДИЦИЯ В МАРИЙ-ЭЛ

«Я приехал в Марий-Эл,
посмотрел и обалдел!»
А.Ликальтер

Майские праздники 2004 года мы, то есть автор, Илья Некрасов, Роман Молочников, Аркадий Ликальтер и Михаил Недосекин, ждали с нетерпением. А ждали так потому, что на первомай была запланирована интересная экспедиция — в республику Марий-Эл, в загадочные заповедные глухие места за Волгой — бескрайние леса и болота, обозначенные на карте как Марийская низменность. Загадочными для нас эти места были потому, что никто из известных нам любителей-железнодорожников там не был, да и в интернете кроме редких отчётов туристических групп информации не было никакой. Кроме, пожалуй, одной интересной детали, собственно и послужившей толчком к этой экспедиции.

Как-то зимой позвонил мне неутомимый Аркадий — поделиться результатами поисков в интернете чего-нибудь интересного. Была им найдена какая-то информация о забытом паровозе на Сахалине, о чём-то похожем на паровоз в северной части Карелии, но больше всего заинтересовала строчка из рекламы туристического маршрута по республике Марий-Эл. Практически цитирую: «Ночёвка на озере Илкан-Яр в 12-ти км от пос. Визимъяры. День второй. Пеший переход от озера Илкан-Яр до озера Светлого. 13 км. По пути посещение «кладбища» узкоколейных паровозов». Слабо верилось, но туристы на это мероприятие приглашались в 2004 году!

Где же это место? Покупаю недавно вышедшую 2-х-километровку Марий-Эл и после непродолжительных поисков понимаю, что теоретически в указанном районе лежать может всё, что угодно. Глухие леса на десятки километров — «Марийская тайга», болота, многочисленные озёра и отсутствие всяких дорог, кроме одной — железной! Этой железной дорогой, как я сразу же выяснил, является лес-промхозовская ветка широкой колеи протяжённостью около ста километров, начинающаяся на берегу Волги в посёлке Дубовский и растворяющаяся в глухих лесах на границе с Нижегородской и Кировской областями. На трассе дороги показано несколько небольших населённых пунктов — лесных посёлков, в нескольких местах в лес отходят ветки явно лесовозного назначения, также откуда-то из середины магистрали имеется 50-километровая связка, примыкающая к железной дороге МПС на ст. Нолька близ Йошкар-Олы.

Глядя на карту, вспомнил я об одном из хранящихся у меня отчётов по УЖД



«Здравствуй, Марий-Эл!».

лесной промышленности, где среди узкоколейных железных дорог случайно попала одна ширококолейная. Видимо, сначала вписали все данные, а потом посмотрели на ширину колеи. Данные в отчёте за 1954 год приводились следующие: «Волжский ЛПХ, Дубовская ЖД колеи 1524 мм, 1928 года постройки. Протяжённость путей общая 125,6 км, магистрали — 84 км, ИЗОЛИРОВАННАЯ! Пункт примыкания — река Волга, рейд Орехов Яр. Подвижной состав: 4 паровоза серии «Б», 5 — «О^а», 1 — «О^б», 2 — «Ч», 6 мотовозов. Паровозное депо находится в посёлке Дубовский, на дороге имеется 1 станция, 5 разъездов, 118 км линии оборудовано двухпроводной телефонной связью». Да, после таких сведений компаньонов долго искать не пришлось, и все имеющиеся в наличии места в моём УАЗике в ближайшие дни были забронированы.

Выяснилось, что Илья Некрасов тоже прочитал этот отчёт в интернете и попытался связаться с турфирмой, предлагающей маршрут, но никакой информации, кроме того, что организатор маршрута, знающий местность, живёт в Йошкар-Оле, он не получил. На более подробные вопросы турфирма вообще отвечать отказалась. Ещё удалось выяснить, что интересующая нас железная дорога (точнее связка её с МПС) в 2002 году возле Йошкар-Олы была заброшена, часть рельсов в пути отсутствовала. Об остальной части дороги информации не было.

Итак, 1 мая 2004 года. Как всегда покидаем МКАД около пяти утра, пока не активизировались дачники. Наш УАЗик мчится по Горьковскому шоссе точно на восток, навстречу красному восходящему солнцу. Московских дачников почти не было, зато попали в самый поток влади-

мирских. Да ещё и почти 20-километровое сужение дороги из-за ремонта в Ковровском районе. Спасибо УАЗику — почти всю многокилометровую пробку бодро объехал по грязной разбитой обочине, на которую не рискнули сунуться легковушки.

После Вязников чуть полегчало, но не надолго, за Нижним — снова дачники, уже нижегородские. Снова пробки, снова обочина... Но это лишь до Лысково.

За Воротынцем — широкая долина Суры, старый узкий металлический мост, крутой подъём, и вот, нас встречает республика Чувашия. Все участники экспедиции в этом регионе в первый раз. Вдоль шоссе вереницей потянулись бескрайние поля, длинные чувашские деревни с весёлыми непривычными для нас названиями — Москакасы, Рыкакасы, Хыркасы, ... Наконец показалась столица республики — город Чебоксары. Надо сказать, что город нам понравился — чистый, аккуратный, красивый.

В стороне остался Новочебоксарск, крутой спуск в повороте, впереди — Волга. Её пересекаем по плотине Новочебоксарской ГЭС. Сразу за плотиной сворачиваем с Йошкар-Олинской трассы на лесную асфальтированную дорогу, ведущую в посёлок Сосновка. Навстречу нам движется плотный поток «легковушек» — это из леса возвращаются домой чебоксарцы. В северной части Чувашии серьёзный лесной массив есть только за Волгой, на границе с Марий-Эл, и эта дорога — единственная ведущая туда.

За очередным поворотом дороги лес расступается, и мы въезжаем в посёлок Октябрьский, расположенный на краю заброшенного торфомассива среди огромных песчаных дюн. В Октябрьском



когда-то была узкоколейка, по которой возили торф на брикетный завод в Сосновку, но разобрали её уже более десяти лет назад, и кроме насыпи, уходящей в глубину заросших торфяных полей, нам ничего обнаружить не удалось.

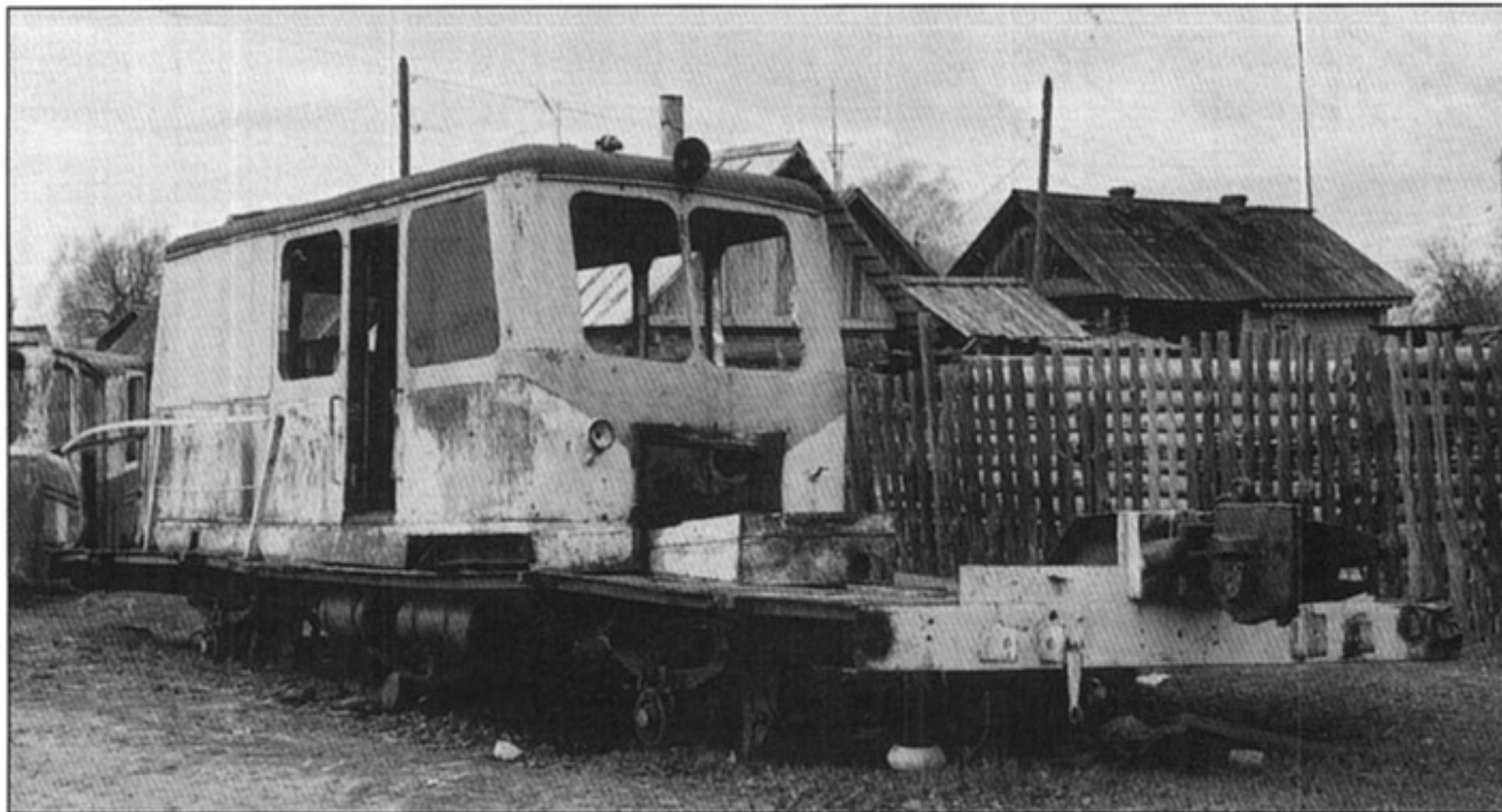
После Сосновки дорога стала совсем узкой, встречный поток машин постепенно прекратился. Наш УАЗик один мчался среди песчаных бугров и стройного соснового леса, весело подпрыгивая на асфальтовых неровностях. Вот, наконец, и первая цель нашей экспедиции — посёлок Северный. Здесь находится узкоколейная железная дорога Заволжского торфопредприятия.

Посёлок стоит на огромной поляне, окружённой сосновым лесом. Минув ряд деревянных двухэтажных торфопромовских барачков, попадаем на окраину посёлка, где расположен построенный в 1962 году Когоярский торфобрикетный завод. Здесь же начинается узкоколейка. Несмотря на то, что был вечер выходного дня, начальник УЖД согласился выйти на работу и показать нам своё железнодорожное хозяйство, за что ему, конечно же, огромное спасибо.

Все имеющиеся на УЖД локомотивы находились в двухстойловом кирпичном депо, расположенном на территории завода. Ими оказались электростанция ЭСУ2а-634 и мотовоз МД54-4. Таких мотовозов на узкоколейках в настоящее время практически не оста-

Мотовоз МД54-4 постройки Истинского завода.





Загадочная дрезина в пос. Визимьяры.

лось, поэтому, даже несмотря на внешний вид локомотива, сильно изуродованный в связи с заменой штатного дизеля Д54 на более распространённый тракторный двигатель Д75, это была хорошая находка.

Мотовозы МД54-4 постройки Истинского завода работали на узкоколейке с момента её основания — с 1962 года. Сколько их было точно — история умалчивает. Скорее всего — четыре. Дело в том, что помимо действующего мотовоза, имеющего местный номер «3», мы обнаружили у депо кабину от ещё одного мотовоза с местным номером «4». Кстати, мотовоз этот, со слов начальника дороги, списали относительно недавно, в 2000 году. Ещё, до появления на УЖД электростанции ЭСУ2а, на укладке временок работал мотовоз-электростанция СЭП2М-059, кабина которого сейчас также находится на территории завода. Другой техники на дороге не было.

Рядом с брикетным заводом, среди соснового леса, расположена двухпутная

станция с заросшим кустами разворотным «треугольником». В тупике у разгрузочного бункера завода стоит состав торфовозных вагонов ТСВ, среди них мирно бродят коровы, со вкусом уплетая пучки молоденькой зелёной травы. На глухом, уходящем в лес тупиковом пути со спрятанными под клоками пожухлой осенней травы рельсами, притаился в ожидании зимы Камбарский снегоочиститель.

Миниатюрные ржавые рельсы типа Р11, лежащие на полусгнивших деревянных шпалах без балласта, уходят со станции на северо-восток, на торфоразработки. Этот путь здесь гордо называется «магистраль». Протяжённость этой магистрали около 3-х км, движение по ней осуществляется с «бешеной» скоростью — 5-7 км/ч. На торфомассиве к местам погрузки торфа от магистрали отходят временки, в итоге развёрнутая протяжённость путей УЖД составляет 8 км.

Электростанция ЭСУ-2а на дороге считается мощным и тяжёлым локомотивом. Её стараются эксплуатировать исключи-

тельно зимой, когда схваченный морозом лёгкий узкоколейный путь не разваливается под её весом (14 тонн). В тёплое время года вывозкой торфа на УЖД занимается мотовоз МД54-4, весящий около 10-ти тонн. В конце апреля вывозка прекращается. К этому времени обычно на болоте заканчиваются запасы заготовленного торфа, торфопредприятие начинает подготавливать поля к новому сезону добычи. Поскольку перевозка рабочих по УЖД не производится (народ шутит: «чем по ней ездить — быстрее пешком дойти»), движение по ней прекращается. Мотовоз лишь при необходимости используется на путевых работах. Возобновляется вывозка торфа в августе, когда заготовленный за лето торф высыхает до определённой стадии и становится пригодным как сырьё для производства брикета.

Перспективы у узкоколейки неважные. В связи с небольшим расстоянием вывозки и малыми объёмами перевозимого торфа, с УЖД вполне может конкурировать автовывозка. Единственная проблема последней — состояние торфяных полей, на которых «и гусеничный трактор по весне может застрять, не доехав до точки погрузки». Однако, существующее состояние пути УЖД (уложенные в железнодорожном пути рельсы типа Р11 сильно изношены, шпалы в большинстве давно сгнили) вызывает постоянные аварии, в результате которых состав торфа до завода, порой, везут не одни сутки. Затраты на капитальный ремонт пути, по мнению руководства торфопредприятия, слишком большие, дешевле построить дорогу для автовывозки. Вот и поднимается каждый год вновь вопрос о дальнейшем существовании узкоколейки. По мнению начальника дороги, её всё-таки через год — другой, когда путь окончательно придёт в негодность, закроют. Что же касается самого торфопредприятия, то его продукция является в республике вполне востребованной, и брикетный завод, по всей видимости, проработает ещё не один десяток лет.

Солнце клонилось к закату, а нам всё никак не хотелось уезжать из Северного. После шумных городов и оживлённой трассы — тишина, покой, размеренная спокойная жизнь. Но пора искать место ночёвки, и, ещё раз напоследок окинув взглядом затихший брикетный завод и маленькую узкоколейку, прячущуюся среди озарённых тёплыми лучами вечернего солнца сосен, попрощавшись с гостеприимным начальником УЖД, мы тронулись в путь — в леса, к недалёкой уже границе с Марий-Эл.

Лесная дорога круто петляла среди сосен, то выскакивая на сухие песчаные бугры, то попадая в небольшие моховые болотца. УАЗик шёл на двух мостах, с рёвом и брызгами преодолевая многочисленные весенние лужи. Хорошо ещё, что на дне многих особо глубоких луж не растаял лёд, и машина с шелестом скользила по нему, не проваливаясь на дно. Мокрый весенний

Расчистка завала на старой магистрали по пути к озеру Светлое.



лес чередовался свежими вырубками, синими от подснежников. Этих цветов, внешний вид которых давно забыло большинство жителей Подмосковья, здесь было море. Росли как по отдельности, так и кучами, практически готовыми букетами. Прикидывая своё местонахождение по карте, мы жалели, что границу с загадочной республикой пересечём незаметно — лес кругом, ни дорог нормальных, ни указателей. Вдруг, вопреки нашим ожиданиям, за поворотом дороги, на фоне темнеющего вечернего леса возникла «стела» — деревянный столб с простреленным охотниками железным плакатом «Республика Марий-Эл. Дубовское лесничество». Тут Аркадий, выйдя из УАЗика, и произнёс фразу, вынесенную мной в эпиграф... Ну что же, здравствуй, Марий-Эл. Вот мы и добрались!

В последних лучах заката мы выбрались из бесконечного леса на берег тихого озера, входящего в систему нескольких расположенных рядом и разделённых узкими полосками суши лесных озёр с одним названием — озёра Кум-Яры. Успев сфотографировать алеющий закат над тихой озерной гладью, в сумерках поставили палатки и развели костёр. Место для ночлега попало хорошее — высокий сосновый лес с пушистыми моховыми кочками, хороший подход к озеру. Ни за дровами ходить далеко не пришлось, ни за водой. После ужина участники экспедиции долго беседовали у костра под треск сухих сосновых сучьев и непрекращающиеся крики гнездившихся у противоположного берега в камышах чаек. Первая ночёвка в свежем весеннем лесу после долгой зимы — незабываемое ощущение.

Утром небо немного затучило. Пасмурно, но дождя не было. Наскоро позавтракав, собираем вещи, садимся в машину и движемся через лес к заветной железной дороге, до которой осталось уже менее десяти километров.

На насыпь Дубовской железной дороги мы попадаем у деревни Котёново. Именно на насыпь, потому что рельсов здесь, судя по следам на гнилых шпалах, уже давно нет. А жаль! Сначала решаем обследовать участок железной дороги в сторону Волги, в посёлок Дубовский, а уж потом уходить в самые дебри.

Через несколько сот метров после Котёново возле бывшей железной дороги показалось разрушенное деревянное здание путевой казармы, рядом — останки путевых сараев. Ничего интересного, кроме брошенных в траве рельсов, мы там не нашли. А вот зато рельсы были интересные. Они были очень лёгкого типа (аналог узкоколейных Р24) и довольно короткие. Увы, без клейм! Странно, колея дороги сомнения не вызвала, но что тогда здесь делали узкоколейные рельсы, откуда их привезли?

Ближе к Волге бывшая дорога пошла на



Вокзал станции Новый Цинглок

высокой насыпи, мы на УАЗике ехали вдоль неё по лесу. Вскоре лес кончился, началось болото с высоким кустарником, за ним — сухая поляна, окаймлённая берёзками. За плавной кривой — площадка пятипутной станции, рядом хаотично разбросаны редкие сохранившиеся дома посёлка Дубовский. На другом конце станции, в зарослях, руины сгнившего вокзала. Дальше насыпь выходит на берег Волги, точнее, не к самому руслу, а на абсолютно пустынный берег широкого залива, где в далёкие 20-е годы и было организовано место вязки плотов из привезённого по железной дороге леса. Вот он — рейд Орехов Яр на р. Волга.

Посёлок Дубовский сейчас представляет собой место отдыха окрестных рыбаков и охотников, в ведении которых и находятся уцелевшие дома. Побродив по посёлку, обнаруживаем несколько интересных вагонов, ранее эксплуатировавшихся на Дубовской железной дороге — две теплушки НТВ, используемые в качестве сараев, и двухосный трофейный вагон-ледник. Последний, к сожалению, оказался без рамы — её разрезали и вывезли металлоломщики. С рамой, естественно, ушла и заводская табличка.

Следующий объект нашего изучения — посёлок Визимъяры, центральный посёлок на железной дороге. Дорога здесь также разобрана, но относительно недавно. В посёлке сохранилась площадка трёхпутной станции, от неё в сторону отходило несколько поселковых путей. Возле переезда мы нашли кабину тепловоза ТГМ23-123 и останки двух дрезин. Со слов местных жителей, эти две дрезины последние работали на остатке дороги перед её окончательной разборкой. Они возили людей и продукты в посёлок Цинглок — единственный лесной посёлок, к которому так и не подвели даже какую-нибудь захудалую дорогу. Одна дрезина была ДМ с удлинённой кабиной (для удлинения использовали кабину от второй ДМ), а вот

другая заинтересовала нас гораздо больше. Это была пассажирская дрезина узкоколейного габарита, поставленная на раму оставшейся без кабины ДМки. Сейчас в салоне рядами стоят автобусные пассажирские сиденья, но, как удалось рассмотреть при более подробном изучении, раньше в середине салона стоял двигатель, радиатор которого был врезан в боковую стенку кузова, как на известных нам автодрезинах серии Уа. Кузов найденной дрезины не похож ни на что ранее встречавшееся как в жизни, так и в многочисленной имеющейся у меня железнодорожной литературе. Так что вопрос о том, что это была за дрезина, и какова всё-таки была её истинная (до модернизации) колея, пока остаётся открытым. Кстати, если кто-нибудь из читателей поймёт, что это такое, и через шеф-редактора журнала О.Сергеева сообщит мне свои предположения, я буду ему очень признателен!

Тем временем посёлок Визимъяры продолжал праздновать первомай. Всем, у кого мы пытались что-либо узнать, было не до нашего паровоза: «раньше столько здесь этих паровозов было, везде стояли, а теперь поди поищи — всё в металлолом увезли». В результате, кроме жалоб на жизнь и предложения выпить, мы ничего толкового не услышали и поехали по насыпи дальше, в лес, искать паровоз без помощи пьяных аборигенов.

План поиска был прост. Предполагалось выехать к озеру Илкан-Яр, там, на берегу, судя по карте, должен был находиться домик лесника, с обитателем которого и планировалось побеседовать. В любом случае то, что называли кладбищем паровозов, следовало искать где-то рядом с магистралью железной дороги, или на каких-то не обозначенных на карте примыканиях, идущих в сторону озёр Светлое и Илкан-Яр.

Итак, ровная, очищенная от шпал песчаная насыпь буквально летит под колё-

сами УАЗика, бегут километры древней дороги, уносящей нас в глубь неизведанной марийской тайги. Тучи развеялись, снова радуется тёплое весеннее солнце.

От дома лесника на берегу озера Илкан-Яр остался только фундамент. Сразу нашли мы и стоянку туристов, находящуюся у единственного нормального подхода к воде среди заросших камышами и тростником берегов. Место это представляло собой едва различимое в траве старое кострище на поляне под большим раскидистым дубом. Да, много лет здесь никто не останавливался! И где запланированный турфирмой постоянный поток туристов?

Рассчитывать на чью-то подсказку дальше было бесполезно. Снова выезжаем на железнодорожную насыпь и едем на север, в сторону озера Светлого. Через несколько километров начинается площадка двухпутного разъезда Мадары, слева от насыпи — небольшая поляна с заросшими фундаментами станционных строений. В северной горловине разъезда сохранился километровый столб «27 км», рядом, опять же без рамы, на боку валяется двухосная теплушка. От этой же горловины в сторону отходит насыпь небольшого тупичка, плавно переходящая в затопленную водой лесовозную дорогу.

Через километр от Мадар магистраль поворачивает направо, а прямо проследживается заросшая насыпь железнодорожной ветки. Тракторами и лесовозами её не уродовали, поэтому на поверхности, среди берёз и молодой поросли, отчётливо читаются шпальные ящики. Направление ветки нам не подходит, поэтому, пройдя по ней, на всякий случай, с полкилометра, возвращаемся к машине.

Ещё через два с небольшим километра магистраль повернула на север, а прямо, на запад, в сторону озера Светлого, пошла насыпь очередной ветки с отчётливой пешеходной тропинкой. Ровная, как стрела, старая дорога, шла по стройному сосновому лесу, то по высокой насыпи пересекая моховое болотце, то уходя в выемку, режущую очередной песчаный бугор. Медленно, но верно двигаясь по ровному моховому ковру, УАЗик с хрустом ломал поваленные поперёк насыпи деревья. Но не всё ему под силу — несколько раз приходилось останавливаться и дружно растаскивать завал. В нескольких местах на насыпи нам попались рельсы лёгкого типа, как и у деревни Котёново. На одном из них попало клеймо «КМЗ Им. Сталина 1943 г». Складывалось впечатление, что по таким рельсам паровозы тут и ездили. Жалко, что не осталось целого куска пути — посмотреть бы, как это выглядело!

До озера на машине мы, в итоге, так и не доехали. УАЗ пришлось оставить у широкой канавы с рухнувшим деревянным мостом, дальше пошли пешком.

После крутого поворота насыпи на север, свернули на лесную тропу, и через сотню — полторы метров за соснами заблестела гладь заветного озера. Прозрачная вода тихо плескалась о пушистые моховые кочки, низкие берега были усеяны кустами черники и брусники. Дно, в отличие от окрестных торфянистых озёр, было песчаным. На озере мы встретили рыбаков — жителей посёлка Цинглок. В результате беседы с ними окончательно развеялся туман над загадочным паровозным «кладбищем».

Конечно же, никакого «кладбища» никогда не было, но, тем не менее, реально существовал одинокий паровоз, случайно забытый в тупике на заброшенном разъезде Мадары. Серию паровоза мужики назвать не смогли, сказали лишь то, что простоял он там до конца 90-х, когда стали снимать рельсы на участке Визимъяры — Цинглок. Что же касается туристов, то выложенная в интернет рекламная информация взята из старых проспектов Йошкар-Олинского турклуба. В 90-х годах из-за отсутствия финансирования его деятельность затухла, и о разборке Дубовской железной дороги там, видимо, так никто и не узнал.

У разведённого на берегу озера Светлого костерка, мы обсудили нерадостные итоги нашей поисковой деятельности. Да, лет на 6-7 мы опоздали, но отрицательный результат — тоже результат! Ничего, впереди ещё несколько десятков километров неизведанной дороги, есть надежда, что что-нибудь интересное после металлоломщиков всё же осталось. После обеда, погрузившись в отдохнувший за время нашего отсутствия УАЗ, мы вернулись на магистраль и продолжили свой путь на север. Кстати, со слов рыбаков, ветка, по которой мы ездили к озеру Светлое, на самом деле оказалась старой магистралью на Цинглок, разобранный в 50-х годах.

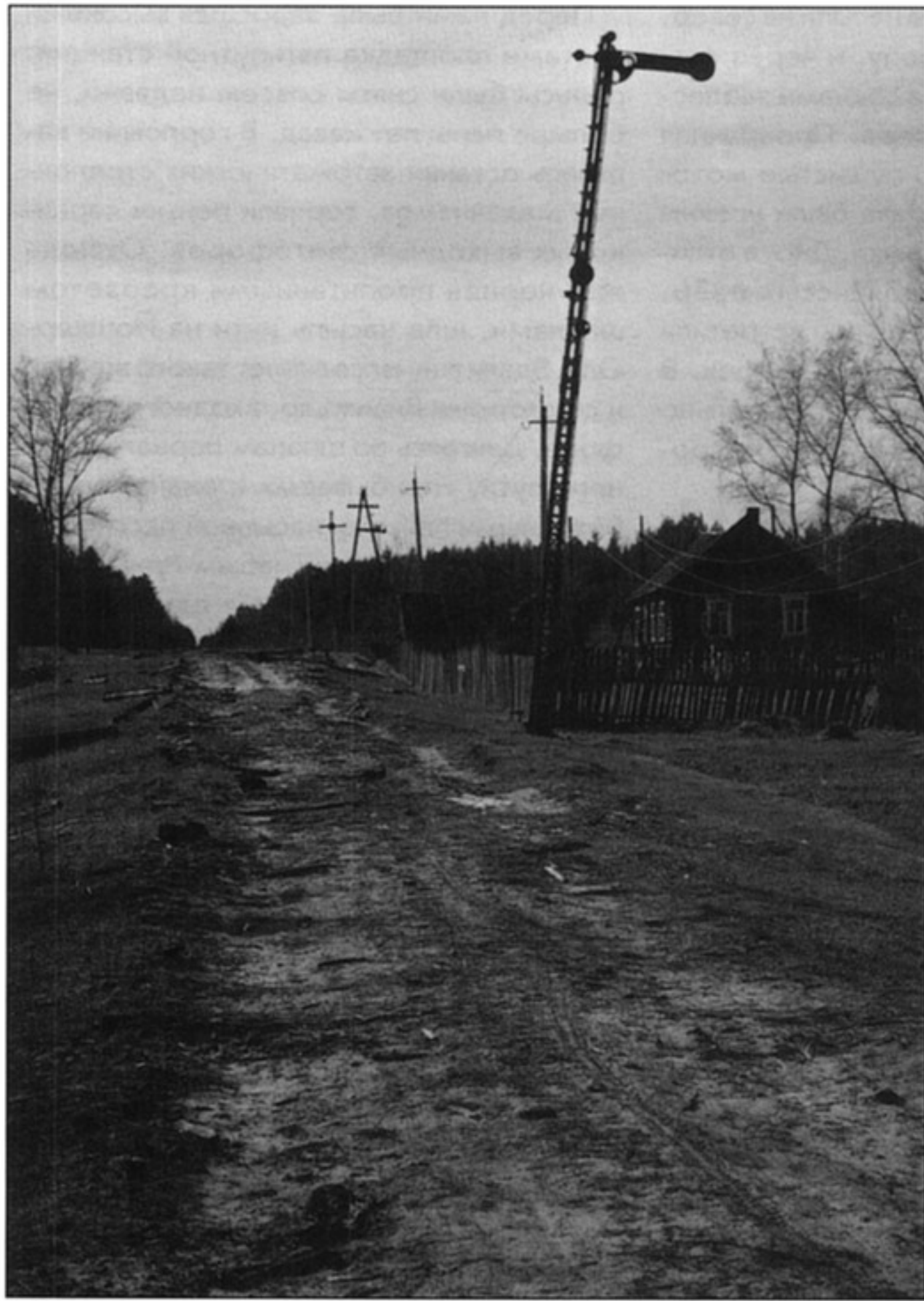
Чем дальше мы продвигались на север, тем хуже становилось состояние проложенной по насыпи дороги. Местность пошла болотистая, машина стала вязнуть в мокром песке. Несколько раз пришлось вброд пересекать размывшие железнодорожное полотно ручьи. Следов транспорта становилось всё меньше, на насыпи всё чаще стали появляться вывороченные шпалы с торчащими костылями, попало несколько сильно изношенных рельсов Р33, видимо считавшихся на этой дороге магистральными. Внезапно, за очередной левой кривой перед нами возник пятиглазый светофор с выбитыми линзами и абсолютно современной бетонной мачтой. Такого мы уж никак не ожидали! За светофором последний тракторный след ушёл в кусты, дальше сплошным пошлм шпалы. Ковыляя по ним, УАЗ въехал на станцию, удивившую нас до глубины души.

Перед нами была заросшая высокими кустами площадка пятипутной станции, рельсы были сняты совсем недавно, не больше пары лет назад. В горловине валялись останки автоматических стрелочных механизмов, торчали пеньки карликовых выходных светофоров. Отсюда же, чернея пропитанными креозотом шпалами, шла насыпь пути на Йошкар-Олу. Вдали виднелся скелет такого же, как и со стороны Визимъяра, входного светофора. Двигаясь по шпалам первого главного пути, «прибываем» к окаймлённой бетонными плитами насыпной пассажирской платформе, по слабым прикидкам рассчитанной вагонов на пятнадцать. Складывается впечатление, что здесь ходил скорый поезд Москва — Цинглок...! У бокового пути — ещё одна пассажирская платформа, за ней — двухэтажное бетонное здание огромного вокзала с выбитыми окнами и дверями. На крыше здания растут деревья, внутри — кучи выдранной половой плитки и горы битых стёкол. На этом следы человеческой деятельности не заканчиваются, за вокзалом в густых зарослях стоит брошенный двухэтажный трёхподъездный панельный жилой дом, рядом — водонапорная башня из силикатного кирпича. Всё это похоже на останки мощной цивилизации после атомной войны. Да, у леспромхоза на постройку среди леса такого чудо-града фантазии бы не хватило, здесь чувствуется рука МПС! Окончательно утверждаемся в мысли, что связка Нолька — Цинглок (точнее — Новый Цинглок, так называлась эта станция) принадлежала МПС.

Поскольку единственная в окрестностях, собственно и приведшая нас сюда, дорога кончилась, дальше ничего не оставалось, как упорно переть вперёд, дико трясясь на шпалах. Позади остались третий входной светофор Нового Цинглока и узкая высоченная насыпь с бетонной трубой внизу — последнее на нашем пути искусственное сооружение МПС, когда впереди, в прогале между обступившими насыпь деревьями, стали различаться до боли знакомые очертания... Семафор!

Ветхий деревянный мостик через канаву окончательно рухнул после прохода УАЗика, отрезав нам путь к отступлению. Но назад и не хотелось — перед нами стоял ржавый семафор с простреленным красным крылом. Это был входной леспромхозовской станции Цинглок.

Станционный посёлок Цинглок, расположенный на небольшой поляне квадратной формы, встретил нас чернеющими окнами покосившихся деревянных домов. Сгнившие заборы, заросшие травой огороды. Лишь где-то на другом конце посёлка были слышны звуки давно «убитого» магнитофона, изредка лаяла собака. Проехавший по станции УАЗик у немногочисленного местного населения интереса не вызвал. От деревянного здания вок-



Семафор у ст. Цинглок. Фрагмент ручки семафора у ст. Цинглок Килемарской ж.д.

зала мы обнаружили лишь полусгнивший фундамент, возле которого сиротливо росло несколько старых тополей. От второго входного семафора также остался только «фундамент» — клёпанный пенек с отпиленными направляющими, зато в кустах сохранился ржавый противовес. На отходящей на север лесовозной ветке семафора, по всей видимости, не было, мы не нашли следов ни от самого семафора, ни от тросовки. Ещё раз взглянув на белеющее вдалеке семафорное крыло, мы продолжили порядком надоевшую всем езде по шпалам. Вдоль шпал по насыпи тянулась тоненькая тропинка — единственная связь забытого всеми посёлка с цивилизацией.

До следующей станции — Рутки — мы ехали около двух часов. Если бы не торчащие из насыпи шпалы, дорога была бы просто прекрасна. Многочисленные малые мосты были в хорошем состоянии, после беглого осмотра УАЗ преодолевал их без проблем. Сразу за Цинглоком нас немного удивили показания километровых столбов. Несмотря на то, что владения МПС однозначно закончились, километраж явно шёл от Нольки. Похоже, после появления МПСовской связки, на этом участке дороги его зачем-то переделали.

По сравнению с Цинглоком, Рутка нас разочаровала. В довершение к полному отсутствию семафоров (они были спиле-

ны под основание) и здания вокзала, несколько лет назад сгорел пятидесятиметровый деревянный мост через Рутку — тихую лесную речку, широко разлившуюся этой весной в дубовой роще на окраине одноимённого посёлка. Сохранились только подходы к мосту на высокой насыпи, да чёрные обгорелые устои. После пожара на мосту прекратилась и связь с противоположным берегом.

В Рутке узнаём, что в следующий лесной посёлок — Майский — давно построена хорошая грунтовая дорога, по которой даже регулярно из Килемар ходит автобус. Дорога эта идёт параллельно разобранной железной дороге, в нескольких километрах к северу. Тем временем второй день нашей экспедиции подошёл к концу и посещение Майского единогласно отложили на утро. Уже в полутьме, в свете фар форсируя обширные лужи и объезжая завалы, мы наконец нашли тихое место в лесу, на берегу разлившейся речки Рутки. Могучие ели окаймляют маленькую полянку, посередине которой, из старого бревенчатого помоста под стог, мы и соорудили удобное кострище. Ольховые дрова жарко горят, с треском вылетают в чёрное небо ярко-красные пучки искр. В свете пламени среди мрачных силуэтов деревьев, поблёскивают фары УАЗика, где-то рядом шумит весенняя речка, а в бурлящем котелке варится картошка...

Третий день нашей экспедиции был, пожалуй, самый безрезультатный. Утреннее посещение Майского абсолютно не подняло настроения. Большой жилой посёлок, широкая площадка пятипутной станции, пеньки от семафоров и фундамент здания вокзала. Дальше, в сторону Пиштани, опять сплошные шпалы, да растущие посередине насыпи кусты. Посмотрев на карту, в Нежнур и Пиштань решаем ехать в объезд по автодороге через Килемары.

Нежнур — тоже довольно большой посёлок, непонятно чем в настоящее время живущий. Лесоразработки здесь несколько лет уже не ведутся, от огромного лесозавода остались только заросшие кустами руины. Рельсы, как и следовало ожидать, практически все сняли и сдали в металлолом. Лишь далеко в лесу осталась пара неразобранных «усов», выдернуть рельсы с которых многие давно безрезультатно пытаются. Проехать в лес можно только по железнодорожной насыпи, которую в болотистых низинах до неузнаваемости разъездили снимавшие магистраль металлоломщики. В итоге, все прошлогодние попытки уехать по ней в лес заканчивались многодневными выдёргиваниями машины из болота на первых же километрах.

Ещё в Нежнуре мы пообщались с бывшим машинистом, работавшим когда-то на дрезине АС1, в результате чего узна-

ли о исследуемой железной дороге следующее. В 50-х годах основные лесозаготовки велись за Майским. Дорогу строили всё дальше в лес, основывали новые лесные посёлки. Таким образом, в 60-х годах она была достроена до Пиштани. Здесь магистраль заканчивалась, дальше были только ветки и усы. В начале 70-х на дороге активно использовались паровозы. Приказ о запрете их эксплуатации был издан в 1972 году в связи с сильными пожарами, в результате которых выгорело огромное количество лесных массивов в районе Пиштани. Буквально в течение года весь паровозный парк был заменён тепловозами. С того же злополучного 1972 года на дороге стал снижаться объём перевозок леса, всё меньше стало строиться новых усов и веток.

Почти всё время своего существования Килемарская дорога (так она стала называться с 60-х годов) была изолированная. Выход на МПС был построен лишь в 1979 году. Направление грузопотока с тех пор изменилось, в результате чего в 80-х годах за ненадобностью был разобран ведущий на лесосплав старейший участок дороги Визимъяры – Дубовский. В начале 80-х лес возили с Нежнурского лесозавода в Новый Цинглок с последующей передачей МПС, на лесозавод с делянок сырьё доставлялось автотранспортом. Лесоразработки в Пиштани были окончательно закрыты в 1986 году, этот посёлок был полностью выселен, ведущий к нему от Нежнурской стрелки путь – брошен. В конце 80-х перевозки леса по Килемарской дороге были прекращены совсем. Причиной тому был путь, требующий капитального ремонта, который, в свою очередь, при существовавшем объёме перевозок был абсолютно нерентабелен.

До середины 80-х годов со всеми лесными посёлками поддерживалось регулярное пассажирское сообщение по железной дороге из Визимъяр, по мере строительства автодорог оно стало заменяться автобусным. На участке МПС Нолька – Новый Цинглок пассажирское сообщение только планировалось. Осуществить планы не успели, в конце 80-х движение поездов там окончательно прекратилось.

Ещё немного о рельсах. В 50-е годы практически весь магистральный путь дороги состоял из рельсов весом чуть более 20 кг (вес погонного метра). В 60-х годах на большей части магистрали эти рельсы заменили на рельсы Р33, в 70-х кое-где появились и более тяжёлые рельсы Р43. При этом в большинстве случаев, даже на магистральных путях рельсы лежали на шпалах без подкладок (следы такой укладки, например, хорошо сохранились на шпалах возле деревни Котёново). В начале 80-х тяжёлые лесовозные составы МПС окончательно разбили дорогу, в результате чего путь стал практически неремонтопригоден. В итоге, в 90-е годы

кроме нескольких дрезин типа АС1, ДМ и кучи перешедших в частную собственность «пионерок», на дороге уже ничего не могло эксплуатироваться. Разборка дороги на разных участках велась в разное время, с начала по конец 90-х годов. В связи с отсутствием в этих местах других «природных богатств», разборку вели тщательно, порой подбирая даже костыли с подкладками. Чудом сохранился semaфор в Цинглоке и два аналогичных semaфора в Борском (со слов машиниста, их повалили, но не вывезли).

Вот ещё одно обстоятельство, связанное с этой необычной железной дорогой. В район Пиштани, помимо Килемарской дороги, приходила узкоколейка из Козиково. Лесоразработки велись параллельно двумя леспромхозами. На 105 км Килемарской дороги было глухое пересечение узкой колеи с широкой, стоял пост, велось дежурство. Узкоколейку там разобрали в начале 80-х, чуть раньше широкой, также по причине выработки лесосырьевой базы.

Следующим пунктом нашей экспедиции были лесовозные узкоколейки в посёлках Козиково и Юркино, расположенных на берегу реки Ветлуга. Правда, чтобы попасть туда из Нежнура, пришлось сделать многокилометровый крюк по асфальтированной дороге через Килемары, Красный Мост и знакомые нам Визимъяры. Напрямую не было даже зимника. От этой окружной дороги в памяти осталась замечательная деревянная церковь в деревне Актаюж – настоящий памятник деревянного зодчества. Следует заметить, что все церкви, встретившиеся на нашем пути в Марий-Эл, были деревянные, при этом находились в достаточно хорошем состоянии.

Под конец дня мы добрались до Юркино. Узкоколейка была давно разобрана, поэтому представление о ней пришлось

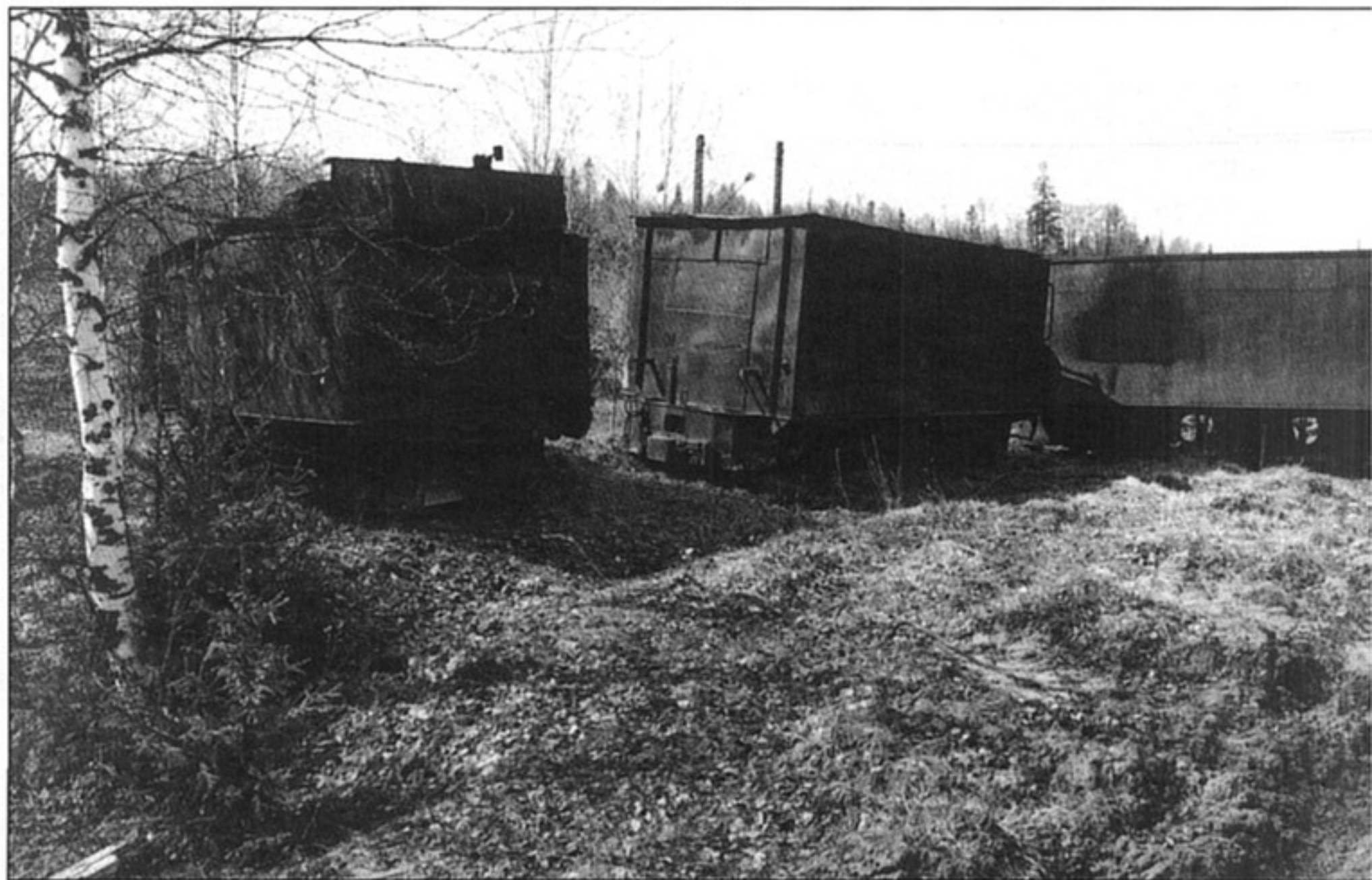
складывать лишь по рассказам многочисленного когда-то работавшего на ней населения.

Лесоразработки возле посёлка Юркино открылись в 1934 году. Лес возили лошадьми, в основном – зимой, по ледянкам. Летом в заливе вязали плоты, с паровыми буксирами отправляли их по Ветлуге в Волгу. В 1947 году лесоразработки были переданы МПС, для вывозки леса была построена узкоколейка. Проходила она из Юркино в лесной посёлок Карасьяры, возле которого в то время велась заготовка леса. На дороге работали два магистральных паровоза – ВП1 и Кч4, и два маневровых ОП-2. В отличие от магистральных паровозов, ОП-2 проработали недолго, в середине 50-х их заменили бензиновыми и газогенераторными мотовозами МУЗ. Паровозное депо находилось в Карасьярах. Заросший травой фундамент здания депо, две выложенные брёвнами смотровые канавы и ржавая паровозная вытяжка в кустах – это всё, что осталось от него на сегодняшний день. Второе депо – тепловозное, было построено в Юркино в середине 60-х годов в связи с получением дорогой первых тепловозов ТУ4.

В 50-х годах лес по УЖД возили сортаментом, в 60-х годах перешли на хлыстовую вывозку. Территория нижнего склада в Юркино представляла собой ряд сплавных эстакад на Ветлуге, рядом находился небольшой шпалопропиточный завод, изготавливавший шпалы для узкоколейки и железных дорог МПС.

Со временем Юркинский ЛПХ был передан лесной промышленности, шпалозавод постепенно прекратил своё существование. В 70-х годах на узкоколейке использовалась исключительно тепловозная тяга. В Юркино работало два магистральных тепловоза ТУ4, два ТУ6А, несколько мотовозов МД54-4 и грузовая

Тендеры паровозов ВП4 и ОП2 в пос. Козиково



дрезина ГМД. Они осуществляли перевозки леса, рабочих, путевые работы, манёвры на нижнем складе, хозяйственные перевозки. В Карасьярах был один ТУ4, два ТУ6А и четыре МД54-4. Этими локомотивами, помимо перевозки рабочих и путевых работ, производилась выводка гружёных сцепов с места погрузки на магистраль. Для укладки временных путей – «усов» – в Карасьярах был путеукладчик СРП Камбарского завода со специальным мотовозом. Позднее, когда этот мотовоз вынуждены были списать, для работы с путеукладчиком приспособили обычный мотовоз МД54-4, установив ему в кузов лебёдку.

Специальных пассажирских перевозок на дороге не было, существовал лишь ежедневный рабочий поезд, утром уходивший из Юркино через Карасьяры в лес, и вечером возвращавшийся обратно.

Протяжённость магистральных путей УЖД в 70-х годах составляла около 40 км. После посёлка Карасьяры магистраль разветвлялась, на север шла Волжская магистраль, на северо-запад – Ветлужская. Волжская магистраль за речкой Икша соединялась с Козиковской УЖД. Эта связка была построена в связи с тем, что нижний склад в Козиково не справлялся с сортировкой и обработкой вывозимой по УЖД древесины, и часть заготавливаемого Козиковским леспромхозом леса было решено транспортировать на более производительный нижний склад в Юркино.

В начале 80-х годов объёмы заготовок леса значительно снизились, Юркинский ЛПХ стал переходить на автовывозку. В результате этого, в конце 80-х годов УЖД была полностью ликвидирована.

Последняя ночёвка этой экспедиции была на берегу красивой лесной речки Выжум. Все берега этой маленькой извилистой речушки были в бобриных «сле-

дах» – свежих спиленных деревьях, старых замшелых остроконечных пнях. С наступлением сумерек за соседней излучиной нередко слышались мощные шлепки по воде.

Утром мы бегло осмотрели останки Юркинской УЖД у постепенно вымирающего лесного посёлка Карасьяры и отправились в Козиково. Козиковская УЖД по масштабам работы была значительно крупнее Юркинской, по классификации узкоколеек леспрома СССР, это была дорога первого класса. Она была построена в 1950 году, первоначально шла лишь до лесного посёлка Шушманка. В 60-х годах протяжённость дороги значительно увеличилась, был основан второй лесной посёлок – Майский (не путать с одноимённым посёлком на Килемарской дороге), отдалённые ветки и усы терялись в лесах под Пиштанью. На дороге было 5 паровозов – ВП2, два ВП4 и два ОП-2, как минимум один мотовоз МУЗг4, с 60-х годов работали мотовозы МД54-4. В 70-х, помимо сохранившихся мотовозов, локомотивный парк насчитывал около десятка тепловозов ТУ4 и ТУ6А. В Козиково до настоящего времени сохранилось здание деревянного локомотивного депо на 8 тепловозов. До конца 80-х на УЖД, помимо движения рабочих поездов, было регулярное пассажирское сообщение с лесными посёлками. Ежедневно, кроме субботы, два раза в день из Козиково с мотовозом МД54-4 курсировал пассажирский поезд до Майского. Отменён он был в связи с выселением посёлков.

В начале 90-х годов лес по УЖД возили нерегулярно, объёмы вывозки были низкими. Новые делянки выделялись леспромхозу далеко от магистрали, строительство усов к ним было нерентабельным. В результате было принято решение о переходе на автовывозку, и в середине

90-х узкоколейка была полностью ликвидирована.

На какую-либо находку мы в Козиково не надеялись, поэтому, видимо, она и состоялась. При въезде в посёлок, рядом с нижним складом, стояли три тендера: два от паровозов ВП4 и один от паровоза ОП2. Все тендеры были на своих осях, в приличном состоянии. Со слов местных жителей, после перехода на тепловозную тягу тендеры использовались в качестве ёмкостей на лесозаводе, потом долгое время обитали вместе с лягушками в окрестной канаве, а недавно их трелёвщиком из этой канавы вытащили, чтобы сдать в чермет. Что касается тендеров ВП, то они на действующих и разобранных узкоколейках ещё встречаются, а вот тендер от ОП я, признаться, в таком состоянии увидел впервые. Жаль, если его действительно порежут.

Помимо вышеописанных экспонатов мы нашли в посёлке кабины мотовоза МД54-4 и тепловоза ТУ6А-3578. Хозяин последней поведал о том, что этот ТУ6А был последним поступившим на УЖД тепловозом, он же и разбирал УЖД.

Время поджимало, впереди лежала долгая дорога домой, сознание рисовало многочисленные пробки на подъездах к Нижнему и Москве. Форсировав многочисленные полноводные лужи у моста через речку Ноля, по песчаной лесной дороге мы въехали в Нижегородскую область. Знакомая по предыдущим экспедициям насыпь разобранной Красноярской УЖД вывела нас в посёлок Красный Яр, откуда начинается хорошая асфальтированная дорога на Нижний Новгород. Выехав на асфальт, мы напоследок оглянулись, чтобы попрощаться с заповедной марийской тайгой. До свидания, Марий-Эл, именно «до свидания»! Ещё увидимся.

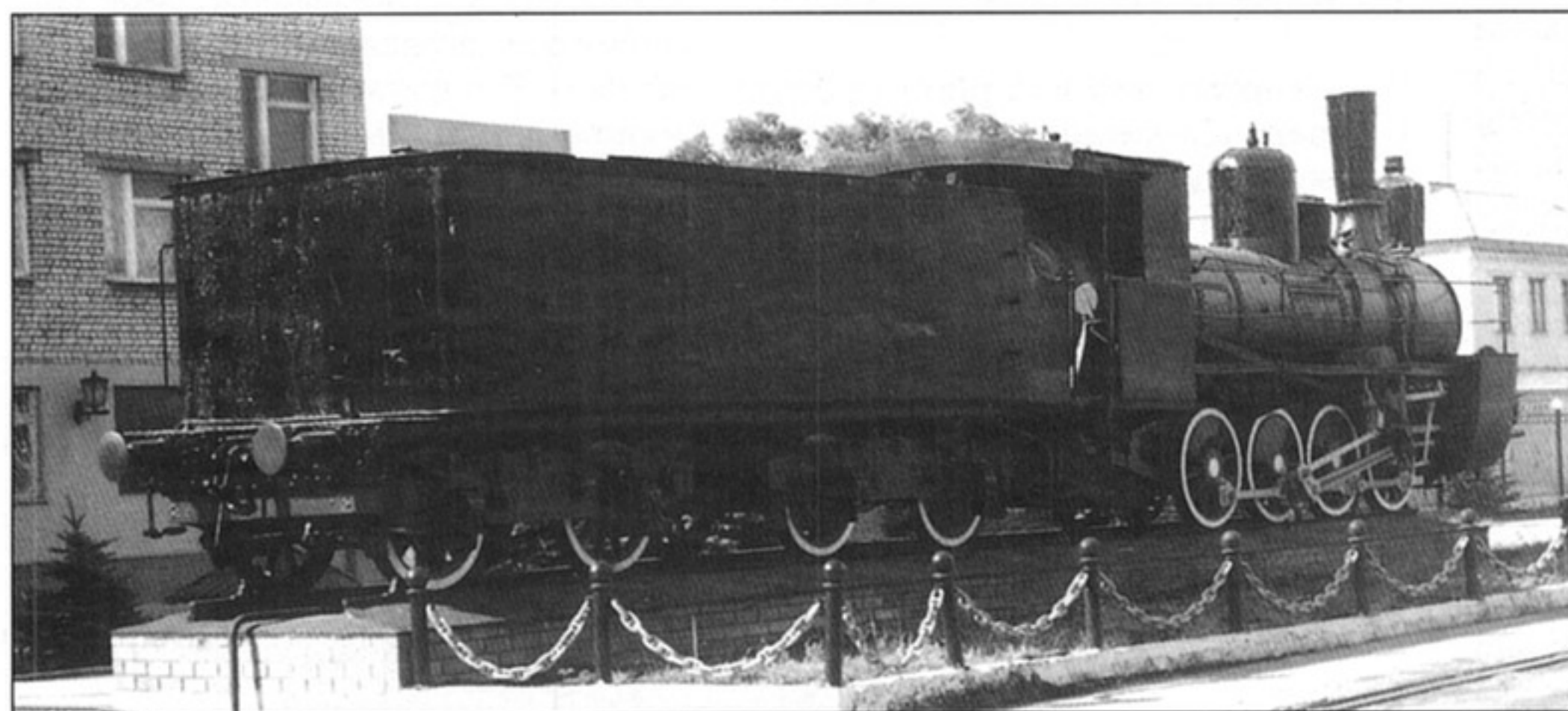
Фотографию узкоколейного думпкара прислал Олег Долматов (Нижний Тагил)



В локомотивном депо Волгоград Приволжской ж.д. находится уникальная аллея памяти, которая включает в себя паровоз-памятник **ОВ-5109**, установленный в память о подвиге советских железнодорожников в Сталинградской битве. Паровоз 1907 г. постройки уникален тем, что представляет собой машину дореволюционной постройки. Их всего сохранилось на постаментах не более 20 в нашей стране.

В депо есть и тепловоз-памятник **ТЭП60-0569**, открытый в день празднования юбилея тепловозной тяги на Приволжской ж.д. (в 2004 г.).

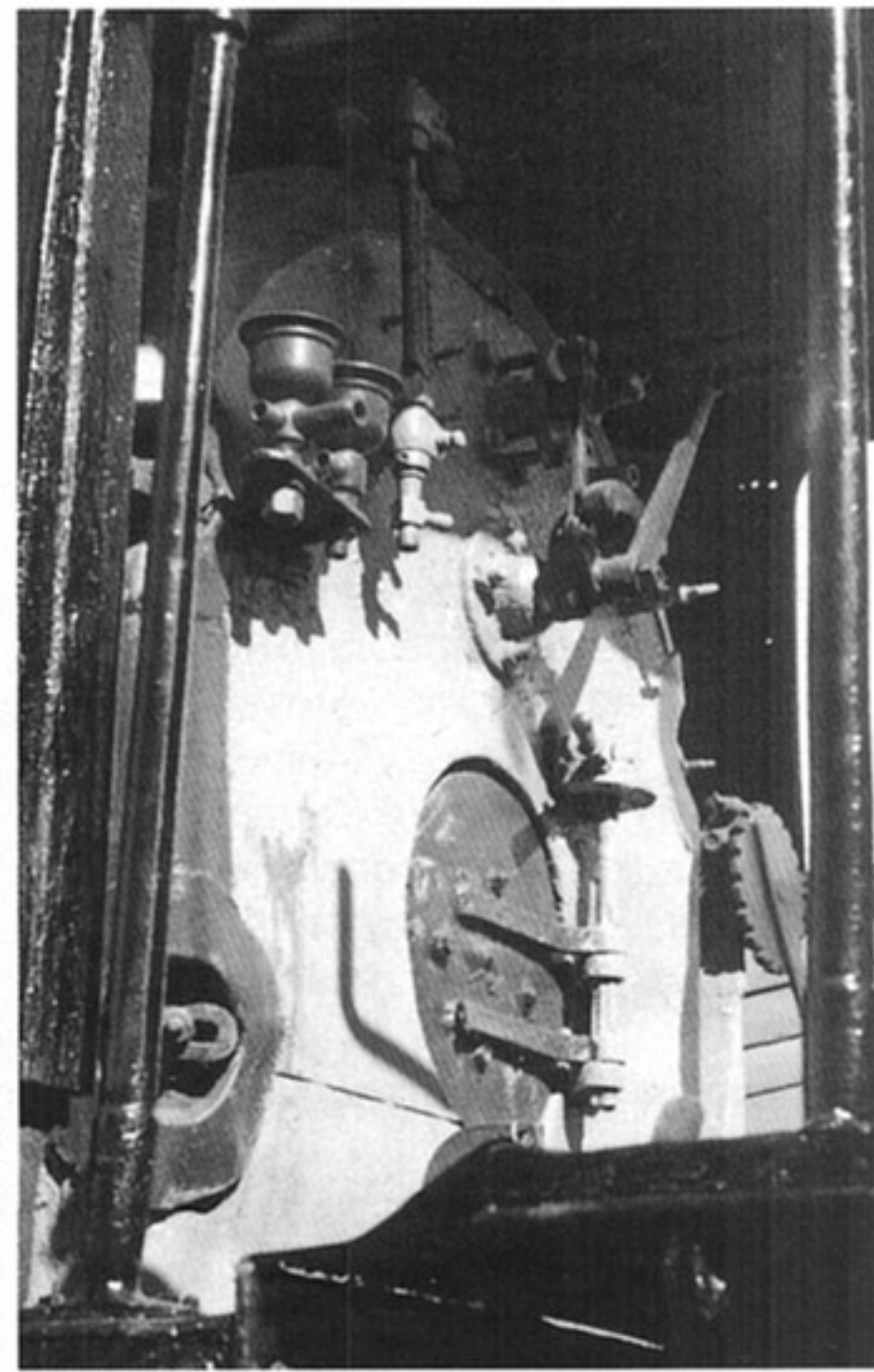
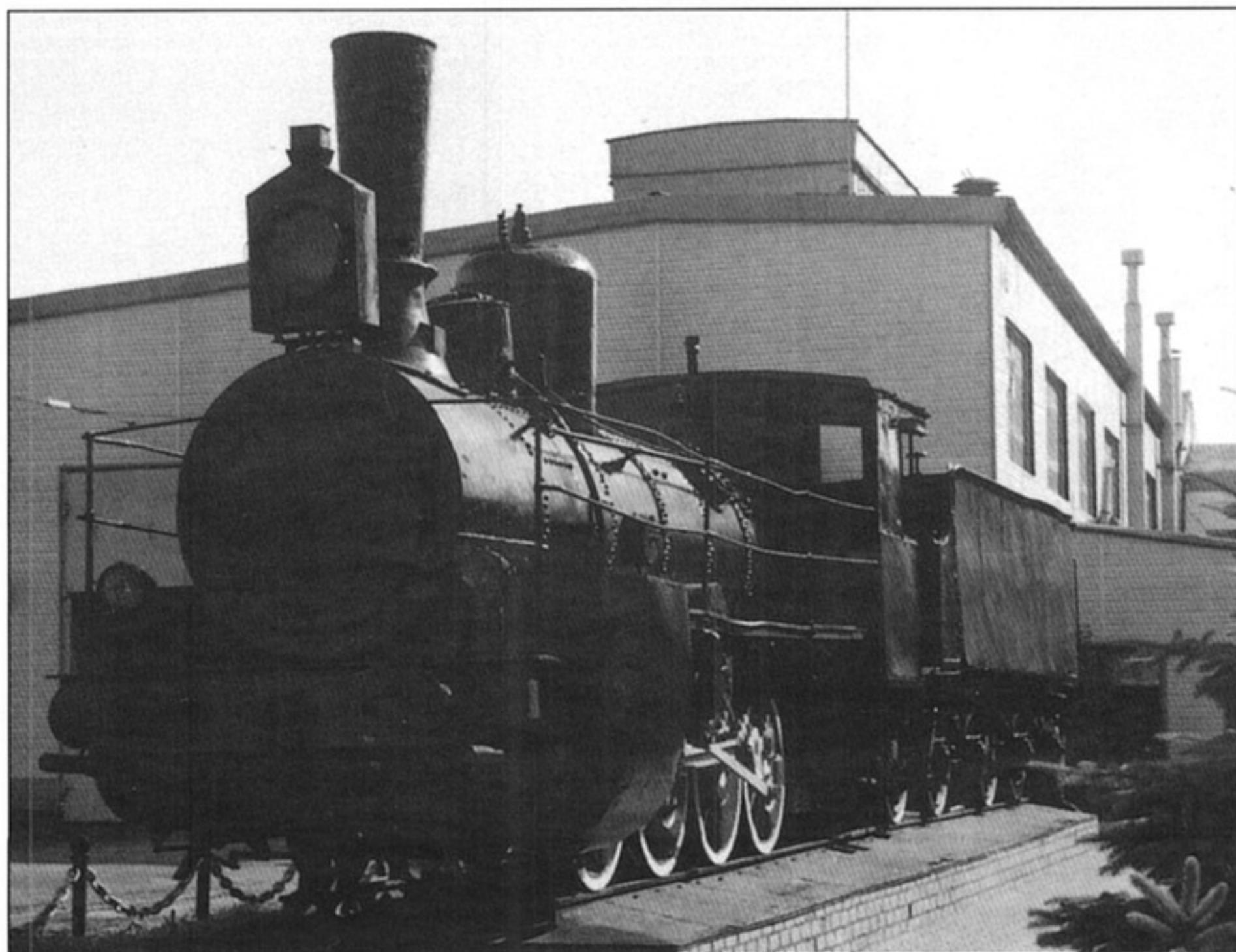
Тепловоз выглядит на порядок лучше, чем паровоз, по комплектации и окраске. Паровоз, хоть и подкрашен, но вид ужасен - начисто отсутствует обшивка котла нет свистка, воздушного резервуара, паровоздушного насоса, части арматуры котла. «Овечка» "примечательна" еще и тем, что на ней нет и следов каких-либо надписей. Это первый подобный случай в моей практике, хотя



вовне традиционно — что-то сделать, но кое-как...

Радует одно - экспозиция хорошо видна с поездов, уходящих и приходящих на центральный вокзал города - героя Волгограда.

Фото и информация
Дм.Строканя



Строительство узкоколейной железной дороги

Кокчетав, 15 ноября (ТАСС). В Кокчетав прибыла механизированная колонна Минтрансстроя, которая будет сооружать 300-километровую узкоколейную железную дорогу Кокчетав-Кзыл-Тус-Кайманачиха. Другая колонна, прибывшая несколько раньше, уже начала строить узкоколейную железную дорогу протяжением 450 километров Кокчетав - Пески - Кустанай. Отсыпаны первые километры земляного полотна.

«Омская правда», 17 ноября 1954 г.

На строительстве новой железной дороги

Одной из важнейших строек шестой пятилетки является новая железнодорожная магистраль Омск-Барнаул. С вводом ее в эксплуатацию будут связаны два крупнейших промышленных и сельскохозяйственных района Сибири. Дорога примет на себя часть грузов, которые в настоящее время перевозятся по Омской магистрали. Новая железнодорожная линия пройдет по Омской, Новосибирской областям и Алтайскому краю. Строительство дороги началось от станции Карасук в сторону города Камень-на-Оби. Сейчас на трассе полным ходом ведутся работы по прокладке магистрали, уложено 85 километров путей. К 1 августа строители решили сдать в эксплуатацию 113-километровый участок до станции Целина (сегодня ст.Хабары - прим. авт.). По этому пути будут перевозить сотни тысяч пудов хлеба нового урожая.

Сооружение магистрали ведут 10 специализированных подразделений министерства транспортного строительства и 3 механизированных колонны, которые оснащены бульдозерами, кувалетопателями. Сейчас они ведут работы по прокладке будущей магистрали на протяжении до 230 километров. Одновременно строятся сооружения и линейно-путевые здания из крупных блоков.

В сооружении новой линии участвуют молодые ставропольцы, приехавшие сюда по призыву партии и правительства. В 1957 году начнется строительство на участке Карасук-Омск. Работы здесь будет вести коллектив треста "Омсктрансстрой".

«Омская правда», 29 июля 1956 г.

Станция Целина приняла первый поезд

Как уже сообщалось в нашей газете, строители новой железнодорожной магистрали Омск-Барнаул к 1 ав-

густа решили сдать в эксплуатацию 113-километровый участок.

Свое слово строители сдержали: 31 июля на новую станцию Целина, находящейся на границе Новосибирской области и Алтайского края, прибыл первый поезд. На сооружении новой магистрали работают 10 специализированных подразделений Министерства транспортного строительства. Прокладка нового пути ведется с учетом эксплуатации тепловозов. Укладываются рельсы тяжелого типа.

В строительстве новой магистрали участвуют молодые рабочие, приехавшие сюда по призыву ЦК КПСС и Совета Министров СССР из Ставрополя. Строители взяли обязательство досрочно сдать в эксплуатацию еще один участок. Для новой магистрали уже уложено 200 километров земляного полотна. Железнодорожная насыпь движется на город Камень-на-Оби. В ближайшее время по новому участку начнется движение поездов с хлебом нового урожая.

«Омская правда», 2 августа 1956 г.

...о торжествах в Харбине в связи с передачей Китайской Чанчуньской железной дороги Советским правительством правительству Китайской Народной Республики

Омская правда", 4 января 1953 г.

[В конце 1952 года СССР возвратил Китаю Китайско-Восточную железную дорогу (КВЖД) - прим Ю.Ф.] На фото ФД-337 во время подъема в Китае (Чаньчунь). Источник www.parovoz.com

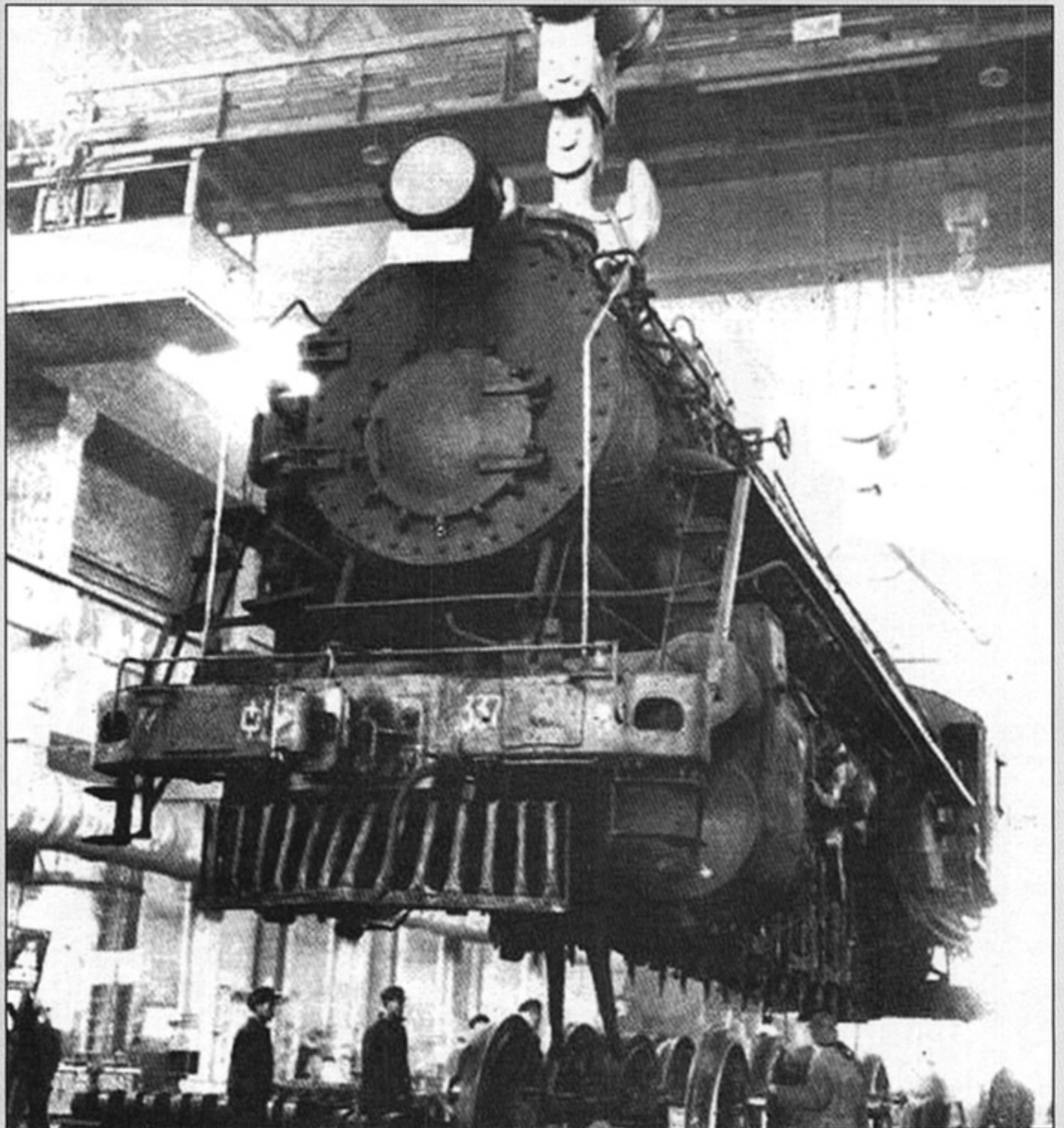
На Омской железной дороге тепловозы ТЭЗ (депо Петропавловск, известен ТЭЗ-013 - прим.автора) появились в январе (1956 г. - прим.). Они обслуживают плечи от Исилюкля до Макушино. На направлении Вагай-Называевская тоже эксплуатируются тепловозы.

«Омская правда», 22 июля 1956 г.

Новые тепловозы

Харьков, 13 августа. (ТАСС). Коллектив завода транспортного машиностроения выпустил первый трёхсекционный магистральный тепловоз. По сравнению с обычным локомотивом такого типа здесь на одну секцию больше. Мощность машины - шесть тысяч лошадиных сил, что в полтора раза превышает двухсекционный тепловоз "ТЭ-3". Управление всеми секциями осуществляет машинист с одного поста. В испытательных пробегах на участке Харьков-Красный Лиман трёхсекционный тепловоз водил составы весом в три раза больше, чем паровоз (ФД20-прим.авт.).

Сейчас на заводе приступили к стро-



ительству первого в нашей стране магистрального пассажирского тепловоза «ТЭ-7», рассчитанного на скорость 140 километров в час.

«Омская правда», 16 августа 1956 г.

...Коллектив треста «Мосэлектротяжстрой» и специализированные организации Министерства транспортного строительства завершили электрификацию 52-километрового участка Михайлов - Павелец, являющегося продолжением участка Ожерелье-Михайлов Московско-Курско-Донбасской железной дороги, переведенной на электротягу еще в минувшем году.

Линия Ожерелье - Павелец протяжением 137 километров является первым в Советском Союзе опытным участком, где применен переменный ток промышленной частоты.

(ТАСС). «Омская правда», 2 декабря 1956 г.

Недавно на участке Называевская - Вагай (депо Ишим - прим.) появился первый тепловоз (ТЭЗ - прим.). А с июня нынешнего года на этом участке будут курсировать только тепловозы.

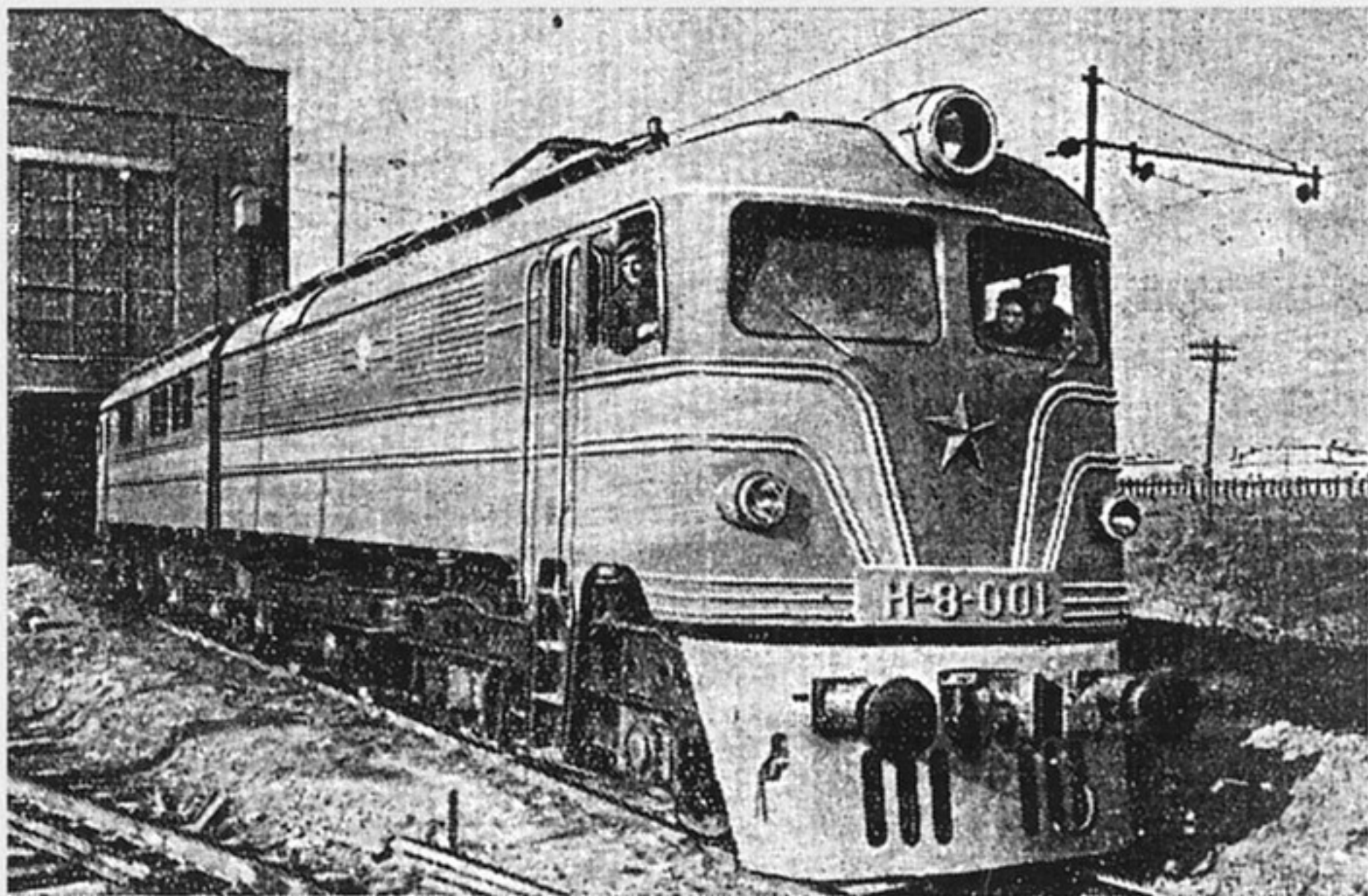
«Омская правда», 18 января 1956 г.

Выпущен первый сверхмощный магистральный электровоз

НОВОЧЕРКАССК, 9 апреля. ТАСС. Коллектив Новочеркасского завода имени Буденного добился крупного успеха - в установленный срок выпущен первый сверхмощный магистральный электровоз.

В беседе с корреспондентом ТАСС директор завода тов. А.Д. Кечеджи сказал: «Новочеркасский завод изготавливал магистральные электровозы «ВЛ22», которые являются не только экономичными, но и очень сильными машинами. Дальнейшее развитие транспорта потребовало нового, еще более мощного электровоза. Производство такой продукции предусмотрено XIX съездом партии в директивах по пятому пятилетнему плану. Это решение партии коллектив предприятия воспринял как боевую программу. В короткий срок конструкторы завода разработали проект и изготовили рабочие чертежи нового магистрального восьмиосного электровоза. Успешно были подготовлено производство и выпуск новой машины.

Электровоз нового типа почти в два раза мощнее электровоза ВЛ22, обладает значительной силой тяги и развивает высокую скорость. Он имеет цельнолитую раму тележки, что



На снимке: новый мощный восьмиосный электровоз, изготовленный коллективом Новочеркасского электровозостроительного завода имени Буденного. Фото Л. Портера (ТАСС).

снижает ее вес, улучшает эксплуатационное обслуживание ходовой части машины. Электровоз оборудован устройством, восстанавливающим расходуемую на торможение энергию и возвращающим ее в сеть.

«Омская правда», 11 апреля 1953 г.

АЛТАЙСКИЙ КРАЙ. Строители Южно-Сибирской магистрали завершили в мае укладку пути от Кулунды до Барнаула.

На снимке: Первый поезд отправляется со станции Кулунда

(Праздничная арка с красной ленточкой и перед ней украшенный паровоз серии ОВ - прим. Ю. Ф.)

«Омская правда», 11 июня 1953 г.

Пригородный электропоезд

На линии Москва-Куломзино открылось регулярное движение пригородных поездов. Каждый из них состоит из 6 вагонов. Шестой вагон каждого поезда отведен для пассажиров в спецодежде.

Для пассажиров пригородного движения открыт новый благоустроенный зал ожидания. А. Абрамский, помощник машиниста электропоезда. (На снимке: электропоезд у перрона Омского вокзала - СЗ/р-11211 - прим. Ю.Ф.)

Железнодорожная линия Акмолинск - Павлодар

АКМОЛИНСК, 26 декабря. (ТАСС). Закончилось строительство дороги Акмолинск - Павлодар. Дорога сдана в постоянную эксплуатацию.

На митинге строителей на станции

Ереймень-Тау председатель правительственной комиссии тов. Куликов сообщил, что комиссия считает возможным принятие линии Акмолинск - Павлодар протяженностью в 438 километров в постоянную эксплуатацию с хорошей оценкой качества произведенных работ.

Начальник управления строительства Южно-Сибирской магистрали тов. Гулаков рассказал о самоотверженном труде строителей. Произведено свыше 11 миллионов кубометров земляных работ. Возведено 198 искусственных сооружений. В степи сооружены новые железнодорожные станции с благоустроенными жилыми домами, клубами, школами.

По окончании митинга председатель Президиума Верховного Совета Казахской ССР тов. Керимбаев разрезал у арки ленту. Со стороны Павлодара показался большой состав, груженный строительным лесом и углем. По другому пути прошел поезд из Акмолинска.

«Омская правда», 29 декабря 1953г.

Железнодорожный участок Кулунда - Барнаул

БАРНАУЛ, 29 декабря. (ТАСС). Строители Южно-Сибирской железной дороги закончили последние работы на участке Кулунда - Барнаул.

В искусственные сооружения уложено 18 тысяч кубометров бетона, переработано более пяти миллионов кубических метров грунта. Сдано свыше 12 тысяч кубометров жилой площади. Государственная комиссия приняла новый участок в эксплуатацию.

«Омская правда» 30 декабря 1953 г.



Оскар Калмуш,
Директор службы подвижного состава
Эстонских железных дорог

Для профессионалов важны факты

С чувством сожаления вынужден ответить на появившиеся некоторое время назад в уважаемом «Локотрансе» и других Российских профессиональных изданиях обвиняющие статьи, касающиеся используемых на Эстонской Железной Дороге тепловозов типа General Electric **C36-7**. Тепловозы с другой стороны океана являются нововведением на здешнем полигоне, и кажется, что любое нововведение смущает и пугает людей. Очень жаль, ведь из-за этого многим энтузиастам-железнодорожникам и профессионалам может не достаться интересная и важная информация, на основании которой можно было бы сделать адекватные сравнения с тепловозами, используемыми в нашем регионе.

Эстонская железная дорога была приватизирована в 2001 году, уже тогда было ясно, что с имеющимся, морально и технически устаревшим, тепловозным парком невозможно продолжать работать. Интерес нового стратегического акционера привезти сюда в других странах зарекомендовавшие себя тепловозы не был новой идеей — еще являясь государственным предприятием, Эстонская железная дорога интересовалась тепловозами General Electric и General Motors. Время для этого было наиболее подходящее — американский железнодорожный рынок переживал тяжелые времена, и на рынок поступило достаточно большое количество использованных, но находящихся в хорошем состоянии мощных магистральных тепловозов, условия покупки и лизинга которых были, чуть ли не самыми идеальными за все времена. Со мной, конечно, согласятся многие опытные инженеры, если скажу, что часто, в случае с подвижным составом (и не только), проверенные в эксплуатации модели оказываются лучше, чем новые. Детские болез-

ни позади, возможные проблемы устранены и все возможности опробованы. Например, у приобретенных Эстонской железной дорогой тепловозов **C36-7i Bright Star** имеется компьютерная система, регулирующая тягу тепловоза и работу дизельного генератора. Она была разработана специально для более старых тепловозов с целью оснащения их возможностями новых моделей тепловозов. Средний возраст тепловозов Эстонской железной дороги примерно двадцать лет, но они отремонтированы, оснащены отремонтированными дизельгенераторами, усовершенствованной электросхемой и устройствами безопасности. Одна только конструкция тепловозов GE создает для машинистов более удобные и безопасные условия труда — рабочая кабина чище и просторней. Капот, простирающийся на несколько метров вперед, защищает машиниста тепловоза от больших травм при столкновении.

Была попытка создать впечатление, что тепловозы General Electric поглощают

C36-7 на Перуанских железных дорогах/Фото Г.Познера

много топлива, ненадежные и требуют дорогого ремонта. Ни один из вышеприведенных пунктов не соответствует истине. Это легко объяснить в сравнении с местным тепловозом 2TE116. Расход топлива тепловозов GE C36 на каждую перевезенную тонну груза на 25 процентов меньше и потребление моторного масла на 27 процентов меньше, чем у тепловозов 2TE116. В то же время надежность тепловозов GE C36 на 15 процентов выше, чем у тепловозов 2TE116. Годовые расходы на обслуживание и ремонт тепловозов GE на 40 процентов меньше, чем у 2TE116. На протяжении того периода, когда тепловоз GE проходит ремонт с переборкой дизеля, тепловозы M62, 2M62 или 2TE116 проходят шесть ремонтов с переборкой дизеля. По части эксплуатационной безопасности тепловозы GE C36 так же опережают 2TE116, поскольку параметры ходовой части тепловозов GE значительно лучше.

По части мощности факты ни у кого не вызывают сомнения, что американские тепловозы мощные. Один тепловоз типа C36-7 способен перевозить поезда такого же веса, что и двухсекционный тепловоз 2TE116, что позволяет Эстонской Железной Дороге перевозить более длинные поезда с меньшими затратами. Мощность двигателя C36-7 2684 кВт, тяговая сила в продолжительном режиме 431 кН (при скорости 17,7 км/ч) и максимальная скорость 112 километров в час. Новые системы управления дают возможность в длинных составах управлять несколькими тепловозами с пульта управления одного тепловоза, чего невозможно осуществить на тепловозах, распространенных в нашем регионе. Более мощные тепловозы являются, несомненно, и более тяжелыми, но и здесь нельзя смотреть мимо фактов и сравнений. Нагрузка на ось тепловозов GE 29,6 тонн, но у строящихся в России новых вагонов нагрузка на ось уже увеличена с 24 до 30 тонн. Возможно, что и из России мы вскоре услышим, что тяжелые вагоны разрушают инфраструктуру, и средняя скорость движения поездов ограничена до 15 километров в час. Утверждение, что для тепловозов GE установлена максимальная скорость 15 километров, просто вырвано из контекста. Ограничение действовало только на одном участке для всех тепловозов и только из-за качества рельс. Эстонская железная дорога за последние четыре года привела в порядок почти все свои железнодорожные пути и использование более мощных тепловозов и более длинных поездов не должно вызывать проблем.

У Эстонской железной дороги никогда не возникало серьезных инцидентов на станции Печеры – усовершенствованная система автотормозов тепловозов GE обеспечивает необходимое давление даже тогда, когда в подвижном составе могут иметься небольшие утечки. Пробуксовку колесных пар контролирует состоящая из четырех этапов система. На первом этапе песок подается только на буксующее колесо без уменьшения нагрузки. На втором этапе нагрузка уменьшается пропорционально 1,2 км/ч и 2 км/ч при боксовании колесной пары. На третьем этапе, при большем боксовании нагрузка уменьшается еще больше и на четвертом этапе нагрузка полностью выключается. Необходимо отметить, что, благодаря данной системе, практически никогда не происходит отключений на четвертом этапе, так как предыдущие этапы помогают остановить увеличение проскальзывания до 9,7 километров в час.

В качестве дополнительного оборудования на тепловозах GE C36-7 было установлено разработанное эстонскими инженерами и связанное с автостопом устройство безопасности VEPS, что еще больше увеличивает безопасность железнодорожного движения, останавливая поезд при необходимости. Остановка движения тепловозов Эстонской железной дороги в Печерах была обоснована не технологическими аргументами, а политическими – всего лишь за несколько недель до введения запрета руководство Российской железной дороги подписало с Советом железнодорожных администраций нашего региона официальное соглашение, в соответствии с которым участники соглашения разрешили въезд на свои инфраструктуры определенных типов локомотивов, в том числе тепловозов GE C36-7.

В заключение можно сказать, что у тепловозов General Electric было более трех лет времени доказать себя на железной дороге с шириной колеи 1524 мм и до сих пор эти тепловозы оказались очень успешными. Благодаря росту мощности и эффективности, Эстонская железная дорога получила большое развитие.

На протяжении трех с половиной лет не было серьезных инцидентов и повреждений инфраструктуры по причине тепловозов. Поэтому не позволим политике и деловым интересам вводить нас, профессионалов и энтузиастов-железнодорожников, в заблуждение – факты говорят за себя.

Ждем читателей «Локотранса» в гости, чтобы вы могли своим глазом увидеть уникальные тепловозы нашего региона в процессе выполнения их ежедневной работы.

ТАК, ГДЕ ЖЕ, ФАКТЫ?

Не могло остаться секретом, что американские тепловозы поступают на Эстонские железные дороги. Казалось бы, при столь серьезных намерениях фирмы, следовало бы сделать ее продукцию предметом тщательного изучения и обсуждения с привлечением квалифицированных машинистов, машинистов-инструкторов, ремонтников. Ведь наверняка, например, в Казахстане накоплен определенный опыт эксплуатации модернизированных локомотивов. Кто из российских железнодорожников хоть как-нибудь информирован об этом? Вокруг этой темы возник информационный вакуум.

Совсем недавно шумели (и даже было подписано многомиллиардное соглашение) о постройке скоростных поездов в России совместно с «Сименс». Под гарантии российского Правительства. Сегодня об этом уже молчок. Уже и сроки другие, и поезда планируются не те. Гарантии только остались. Все очень напоминает ситуацию с «похоронами» «Сокола» между Санкт-Петербургом и Москвой. Снова гарантии и совершенная информационная пустота...

Понимая интерес наших читателей к теме американских GE, не имея открытой информации от какой-либо стороны, мы нашли сообщение об опыте эксплуатации новых локомотивов в литовской газете «Lietuvos Zinios». Наш журнал вполне известен среди технической железнодорожной общественности, в том числе и в информационных подразделениях дорог. Нет никаких препятствий, чтобы своевременно информировать ЛТ и его читателей о всех новостях, причем желательно объективно. Почему это не делается – Александр Иоффе в своем материале пытается объяснить, а выводы пусть дала бы наша аудитория.

От редакции

Мы живем в противоречивое время. С одной стороны, по всем каналам телевидения трубят о наступившей открытости, прозрачности и т.п. В то же время, когда дело касается того или иного конкретного спорного вопроса, сразу всплывают такие модные понятия, как коммерческая тайна, авторские права, интеллектуальная собственность и прочее.

Невольно вспоминаю относительно недавнее прошлое. Еще лет 20 – 25 назад, когда появлялся новый локомотив, его характеристики и конструкция становились всеобщим достоянием. Далее шли испытания. Их проводили ВНИИЖТ и ПКБ ЦТ, которые в те годы действительно были независимыми организациями. Ведь ученые тогда не были связаны финансовыми договорами с МПС и заводами-изготовителями подвижного состава и могли свободно отстаивать свое мнение по техническим и технико-экономическим вопросам на любом уровне.

По окончании испытаний составлялся отчет, который обсуждали на Научно-техническом совете. После утверждения отчет направлялся на микрофильмирование и с ним мог познакомиться любой читатель библиотеки им. Ленина. Результаты испытаний публиковались в печати и были доступны для обсуждения.

При эксплуатационных испытаниях решающее значение имели мнения машинистов и ремонтников о новом локомотиве. Откройте любой журнал «ЭТТ» или газету «Гудок» тех лет, и Вы увидите, как остро обсуждались вопросы, связанные с эксплуатацией и ремонтом технических средств, с условиями работы людей.

И вот прошли годы. Наступила пора гласности и открытости. Что же мы видим? Да ничего не видим. В условиях рыночных отношений к чисто техническим вопросам подмешиваются и финансовые интересы, все решения принимаются кулуарно, испытания часто проводятся в сильно усеченном виде, результаты испытаний объявляются интеллектуальной собственностью заказчика. Независимость испытателей скрывается условиями финансового договора. Ведь не секрет, что исполнитель, которому заказчик платит деньги, в той или иной степени попадает в зависимость от заказчика. Что касается мнения людей, которым предстоит непосредственно эксплуатировать технику, то этими «пустяками» уже давно никто не интересуется. К тому же, в последние годы перестала выходить литература по новой технике. Технические выставки, которые прежде являлись серьезным источником информации, средством повышения квали-

фикации специалистов (вспомните выставки на Щербинке 1971, 1977, 1986 и 1989 годов), сегодня превратились в пышные презентации для узкого круга руководителей. Как говорится, результат налицо. Недаром наша новейшая история изобилует неудачными локомотивами. Как известно, природа не терпит пустоты, и отсутствующая объективная информация может быть заменена домыслами и кривотолками.

Примерно по такому сценарию развивались события и в связи с деятельностью известной американской фирмы General Electric на постсоветском пространстве. Одним из первых шагов фирмы стала модернизация нескольких тепловозов 2ТЭ10М для Казахских железных дорог. Американцы установили свой дизель, вспомогательное механическое оборудование, электроаппаратуру. Затем, уже на несколько более высоком техническом уровне, подобным образом была модернизирована одна секция такого же тепловоза, но уже для Российских железных дорог. Появились планы создания в России совместного предприятия по выпуску дизелей фирмы General Electric.

Неудивительно, что энтузиасты железных дорог с интересом, но и тревогой восприняли внезапное появление американских локомотивов. Основные опасения были связаны с тем, как поведут себя эти тепловозы с повышенной осевой нагрузкой, непривычной конструкцией. Оскар Калмус, директор службы подвижного состава Эстонской железной дороги, автор статьи «Для профессионалов важны факты», сету-

ет, что любое нововведение пугает и смущает людей. Отчасти это так, но нет ли других причин для беспокойства? Конечно, General Electric многие десятилетия поставляет тепловозы во многие страны, в том числе, и на дороги США. Эти локомотивы завоевали высокий авторитет. Автор статьи приводит доводы в пользу тепловозов С36 фирмы General Electric. Давайте рассмотрим эти доводы подробнее.

В статье сказано, что приобретение Эстонской железной дорогой американских тепловозов совпало с периодом, когда американский железнодорожный рынок переживал не лучшие времена. Согласитесь, такое высказывание вызывает самые разные мысли по поводу объективности при выборе решения о приобретении локомотивов. Но, уж, коль скоро на американских железных дорогах считается целесообразным проводить модернизацию старых локомотивов, о чем пишет автор статьи, то почему бы и в Эстонии не последовать этому примеру. В самом деле, на сегодня существует несколько уже воплощенных в металле проектов коренной модернизации тепловозов М62 и 2М62 с установкой современных дизелей различных фирм. Такие проекты реализованы в России, Венгрии, Литве, Монголии. Тем более что тепловозы типа М62 хорошо зарекомендовали себя в данном регионе. Подводил лишь устаревший, ненадежный и неэкономичный дизель 14Д4. Проводилось ли в Эстонии сравнение разных вариантов модернизации тяги с объективным выбором наиболее выгодного пути?

Сопоставляя показатели работы различных тепловозов, автор пишет, что по сравнению с тепловозами 2ТЭ116 у тепловозов С36 расход топлива меньше на 25%, а расход масла - на 27% в расчете на тонну перевезенного груза. Позвольте, но как же можно напрямую сравнивать столь разные локомотивы? Односекционный тепловоз С36-7i, как указано в статье, оснащен дизелем мощностью 2684 кВт. Тепловоз 2ТЭ116 двухсекционный. На каждой его секции установлен дизель мощностью 2250 кВт. Поэтому, даже если предположить, что эти два тепловоза работают в одинаковых условиях, то налицо недоиспользование тепловоза 2ТЭ116 по мощности. В этом случае перерасход топлива неизбежен. Что касается расхода масла, то и здесь требуется уточнение, за счет чего получена такая большая разница. Кроме того, надо учитывать и соотношение стоимости масла М14Г2 или М14Г2ЦС для тепловозов 2ТЭ116 и импортного масла, которое необходимо приобретать для американских тепловозов.

К тому же, в статье сказано, что американские тепловозы прошли модернизацию с установкой компьютерной системы управления. Но ведь и для отечественных тепловозов, в том числе и 2ТЭ116, создан целый комплекс мероприятий по модернизации, в который входит микропроцессорная система управления, электронный регулятор дизеля. Все это также позволяет экономить топливо. Поэтому данное сопоставление не вполне корректно, так как сравнивается модернизированный американский тепловоз с немодернизированным отечественным.

Далее автор пишет: «В то же время надежность тепловоза GE С36 на 15 процентов выше, чем у тепловозов 2ТЭ116». Вдумаемся в эти слова. Что такое надежность? Это целый комплекс свойств изделия, куда входят долговечность, работоспособность, безотказность. Надежность характеризуется множеством параметров. Поэтому приведенное выше утверждение звучит примерно так, как если бы кто-то сказал: «Здесь электричество на 15 процентов выше». Что выше, ток, напряжение, частота, тариф оплаты? В данном случае, вероятно, термин «надежность» использован в узком значении как безотказность. В таком случае имеется в виду, что у тепловозов С36 происходит на 15 процентов меньше отказов, чем у тепловозов 2ТЭ116. Это значит, что за один и тот же период времени, когда на тепловозе 2ТЭ116 произошло 100 отказов, на американском С36 их случилось только 85. Но, не надо забывать, что С36 - это одиночный локомотив, тогда как обе секции

Серия локомотива	С36-7i	С30-7Ai	2ТЭ116
Количество	56	8	15
Завод-изготовитель	GE	GE	Луганск
Год выпуска	1985	1984	1981-99
Формула колесных пар	Co-Co	Co-Co	2 x Co-Co
Количество дизельных моторов	1x	1x	2x
и номинальная мощность, кВт	2684	2237	2250
Скорость оборотов, об/мин	1050	1050	1000
Количество рабочих тактов	4	4	4
Расположение и кол-во цилиндров	V-16	V-12	V-16
Диаметр цилиндров, мм	228,6	228,6	260
Ход поршня, мм	266,7	266,7	260
Объем цилиндров, л	175,2	131,4	221
Тип трансмиссии	~/=	~/=	~/=
Рабочая масса, т	175	174	2 x 138
Длина, м	20,7	20,7	2x 18,2
Предельная скорость, км/ч	112	112	100
Мин радиус кривой, м	83	83	125
Сила тяги, кН	431	431	2x 248
при скорости, км/ч	17,7	14,1	24,4
Запас топлива, л	17410	14100	2x 7860
Емкость системы охлаждения, л	1382	1325	2x 1250
Объем моторного масла, л	1439	1135	2x 1250
Запас песка, кг	2550	2040	2x 1166

тепловоза 2ТЭ116 тоже учитываются как один локомотив, уж так заведено. Следовательно, получается, что на каждой секции тепловоза 2ТЭ116 в указанный период произошла, в среднем, только половина от этих ста отказов, то есть только 50 отказов, тогда как за тот же период на американском тепловозе – 85. Так какой же тепловоз надежнее?

Мне могут возразить, что, дескать, железной дороге все равно, какой локомотив ведет поезд, односекционный или двухсекционный, лишь бы работа была выполнена. Но, с другой стороны, если эстонские железнодорожники не используют возможности мощного двухсекционного тепловоза 2ТЭ116, например, или из-за недостаточной длины приемоотправочных путей на станциях, или из-за недостаточного грузопотока, то при чем здесь надежность тепловоза?

Конечно, тепловозы General Electric надежны и экономичны, кто спорит, но когда статья, подписанная официальным лицом, приводит нечетко выверенные аргументы, это невольно бросает тень и на саму технику.

Далее автор статьи пишет, что годовые расходы на обслуживание и ремонт тепловозов С36 на 40 процентов меньше, чем у 2ТЭ116. Сегодня, пока тепловозы имеют относительно небольшой пробег после модернизации, это, вероятно, так. Но пройдет время, и тепловозу понадобится сначала текущий ремонт, потом капитальный. Как эту проблему решать с тепловозом 2ТЭ116, понятно. А где ремонтировать С36, в какую сумму выльется такой ремонт? Следовательно, общие затраты на ремонт надо сравнивать не по сиюминутной ситуации, а с учетом стоимости всех видов в течение срока службы локомотива.

Буквально в следующем предложении статьи сказано: «На протяжении того периода, когда тепловоз GE проходит ремонт с переборкой дизеля, тепловозы М62, 2М62 или 2ТЭ116 проходят шесть ремонтов с переборкой дизеля». Под ремонтом с переборкой дизеля подразумевают текущие ремонты ТР-2 и ТР-3. Но для тепловозов М62, 2М62 и 2ТЭ116 установленные межремонтные периоды не одинаковые. Пробег до текущего ремонта ТР-2 у тепло-

возов М62 и 2М62 составляет 150 тысяч километров, а у 2ТЭ116 – 200 тысяч километров. Пробеги до ТР-3 – соответственно 200 и 400 тысяч километров. Не отрицаю, ресурс американского дизеля действительно высок. Но, если этот ресурс точно определен и выражается конкретным межремонтным пробегом, то, как эта величина может быть одновременно в шесть раз больше двух разных величин? Остается заключить, что конкретной информации на эту тему нет, или она по каким-то причинам скрывается.

По данным фирмы «General Electric» длительная сила тяги тепловоза С36-7 составляет порядка 43 тонн, и, уверен, это вызывает уважение у читателей. Но недоумение вызывают рассуждения автора статьи об осевой нагрузке тепловоза. Привожу дословно: «Нагрузка на ось тепловозов GE 29,6 тонны, но у строящихся в России новых вагонов нагрузка на ось уже увеличена с 24 до 30 тонн». Прежде всего, совершенно непонятно, на чем основано последнее утверждение. В настоящее время в России подобные осевые нагрузки допускаются только у некоторых типов специального подвижного состава, который работает исключительно на замкнутых участках путей промышленных предприятий с небольшими скоростями. Сюда относятся вагоны-чугуновозы, карьерные тяговые агрегаты и некоторые другие.

У абсолютного большинства строящихся в России грузовых вагонов нагрузка от колесной пары на рельсы составляет 23 тонны. В этом легко убедиться, открыв современные каталоги российских вагоностроительных заводов. Лишь у некоторых вагонов с повышенной грузоподъемностью эта нагрузка достигает 23,5 – 25 тонн. В основном это полувагоны. Да, ученые исследуют надежность вагонов и пути при повышенной осевой нагрузке, рассматривают варианты дальнейшего ее повышения до 27 тонн. Но это – работа на перспективу, она потребует создания и освоения серийного производства новых типов вагонных тележек, решения многих вопросов в путевом хозяйстве. Но говорить, что сегодня в России нагрузка на ось у вагонов уже повышена до 30 тонн, – это заведомо вводить читателей в заблуждение.

К тому же, тем более, если автор статьи вызывает к профессионалам, то, наверно, не следует смешивать понятия осевой нагрузки для вагонов и локомотивов. Ведь влияние осевой нагрузки подвижного состава при воздействии на путь тесно связано с таким понятием, как неподрессоренная масса.

У существующих грузовых вагонных тележек она включает массу колесных пар и боковин. Для перспективных грузовых вагонов повышенной грузоподъемности рассматриваются новые варианты конструкции тележек, в том числе, и с надбуксовым рессорным подвешиванием. При этом в неподрессоренную массу войдет только масса колесных пар с буксами.

У локомотивов с опорно-осевым подвешиванием тяговых электродвигателей, к которым относятся и тепловозы С36, в неподрессоренную массу входит не только более тяжелая колесная пара, но и, главное, значительная доля массы двигателей. Не следует забывать и о перераспределении осевых нагрузок между колесными парами у локомотивов вследствие возникновения сил реакции в тяговых передачах. Поэтому при рассмотрении воздействия на путь тепловоза с повышенной осевой нагрузкой, ссылка на осевую нагрузку у вагонов некорректна. Как выразился один из современных классиков, вот такая загогулина получается!

Далее в статье сказано, что американские тепловозы оснащены оборудованием, позволяющим управлять несколькими локомотивами с одного пульта управления, что невозможно на тепловозах, распространенных в данном регионе. Позвольте, да такой способностью наделены все тепловозы, ранее поступавшие на эстонские железные дороги: М62, 2М62, 2ТЭ116, ЧМЭЗ.

Казалось бы, кто сомневается в достоинствах американской техники и, в частности, тепловозов фирмы «General Electric»? Их успешная работа в течение многих лет в самых разных условиях эксплуатации доказала отменное качество. Вопрос-то стоит только в целесообразности их использования на железных дорогах стран бывшего Советского Союза в сопоставлении с другими вариантами модернизации тяги. В данной статье автор стремился склонить читателей к мнению в пользу американских тепловозов. Однако подобная неподготовленная и недостоверная публикация на самом деле приводит к обратному эффекту, вызывает недоверие и к тем, кто готовил материалы для статьи, и, заодно, к самим тепловозам «General Electric». В результате приходим к тому же, с чего начали: где же настоящая информация, где факты?

А.Г.Июффе, Москва



(Окончание. Начало на стр.15)

вые секции на участках с напряжением 1500 или 3000 вольт в контактной сети. Для этих электросекций был разработан новый тяговый двигатель ДК-103А с изоляцией на 3,3 кВ. Часовая мощность и тяговые характеристики нового двигателя не изменились, что позволяло использовать секции Ср в составах из секций Сд и Св на участках с напряжением 1500 В в контактном проводе.

Выпуск электросекций Ср продолжался до 1952 г. и за это время было проведено несколько модернизации кузовов вагонов, что несколько изменило внешний вид вагонов. Так с 1951 г. секции Ср получили металлическую крышу вместо брезентовой (начиная с Ср-688), а электросекции выпуска 1952 г. получили гофрированную обшивку вагонов, что позволило уменьшить толщину листов обшивки с сохранением необходимой прочности.

В связи с тем, что МПС СССР приняло решение об организации и развитии в пе-

ты на участках с выходами на низкие платформы. В таблице 3 приведены номера секций Ср выпускавшихся в период 1947-1952 гг.

На Московском железнодорожном узле секции Ср-Н использовались в депо Нахабино, им.Ильича, Перерва.

В 1952 г. Рижский вагоностроительный завод начал постройку моторвагонных секций Ср3 (Северной дороги, Рижская, на Зкв). Эти секции также выпускались в исполнениях Ср3-В и Ср3-Н. Секция Ср3 представляла собой дальнейшее развитие конструкции секции Ср. На ней окончательно отказались от идеи обеспечения «сквозного прохода» по всему поезду, и теперь только среднее окно на лобовой стенке выдавало наличие в каркасе кузова проема для торцевой двери. Тяговые двигатели ДК-103Г имели мощность в часовом режиме 170 кВт. Конструкционная скорость 85 км/ч, осевая нагрузка моторного вагона 17,9 т.

Тара вагона: моторного 62 т, прицеп-

подвижного состава на Московском узле в период 1955-1965 гг. Они работали практически во всех депо Московской ж.д. Последний Ср3 на Московской ж.д. Ср3-1772 был передан из депо Новомосковск (ТЧ-36 Мск.ж.д.) в депо Баку Аз.ж.д. только в феврале 1977 г.

Представленная в музее Ср3-1615 выпущена в 1957 г. С завода поступила в депо Харьков Ю.ж.д., откуда была передана в депо Лозовая., где, проработав относительно недолго, была передана в депо Безымянка Кбш. ж.д.

С 1964 г. работала в депо Ярославль-Главный Сев.ж.д. С 1996 г. находилась на базе запаса, откуда летом 2004г. была доставлена для косметического ремонта в ТЧ-4 Мск.ж.д., и с 30.07.2004 г. является экспонатом музея Мск.ж.д. на Рижском вокзале.

После проведения КР-2 с восстановлением электрооборудования может быть использована для ретро-поездов.

3.

К середине 50-х годов возможности секций типа «С» перестали соответствовать требованиям, предъявляемым к электроподвижному составу на крупнейших в стране железнодорожных узлах - Московском и Ленинградском. Летом 1957г. новый электропоезд появился в Москве. (Подробнее о периоде эксплуатации ЭР1 на Московском узле в статье «Прошлое и настоящее электропоездов ЭР1 в 12/2004 ЛТ – прим. Ред)

Т.к. электропоезд ЭР1 был изначально предназначен для крупных железнодорожных узлов, оборудованных высокими платформами, то по мере насыщения ими депо Московского и Ленинградского узлов, встал вопрос о производстве на базе электропоезда ЭР1 электропоезда с комбинированным выходом.

К середине 1962 г. КБ РВЗ разработало конструкцию кузова электропоезда с комбинированным выходом на базе электропоезда ЭР1. Помимо изменения конструкции рамы кузова, новый электропоезд получил модифицированное тормозное оборудование и ряд модернизированных агрегатов. Этот электропоезд получил название ЭР2 и выпускался с 1962 по 1984 г. За эти годы было выпущено около 850 поездов этой серии с номерами в диапазоне от 300 до 700 и от 900 до 1348, а также более 300 секций «наполнителей и головных» для использования в поездах с составностью от 4-х до 14-ти вагонов. В 1974 г. после очередной модернизации электропоезд ЭР2 получил новую кабину машиниста.

Начиная с 70-х годов 20-го века и до наших дней электропоезда серии ЭР2 составляют основу парка моторвагонного подвижного состава железных дорог России и стран бывшего Советского Союза. На Московской железной дороге элект-

Таблица 3. Годы выпуска и номера секций серии Ср.

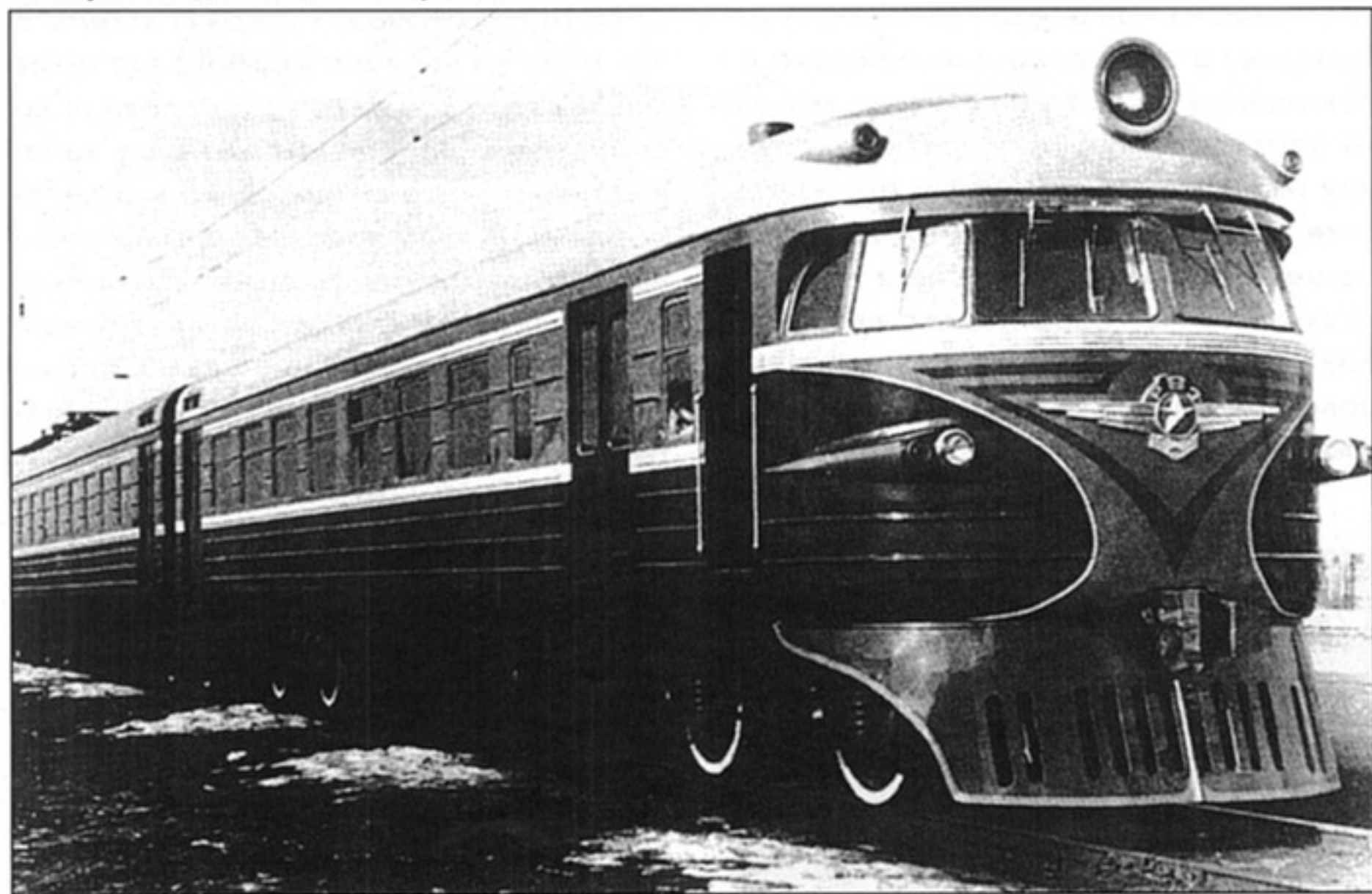
Год постройки	Кол-во секций	Диапазон номеров
1947	7	501-507
1948	27	508-534
1949	47	535-581
1950	75	582-656
1951	100	657-756
1952	87	757-781, 882-908, 1009-1043

риод 1948-49 гг. пригородного движения на электрифицированных участках с напряжением 3000 В и не оборудованных высокими платформами (Челябинск, Пермь, Свердловск, Мурманск, Тбилиси, Запорожье) потребовались секции с выходом на низкие платформы. В связи с этим секции Ср строились в двух различных исполнениях Ср-В и Ср-Н. Секции Ср-В имели выходы для работы на участках с высокими платформами, а секции Ср-Н были оборудованы подножками для рабо-

ного 38,5 т. Максимальное допустимое заполнение вагона: моторного 300 человек прицепного 300 человек Число мест для сидения в моторном вагоне 105 человек в прицепном вагоне 108 человек Длина вагона между лобовыми стенками 19,3 м. Ширина кузова по гофрам 3,48 м. Высота вагона от УГР до верхней точки крыши 4,11м. База вагона 14 000мм. База тележки 2600 мм.

Электросекции Ср3 различных исполнений являлись самым массовым типом

Электропоезд ЭР1. 1957 г. Архив.



ропоезда серии ЭР2 до сих пор являются основной «рабочей лошадкой» в депо Нахабино, Москва-2, Пушкино, Раменское, Куровская, Тула, Апрелевка, Домодедово. Несмотря на то, что их век уже на исходе (срок службы электропоезда 28 лет), они продолжают работать с пассажирами на основных направлениях Московского железнодорожного узла. В регионах - эти электропоезда составляют до 90% парка электропоездов постоянного тока. Есть надежда, что представители этой серии - ЭР2-1017 и ЭР2-1344 займут когда-нибудь почетное место в этом музее, а пока вы можете успеть покататься на них.

Еще в начале 50-х годов специалистами завода «Динамо» под руководством Л.М.Трахтмана была предложена электрическая схема моторного вагона электросекции, позволявшая при торможении использовать эффект обратимости электрической машины. Данная схема переводила тяговые двигатели в генераторный режим, что позволяло, используя реостаты или контактную сеть в качестве нагрузки, затормаживать электропоезд. При реостатном торможении - энергия рассеивалась на тормозных резисторах, а при использовании рекуперации использовалась для возврата в контактную сеть. Т.к. по условиям работы электропоезда рекуперативное торможение не всегда возможно, был разработан принцип совмещенного рекуперативно-реостатного торможения, позволяющего наиболее эффективно использовать энергию электропоезда.

Первые эксперименты с рекуперативно-реостатным торможением производились в 1956 г. в депо Перерва Мск.ж.д. на опытном электропоезде РС, переделанном из секций Св-002, 019, 020, 023, 030. На этом поезде впервые было реализовано соотношение моторных и прицепных вагонов 1:1, что позволило установить ему конструкционную скорость 105 км/ч. До 1959 г. электропоезд-лаборатория РС работал на участке М-Каланчевская - Львовская, причем с 1958 г. в общем графике с пассажирами. После создания на РВЗ опытного электропоезда ЭР6-001 с рекуперативно-реостатным торможением оборудование с поезда РС было демонтировано, а секции после ремонта были переделаны по схеме СмЗ.

В 1960 г. в депо Перерва Мск.ж.д. поступил новый опытный электропоезд с рекуперативно-реостатным торможением.



ЭР2-1017, ст.Александров, 2003 г.

Фото Ю.Акимова

ЭР2-1201, Москва, ЗИЛ, 2002 г.

Фото Ю.Акимова

ЭР2-3033, перегон Манихино-2, 2004 г.

Фото Дм.Чернова

ем ЭР6-001, построенный на базе механической части и кузовов ЭР1 и электрооборудования опытного поезда РС.

До 1965г. этот поезд работал на линии с пассажирами в общем графике с ЭР1 и доказал принципиальную возможность использования рекуперативно-реостатного торможения для пригородных электропоездов постоянного тока. В 1965г. в связи с отсутствием запасных частей и тяговых двигателей состав ЭР6-001 был переделан на МЛРЗ по схеме серийного электропоезда ЭР1 и получил обозначение ЭР1/6-01. После переделки он работал в депо Перерва, Домодедово, Нижний Тагил и был списан в 1997г. после 37 лет службы.

4.

В 1961г. в депо Перерва поступили три новых «концептуальных» электропоезда ЭР10, сочетавших в себе электрическую схему опытного поезда ЭР6 с «концептуальным кузовом длиной 24,5м», разработанным под руководством Бещевой (супруги Ц). Электропоезда ЭР10 успешно проработали до конца 60-х годов, после чего были отставлены и списаны в 1974 г. по причине отсутствия запасных частей и мелкосерийности.

На этих электропоездах проходила обкатку идея нового проекта РВЗ связанного с разработкой скоростного, экономичного электропоезда для Москвы и Ленинграда. Проект комфортабельного электропоезда ЭР20, представлявший собой скоростной (конструкционная скорость 160 км/ч) электропоезд для пригородного сообщения с большим пассажиропотоком практически не был реализован, а его «упрощенный вариант» электропоезд ЭР22 был выпущен небольшой серией в период 1964-1968 гг.

Электропоезд ЭР22 - в середине 60-х годов являлся большим достижением отечественного машиностроения. Электрическая схема, впервые примененная на электропоездах ЭР22, без особых изменений используется в современных электропоездах Демиховского и Торжокского заводов.

Электропоезд ЭР22-38, моторные вагоны которого представлены в музее, был выпущен в марте 1968 г. С завода поступил в моторвагонное депо Нахабино (ТЧ-17 Мск.ж.д.).

Работал на участке Волоколамск — М — Рижская - Львовская (Рижское и Курское направление) с апреля 1968 по май 1980 г. Далее передан в локомотивное депо Новомосковск (ТЧ-36 Мск.ж.д.), где работал до апреля 1991г., когда поезд был передан для использования в качестве служебного на Южно-Уральскую ж.д.

В настоящее время вагоны 3802-3801-3803-3804 работают в Златоусте в качестве служебного поезда дистанции пути.

Вагоны 3806-3805-3807-3808 поступили

в СМП Челябинск, где использовались только моторные вагоны 3806 и 3808. Вагон 3807 был переделан в бытовку и остался на территории СМП Челябинск, судьба вагона 3805 не установлена.

В 2003 г. вагоны ЭР22 -3806 и 3808 были доставлены в депо Железнодорожный (ТЧ-4 Мск.ж.д.) для реставрации и дальнейшего использования в качестве музейных экспонатов. Последний КР электропоезд ЭР22-38 проходил на МЛРЗ в августе 1988г. Во время работы поезда в ТЧ-17 Мск.ж.д. старшим машинистом на нем был Алексей Тришин.

Можно сообщить, что конструкционная скорость поезда 130 км/ч, а осевая нагрузка моторного вагона составляет 21,5 т. Тара вагона: моторного 66,0 т, прицепного 41,0 т.

Число мест для сидения в моторном вагоне 116 человек, в прицепном вагоне 131 человек.

Длина вагона между лобовыми стенками: 24,5 м, ширина кузова по гофрам 3,52 м, высота вагона от УГР до верхней точки крыши 4,3м. База вагона 17 000мм, база тележки моторного вагона 2600мм, база тележки прицепного вагона 2400 мм.

Опытный электропоезд ЭР22-01 поступил в депо Перерва Мск.ж.д. в декабре 1964 г. Т.к. этот электропоезд являлся прототипом и использовался как лаборатория, в работе с пассажирами этот состав не был.

В январе 1965 г. в депо Перерва поступил второй состав ЭР22-02, который после проведения ряда работ вышел на линию с пассажирами и работал в депо Перерва и Нахабино до 1982 г.

Начиная с ЭР22-03 электропоезда этой серии начали выпускаться серийно. Первыми их осваивали депо Нахабино, Перерва, и им.Ильича Мск.ж.д. По 2 поезда этой серии получили депо Апрелевка и депо Железнодорожный. С 1969г. электропоезда ЭР22 стали использоваться на С-Кв.ж.д. в депо Минеральные Воды, для обслуживания линии Минеральные Воды - Пятигорск.

Среди 66 выпущенных электропоездов серии ЭР22 - особого внимания заслуживает электропоезд ЭР22-15, созданный по чертежам нереализованного проекта ЭР20. Основным отличием этого состава, работавшего в депо Перерва является применение пневматических опор во второй ступени рессорного подвешивания. Работа над этим электропоездом позволила создать тележку для скоростного электропоезда ЭР200. Опытный электропоезд ЭР22-15 погиб в мае 1979 г. при пожаре на ст. Бутово.

К середине 70-х годов электропоезда серии ЭР22 на Московской ж.д. были сосредоточены в депо Перерва и депо Нахабино. Небольшое количество поездов работало на С-Кв.ж.д. в депо Минеральные Воды.

При постройке почти все электропоезда ЭР22, кроме 01 и 02 имели контрастную вишнево-желтую окраску, выделявшую их на фоне «зеленых» ЭР1 и ЭР2. К концу 70-х годов при ремонте на МЛРЗ все ЭР22 были окрашены в «зеленый» цвет. Представленный в музее вариант окраски ЭР22-38 максимально приближен к первоначальному заводскому.

В 1980г. в связи с предстоящими играми XXII олимпиады в Москве депо Нахабино стало получать новые электропоезда серии ЭР2, в связи с чем осуществлялась передача составов ЭР22 в депо Новомосковск и Перерва. Полной смены парка в Нахабино по ряду причин не произошло, и до 1989г. электропоезда серии ЭР22 работали в депо Перерва, Нахабино, Новомосковск на Московской ж.д. и Минеральные Воды Северо-Кавказской ж.д.

В 1990 г. в связи с большим износом кузовов и отсутствием запчастей к мелкосерийному оборудованию серии ЭР22 начинается списание электропоездов этой серии и передача на другие дороги.

Часть электропоездов серии ЭР22 в период 1989- 1991гг. была передана в депо Аксу Целинной ж.д. для работы на ведомственной линии закрытого территориального образования «Степногоorsk». Эти электропоезда работают с пассажирами до настоящего времени.

Часть вагонов ЭР22-02, 16, 27, 38, 42, 47, 66 передаются на Свердловскую и Южно- Уральскую ж.д. для использования в качестве служебных электропоездов и лабораторий.

Массовое списание электропоездов серии ЭР22 на Московской ж.д. произошло в период 1994-1996г.

Последний рейс с пассажирами на участке М-Каланчевская - Подольск электропоезд ЭР22-44 сделал в марте 1995 г.

Последний электропоезд ЭР22 на Московской ж.д. работал с пассажирами в январе 1996г. в депо Новомосковск - ЭР22-66.

В депо Минеральные Воды С-Кв. ж.д. электропоезда ЭР22 работали до весны 2001 г. Последним электропоездом ЭР22 выходящим на линию был ЭР22-29, находящийся ныне в музее Северо-Кавказской ж.д. на ст.Гниловская.

Материалы предоставлены МЖТ Московской железной дороги. Особая благодарность - московским любителям железных дорог, принимающим активное участие в сохранении исторического наследия и осуществляющим фотографирование подвижного состава.

С.Фролов

Электровоз ЧС5 — судьба одиночки

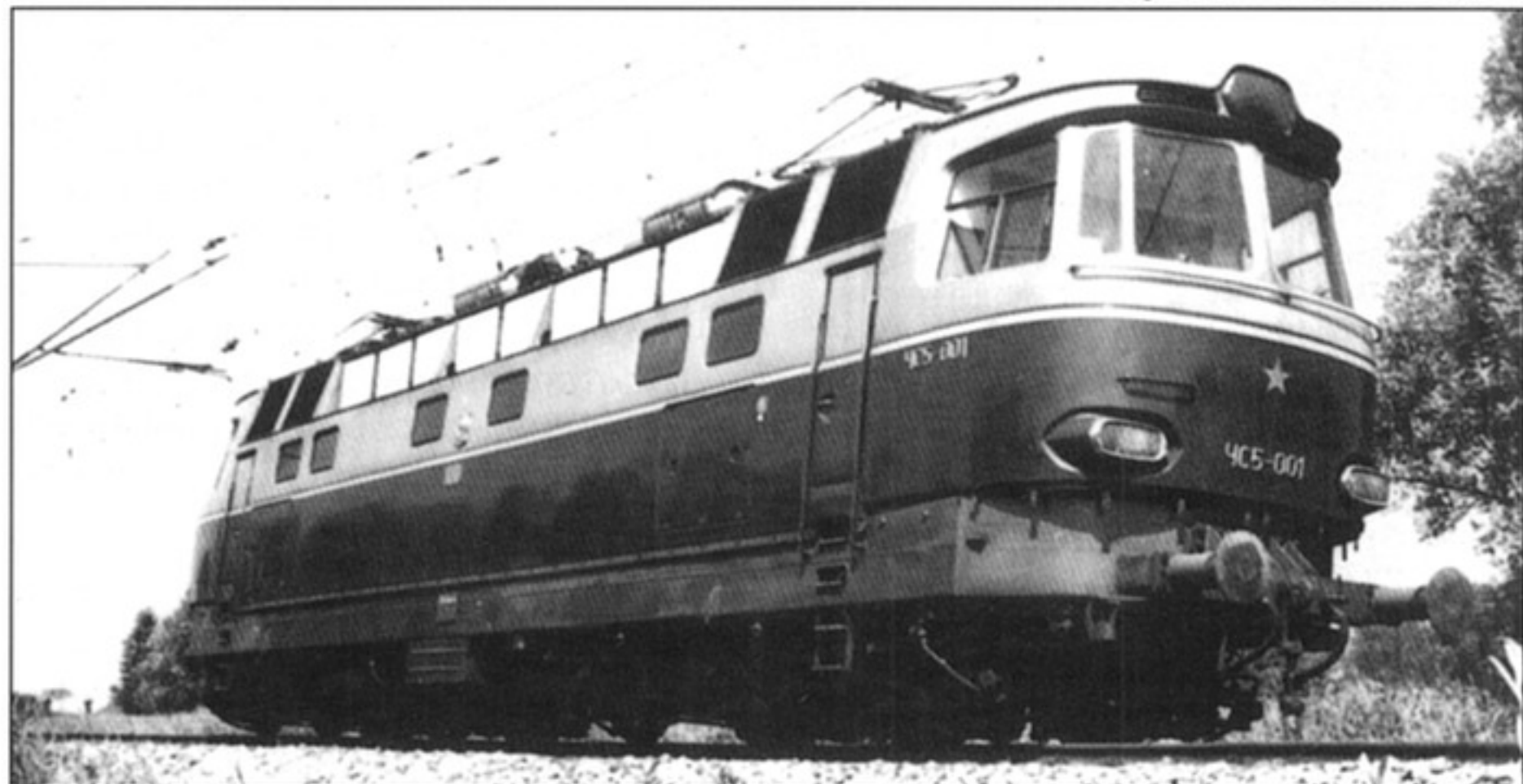
Применение для электрификации железных дорог двух систем тока — переменного 25 кВ и постоянного 3000 В — неизбежно приведет к появлению пунктов стыкования этих систем. При этом возникло несколько вариантов решения задач организации движения поездов через такие пункты. Выявились два основных направления: оборудование станции стыкования переключателями, позволяющими подавать на отдельные секции контактной сети тот или иной род тока. Такой способ стыкования несколько удорожает стоимость электрификации и требует обязательной смены электровоза. В тех случаях, когда по экономическим соображениям и эксплуатационным условиям нецелесообразно оборудование станций стыкования переключателями рода тока, применяют электровозы для двух систем тока или двойного питания. Эти электровозы могут работать как на переменном токе 25 кВ, так и на постоянном 3000 В и проходить разделы питания без остановки.

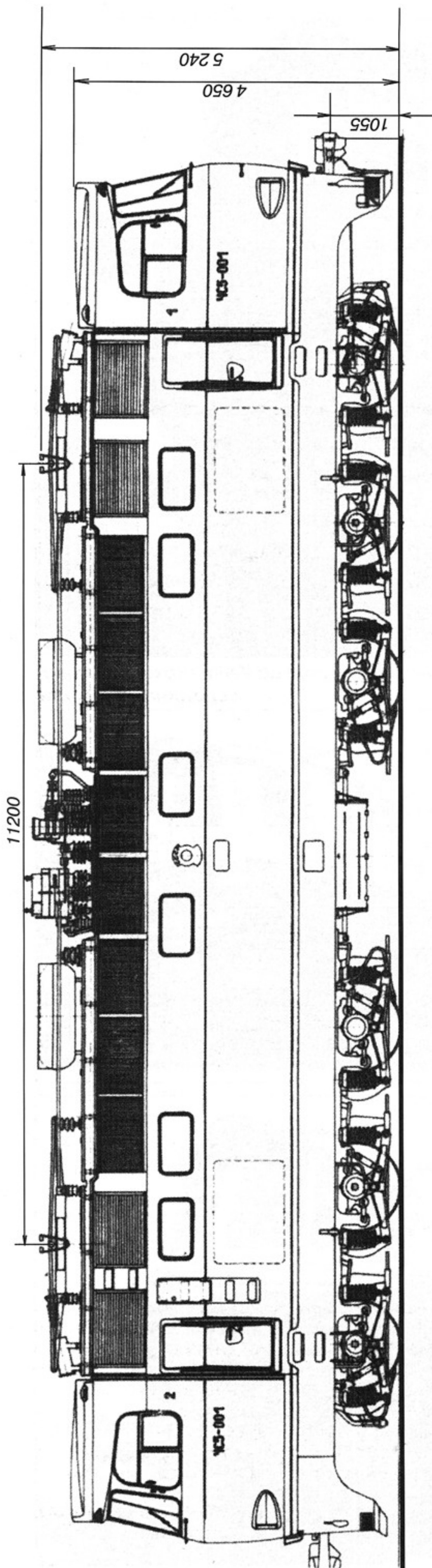
Недостатками электровозов двойного питания являлись их большой вес и стоимость, а также более дорогое содержание по сравнению с электровозами одного рода тока. Только технический прогресс конца 90-х годов XX века в мировом электровозостроении позволил ведущим электровозостроительным фирмам эффективно решать эти задачи.

Но в середине 60-х годов прошлого столетия трудностей было еще предостаточно. Поиски решений привели к заказу МПС у фирмы «Шкода» электровозов двойного питания. Было построено 2 опытных машины. Электровоз получил обозначение ЧС5, заводская серия 48Е. ЧС5-001 (48Е, год постройки 1966, заводской номер — 4232), ЧС5-002 (48Е, год постройки 1966, заводской номер — 4233). Электровозы были выпущены между поставками электровозов ЧС4 52Е1 и 52Е2. За основу был взят проект электровоза ЧС4. Кузов и тележки и часть вспомогательного оборудования были унифицированы с ЧС4, а понижающий трансформатор и пусковые сопротивления были оригинальными. Электровозы поступили для испытаний на экспериментальное кольцо Velim (Чехословакия). По завершении испытаний было выявлено: большая осевая нагрузка 22 т, вместо запланированной 20,5 т, а также ненадежность новых пусковых сопротивлений. Чехи



*ЧС5-001 во время испытаний на кольце Velim (Чехословакия),
середина 60-х годов*





Кабина ЧС5-001

взялись исправить эти недостатки, однако в это время ВНИИЖТ сильно лоббировал использование станций стыкования, и МПС отказалось от электровозов ЧС5. Электровозы отправились на завод, где их разобрали. Так что на территорию СССР эти машины не попали.

Однако на этом история электровозов серии ЧС5 не кончается. 21 августа 1982 г. поезд №27 ведомый машинистом Трачуком (из депо Киев), проехал запрещающим маршрутный сигнал на ст. Цветково и столкнулся с хвостом поезда №117. Пострадал электровоз ЧС4-132, была сильно разбита кабина. Из Чехословакии в депо Киев прислали

две кабины, зеленого цвета. Одну поставили на ЧС4-132 (кабина №1) вместо разбитой, вторая долго лежала на хоз. дворе, на ней были следы от букв и цифр «ЧС5-001». После восстановления кабина №1 ЧС4-132 отличалась низким полом, а снаружи, на вентиляционных коробах около прожектора, вместо сеток были решетки как на ЧС5.

На этом грустную историю про ЧС5 можно закончить, если кто-то из читателей имеет еще какую-нибудь информацию, то опубликуйте ее на страницах альманаха.

Особая благодарность за оказанную помощь в подготовке статьи по ЧС5 Дмитрию Чернову и Артему Филатову.



ЧС5-002

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

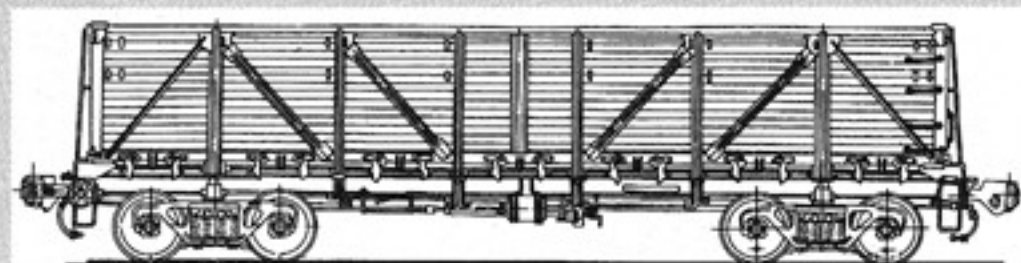
НО
модели 1/87



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

ОТКРЫТА ПОДПИСКА
НА "ЛОКОТРАНС" 2006!

НО 1:87



Miniaturmodelle

Модели автомобилей ГАЗ-51/52
полувагоны РЖД-СЖД

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

www.ROCOMODEL.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 "Тульская"

Варшавское шоссе д. 9 "Детская ярмарка на Тульской"

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

Продажа, ремонт и гарантийное обслуживание

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

Эту страницу можно откопировать,
заполнить и отправить по адресу



Независимый Пэн-Клуб "Лидар" издает универсальный ежегодник:

Справочник коллекционера (СК)

В СК ежегодно публикуется несколько сот объявлений коллекционеров России и со всего света на русском и английском языках. В нем можно найти такие разделы, как рубрикатор тем и объектов коллекционирования, библиография, информация по различным видам коллекционирования; именной, предметный и географический указатели. СК распространяется по почте. Уже изданы: СК93, СК94, СК95, СК96/97, ПСК 97, СК98/99, СК00/01, СК2003, СК03/04, СК05/06 (в печати). Типовое объявление коллекционера публикуется в СК бесплатно, если оно оформлено на нашем бланке. Бланк типового объявления содержится в СК и в приложении к СК, а также публикуется в разных изданиях. Можно заказать бланк в НПК "Лидар". Заявки на приобретение имеющихся выпусков СК и подписка на будущие выпуски принимаются круглый год. Четко пишите на конверте свой адрес и полное ФИО. Обязательно вложите маркированный конверт (сложить пополам) со своим адресом для ответа.

Коллекционеры –
хранители
культуры



Collectors
are the
custodians
of culture

НПК "Лидар" распространяет в 2005/6 году следующие издания:

- ❖ ПСК 97 (приложение, 20 стр.) 10 руб. В ПСК входит полный рубрикатор тем и предметов коллекционирования и др.
- ❖ БТО (бланк типового объявления) - 2руб. + маркированный конверт с Вашим адресом;
- ❖ СК96/97, СК98/99, СК00/01 - 176 стр., 50 руб. каждый.
- ❖ СК2003 (191 стр.) 70руб. Справочный выпуск без объявлений.
- ❖ СК03/04 (189 стр.) 70руб.
- ❖ СК05/06 (170 стр.) 70руб. (Ожидается в конце 2005 г.)

В стоимость СК входит стоимость пересылки почтой по России. Издания рассылаются только по предоплате почтовым или банковским переводом. В талоне к почтовому переводу указать назначение перевода. Например: "За СК96/97 - 1 экз, БТО - 3 экз".

Банковские реквизиты см. на нашем сайте lidar.ssga.ru или запросите почтой. Наши адреса: Малинин Вадим Владимирович, а/я 404, Новосибирск, 630054, Россия. E-mail: malinin@ssga.ru, Запасной e-mail: malinin_vv@mail.ru

Коллекционеры –
хранители
культуры



Collectors
are the
custodians
of culture

Бланк бесплатного типового объявления в универсальном ежегоднике
«Справочник коллекционера» (СК издается с 1993 г.)

Фамилия _____ Имя _____ Отчество _____

Континент _____ Страна _____

Регион _____ Индекс _____ Область, штат _____

Район _____

Город, село _____ а/я _____

Улица _____ Дом _____ Кв _____

телефон (_____) _____; факс _____;

e-mail _____;

Sex M, F; Birth year 19 _____;

Профессия или должность _____;
языки RUS, ENG, FRA, SPA, GER, UKR, BEL, SLA, CHI, POR,
ESP, _____; коллекционирую с 19 _____;

Виды коллекционирования (номера рубрикатора СК, не более 80 символов)

Продам да, нет; куплю да, нет; обменяю да, нет; короткий девиз, шутка или цитата (если желаете, но не более 80 символов)

Прошу принять меня в клуб «Лидар» и опубликовать мое объявление в СК.

Подпись _____ . Дата _____ .

Часто используемые коды из рубрикатора видов и предметов коллекционирования: 1.1) Почтовые марки; 2.1) Значки; 2.2) Государственные награды; 3.1) Монеты; 3.2) Банкноты; 3.15) Телефонные карточки; 6) Стендовые модели; 7.1) Книжки; 7.11) FB - дружеские адресные книжки; 7.12) Дружеская переписка; 12.1) Этикетки безалкогольных напитков; 12.5) Спичечные этикетки; 14.1) Виньетки, шрифты, карикатуры; 14.11) Открытки; 14.16) Экслибрисы, печати, штампы; 26.3) Карманные календарики; 31.5) Этикетки от пива и алкоголя. Более подробную информацию смотрите в наших изданиях и на сайте lidar.ssga.ru

Адрес для переписки почтой: Малинин Вадим Владимирович, а/я 404, Новосибирск, 630054, Россия. E-mail: malinin@ssga.ru



На берегу Выйского пруда, находящегося в городе Нижнем Тагиле вот уже более полутора веков стоит двухэтажный дом на высоком цоколе.

По старой традиции этот дом тагильчане называют домом Черепановых. Считается, что в этом доме в середине XIX века жили создатели первого русского паровоза Ефим Алексеевич и МIRON Ефимович Черепановы в последний период их деятельности. Однако историки воздерживаются от традиционного мнения, так как не располагают достоверными сведениями. Тем не менее, известно из документов того периода, что дом принадлежал Киприяну Черепанову старшему сыну МIRONА Ефимовича Черепанова.

Музей «Дом Черепановых» впервые открыл свои двери в октябре 2003 года, в дни празднования 125-летия Свердловской железной дороги. На первом этаже разместились выставка, рассказывающая об истории развития железнодорожного транспорта на Горнозаводском Урале. На стендах представлены в фотографиях и документах этапы развития Нижне-Тагильского отделения Свердловской железной дороги. Стенды наглядно и привлекательно раскрывают перед нами историю магистрали за разные эпохи своего существования. Также там находятся модели паровозов и вагонов. Из моделей выделяются качеством работы и достоверностью модели моделиста Токарева Владимира Георгиевича, выполненные в масштабе 1:30. Привлекает коллекция вагонных локомотивных табличек собранная тагильским коллекционером И.М. Сивенковым.



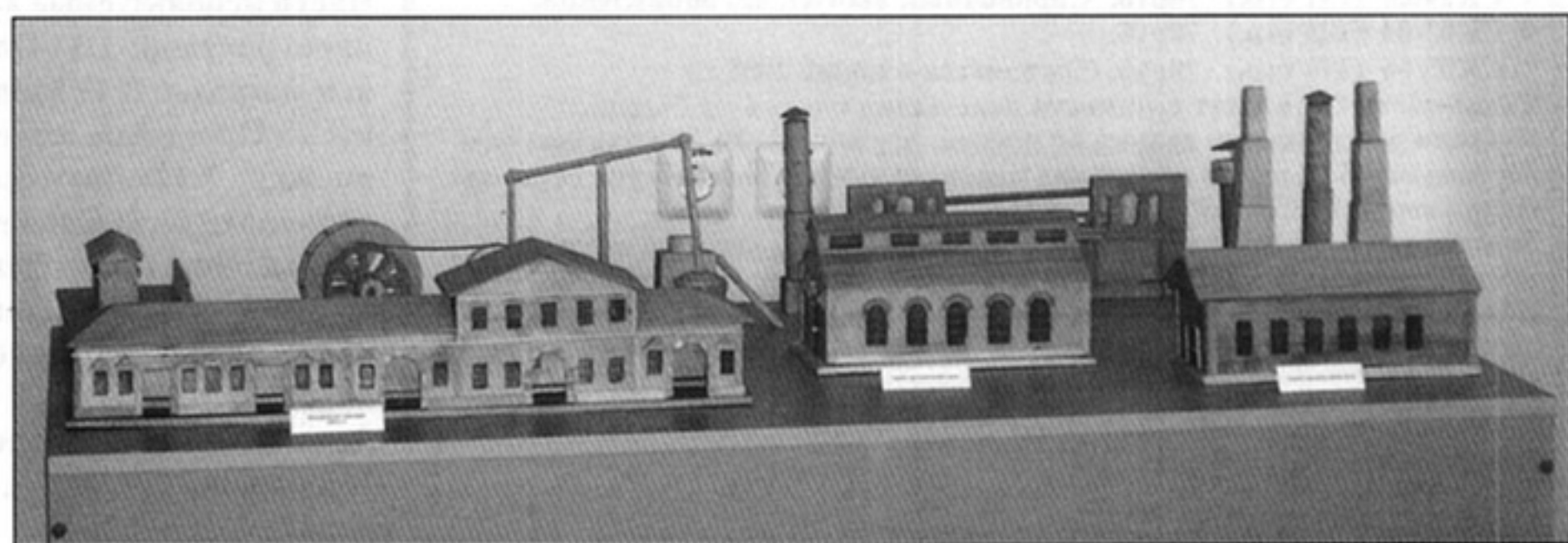
Е.М. Ставцев.

Дом- музей Черепановых

В соседнем зале представлены модели образцов Нижне-Тагильской архитектуры, выполненные из дерева учащимися.

Экспозиция второго этажа откры-

вает перед вами удивительный мир горнозаводской техники конца XVIII - первой половины XIX веков, такой близкий и понятный Черепановым. Хозяевам дома посвящена централь-



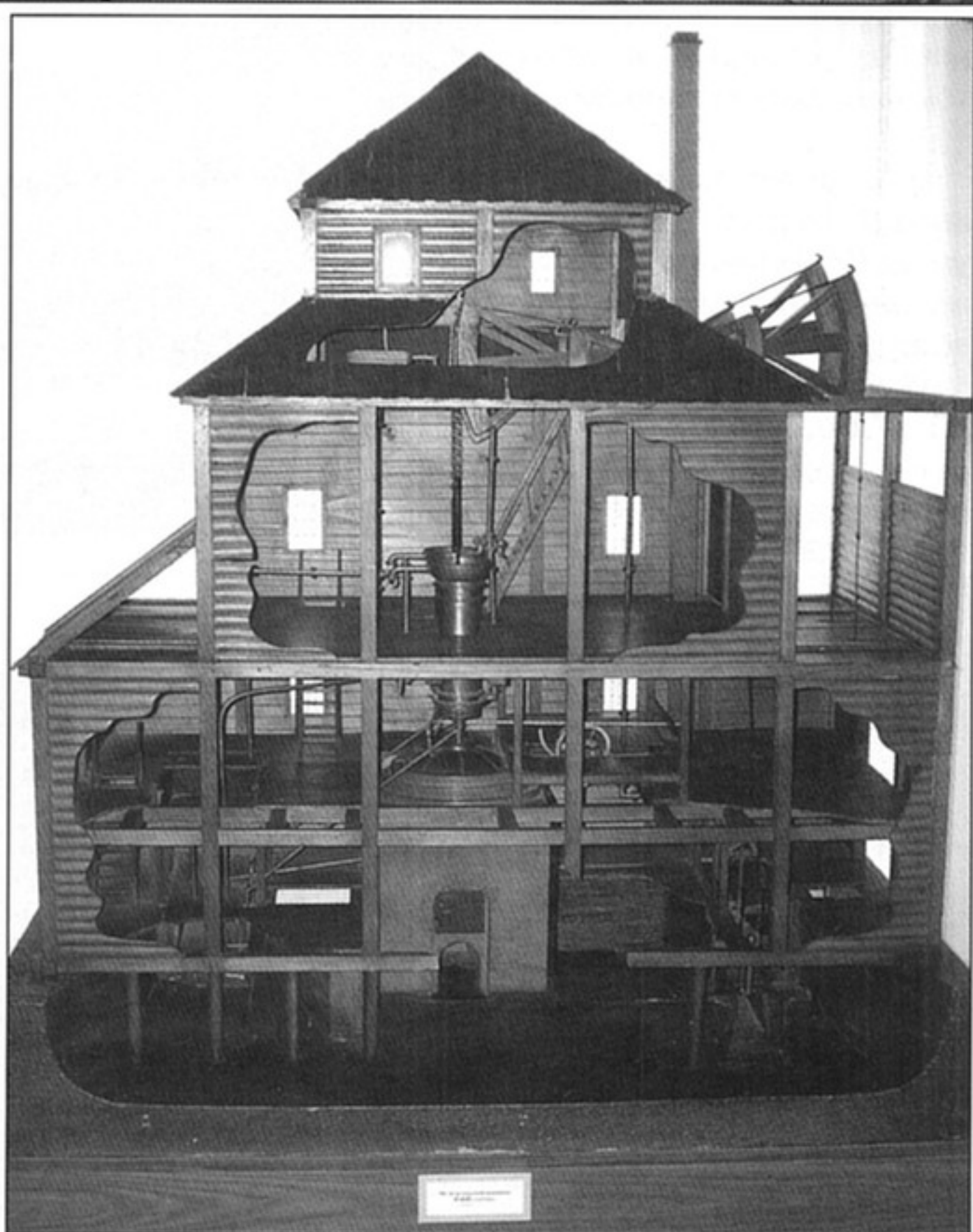
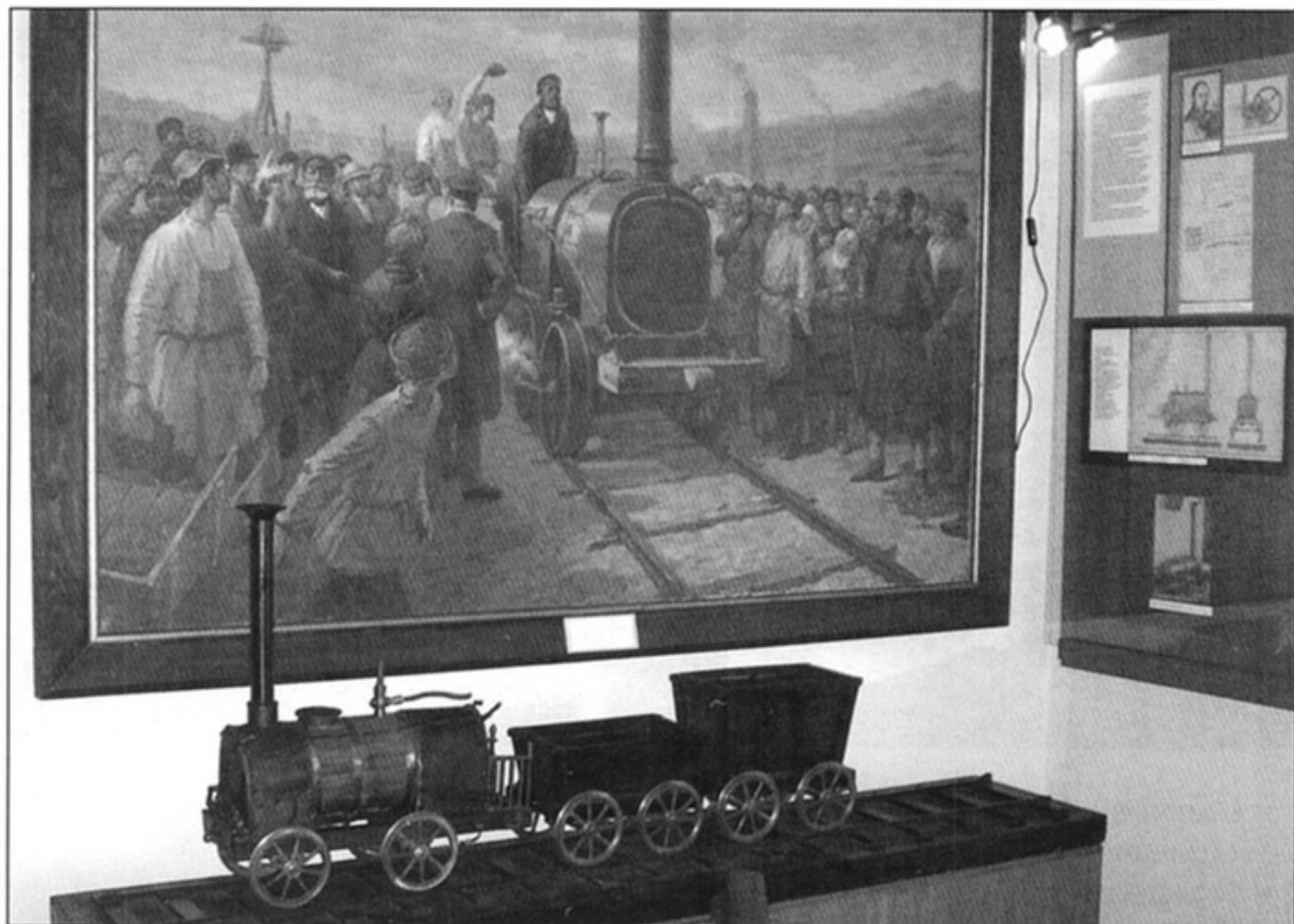
ная часть экспозиции. Их жизнь и деятельность ознаменовали собой начало эпохи промышленного переворота в России.

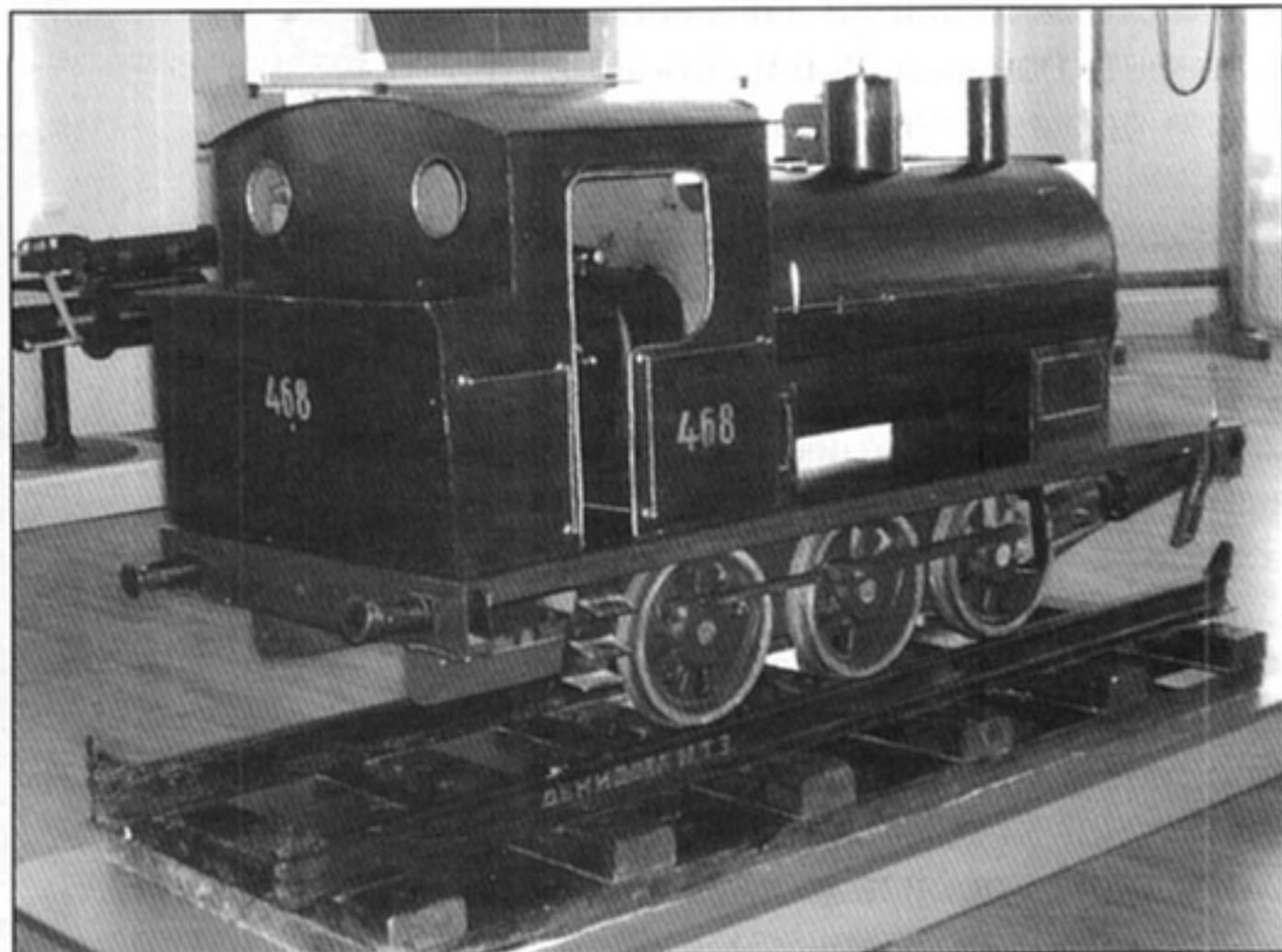
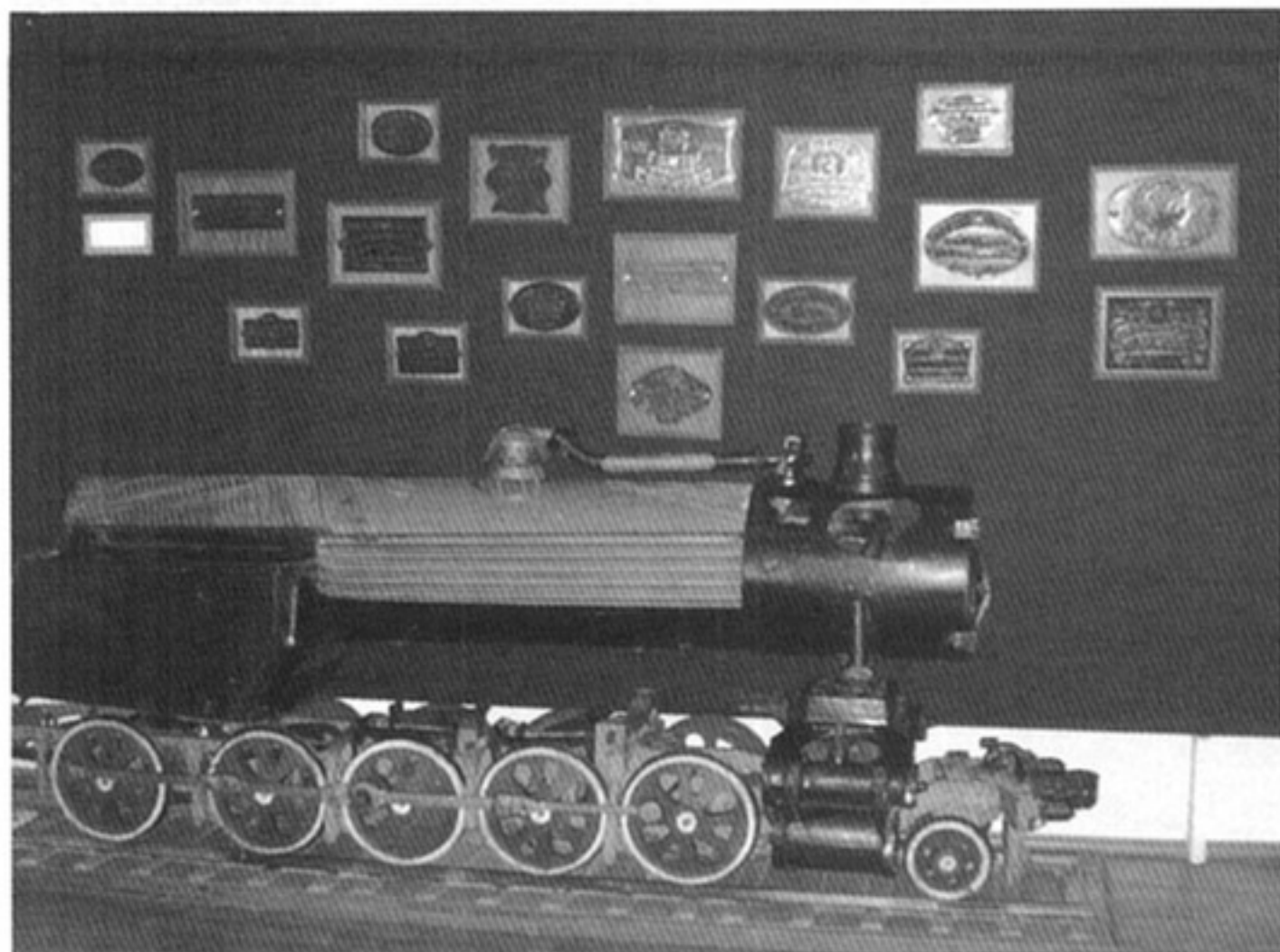
Черепановы известны, прежде всего, как создатели первого русского паровоза. Однако, с их именем связано множество других изобретений в области машиностроения. Уникальный чертежный фонд первой половины XIX века позволит вам по-новому взглянуть на Черепановых. Широта и кругозор их интересов выходили далеко за рамки паровозостроения. Черепановы были не одиночками в своей борьбе за внедрение новой техники на горно-металлургическом производстве.

Об их предшественниках Е. Кузнецове, И. Ползунове, сподвижниках и последователях П. Мокееве, Ф. Швецове и И. Макарове, расскажут наши экспонаты. Особое место среди них занимают знаменитые «астрономические часы», созданные еще в XVIII веке механиком Е.Г.Кузнецовым, и обросший легендами и вымыслами первый в мире «велосипед Артамонова».

Тагильский край издавна славился талантливыми мастерами-умельцами, чьи оригинальные изобретения во многих отраслях науки и техники принесли, сперва Демидовским заводам несомненную выгоду, а затем и государству немалую славу.

С 1997 года в Свердловской области талантливым конструкторам и инженерам-новаторам за вклад в развитие

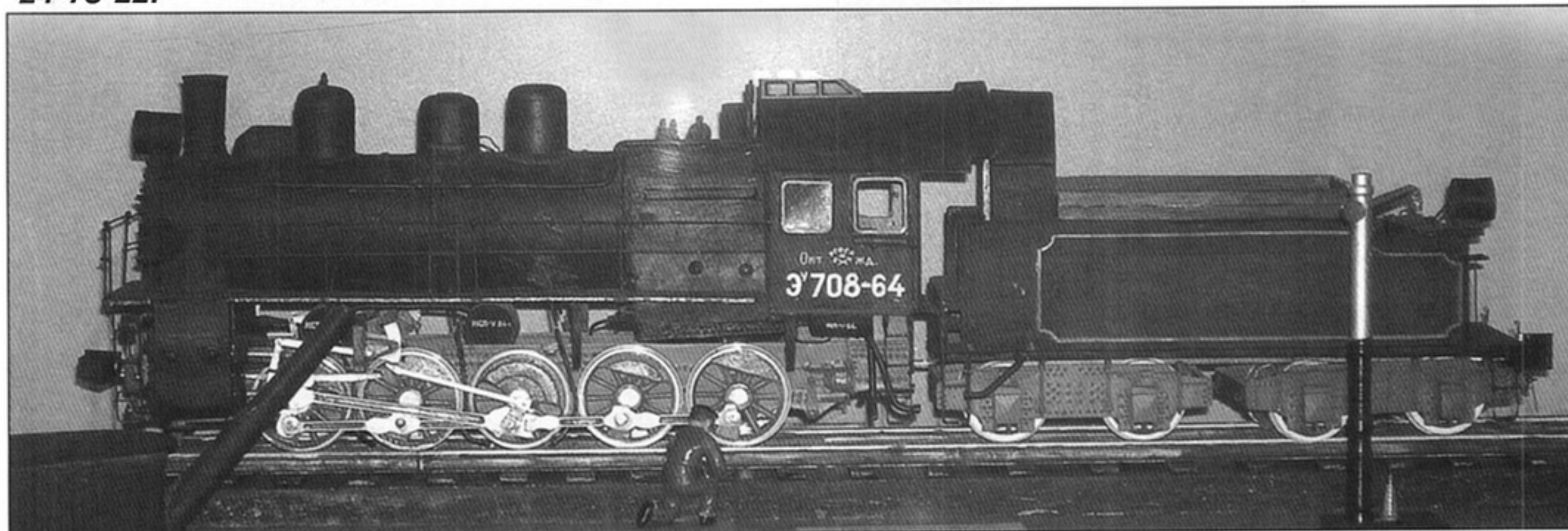
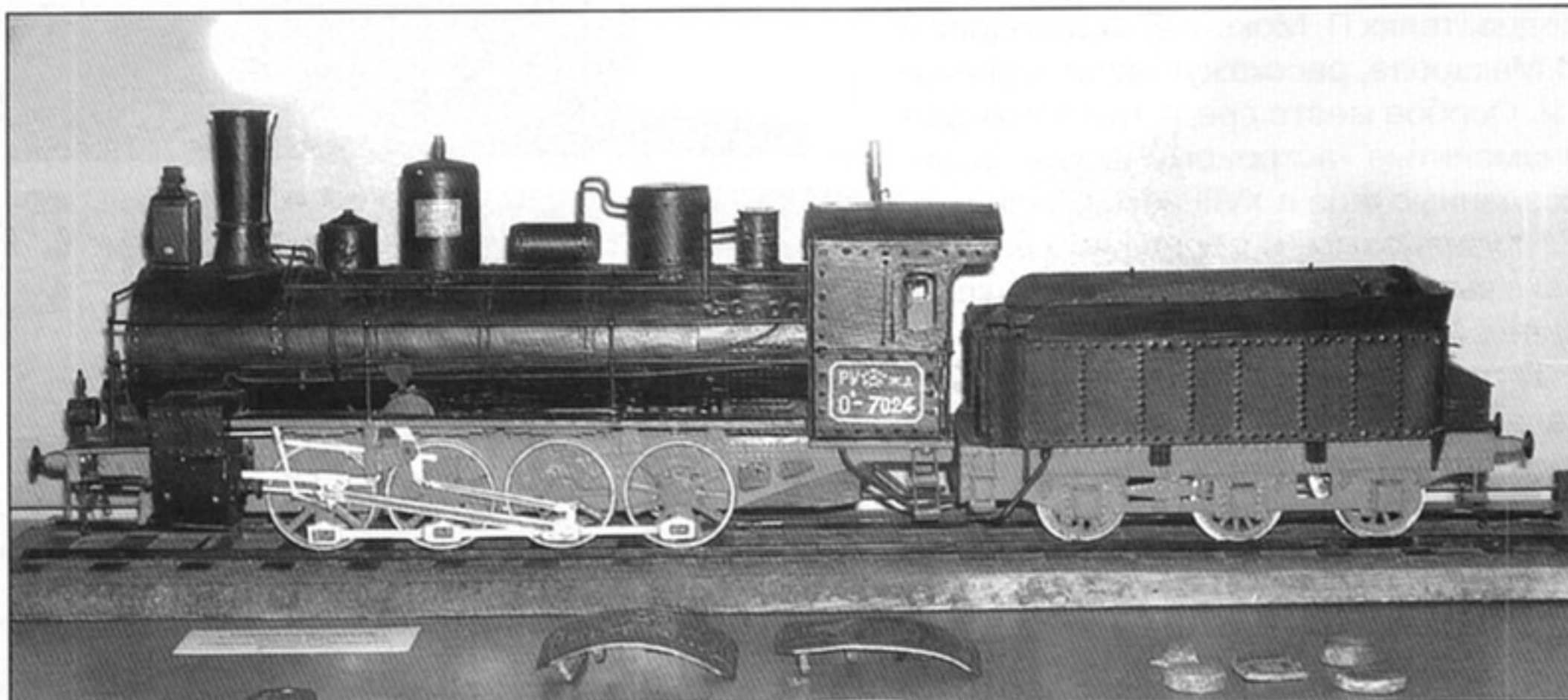


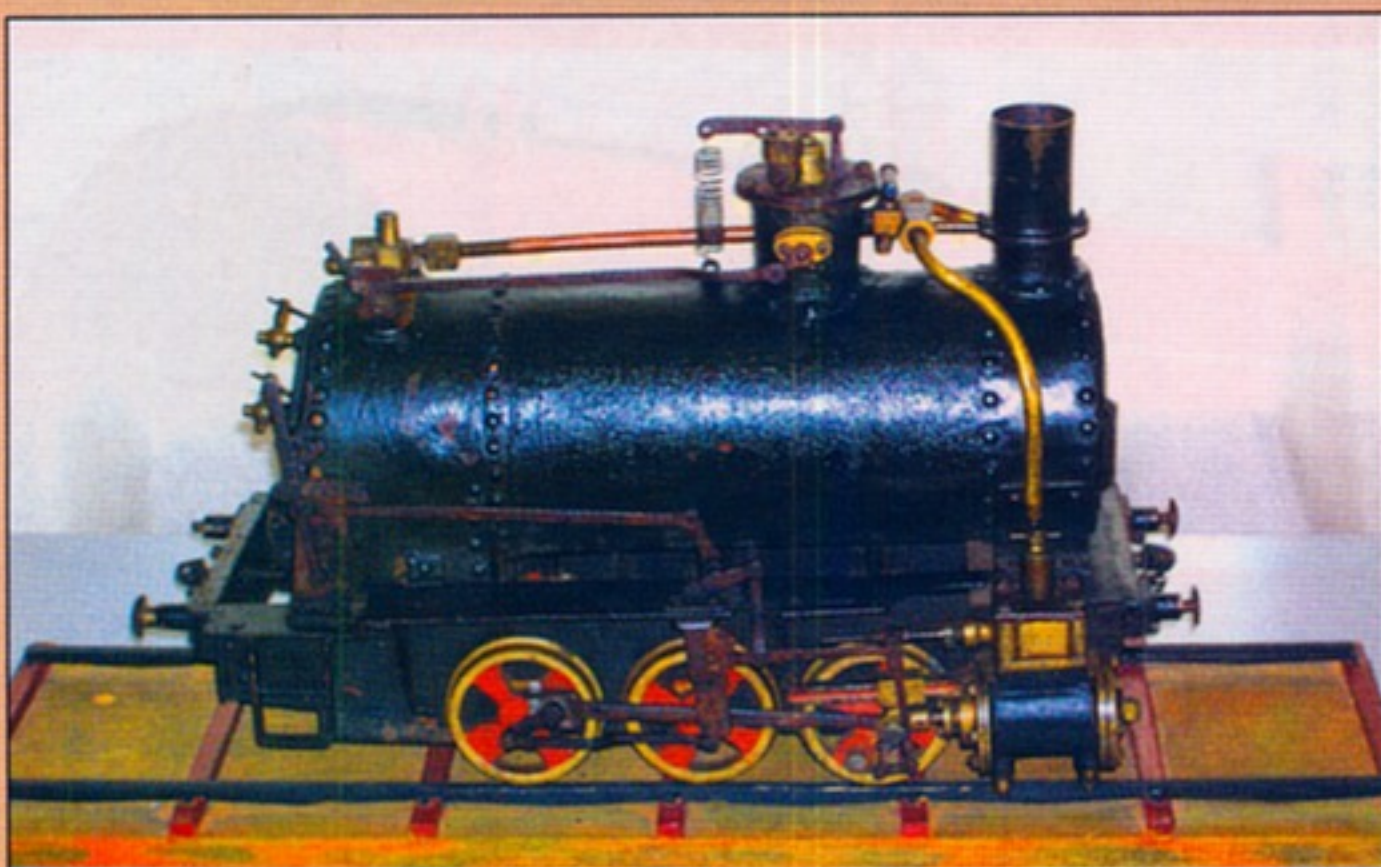


отечественной металлургии и машиностроения вручается премия имени Е.А. и М.Е. Черепановых. После открытия музея «Дом Черепановых» стал местом вручения премии. Где как не здесь, в доме знаменитых тагильских изобретателей, проводить торжественные церемонии присуждения почетной премии. По таким торжественным случаям парадный Представительский зал открывает свои двери, символизируя сохранение исторических традиций Горнозаводского Урала и преемственность поколений, отдавая дань уважения нашим предкам и их достойным современникам.

Для всех желающих музей открыт по адресу ул. В. Черепанова, дом 1, остановка трамвая «кино-театр Урал».

Музей работает с 10.00 до 17.00. Выходные дни - воскресенье, понедельник. Телефон: (3435) 24-78-22.

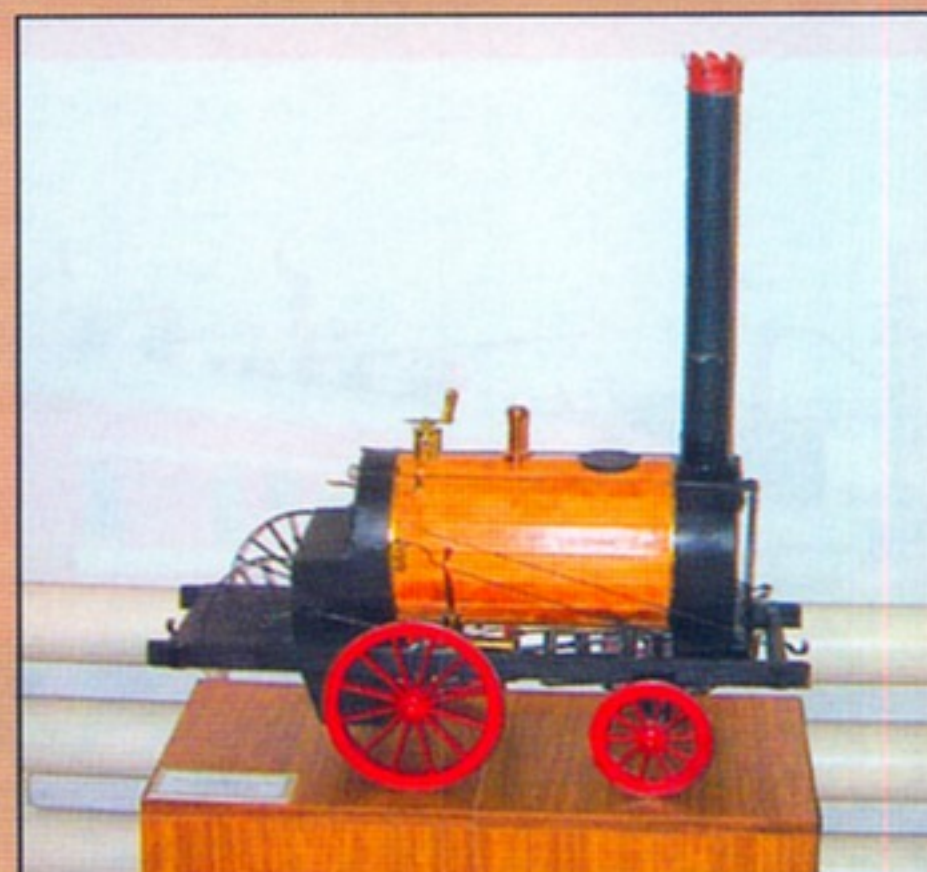




1:30

Модели
паровозов,
выставленные в
"Дом музее
Черепановых".
Масштаб 1:30.
Автор работ -
В.Г.Токарев

Фото
Олега Долматова



1:18

Модель паровоза ИС в масштабе 1:18.
Материал - картон.
Автор работы Куценко А.Н. (Донецк).

Фотография В.Власенко.
(подробнее - см. стр 12.)



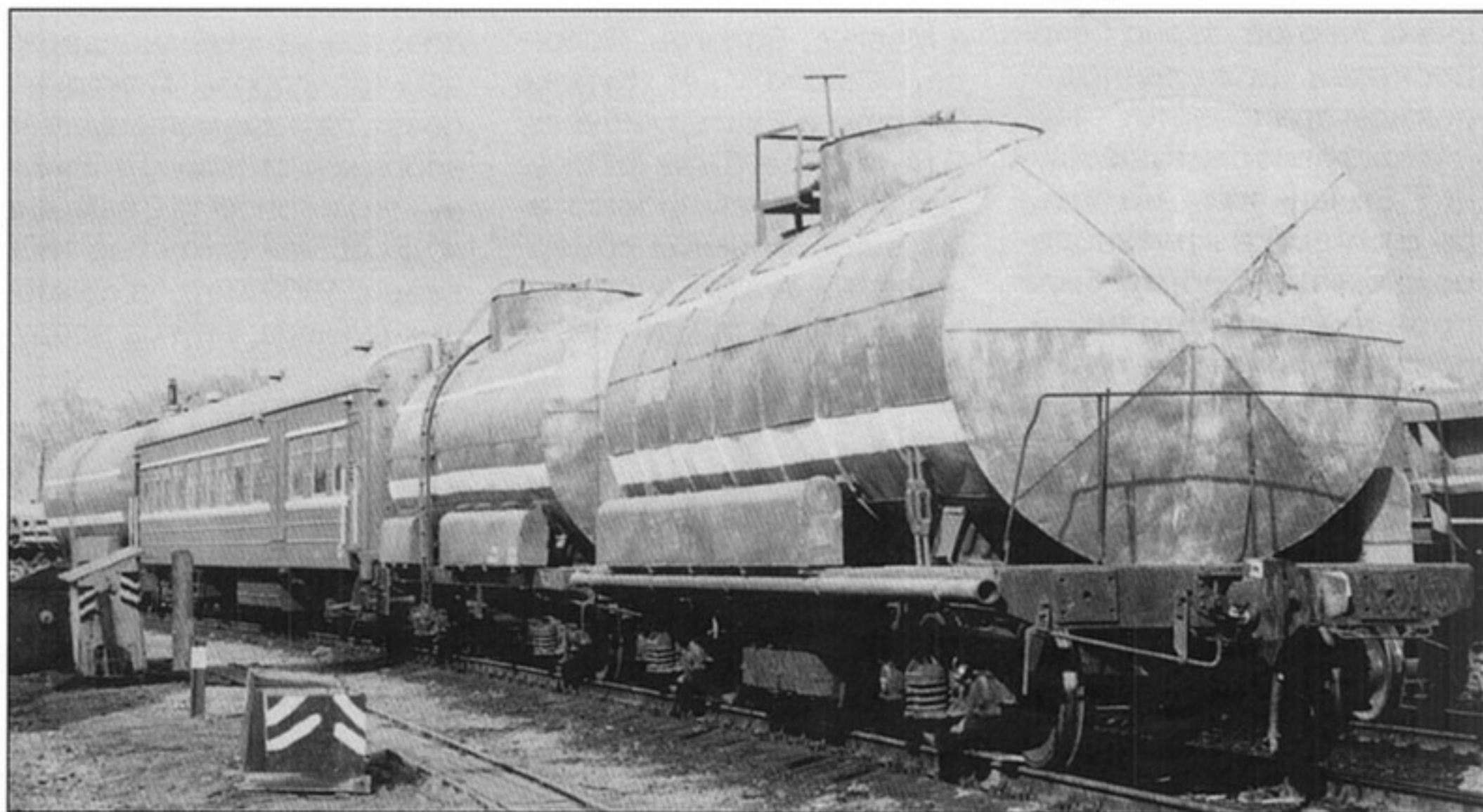




ПОЖАРНЫЙ ПОЕЗД

....На северо-востоке Москвы горит административное здание. Эвакуированы 15 человек, сведений о пострадавших пока не поступало.

Сигнал о возгорании дома на Калибровской улице поступил около полудня. Для тушения вызван пожарный поезд – рядом со зданием находятся железнодорожные пути, - сообщает радиостанция...



Такие сообщения периодически мы слышим по радио, или узнаем, что на борьбу с лесными пожарами в Приморье брошены несколько пожарных поездов.

Фото на стр. 42.

Пожарный поезд с четырехосным старотипным пассажирским вагоном и цистернами объемом 50 м.куб.

Фото Ю.Акимова

Современный пожарный поезд в сцепе с вагоном порошкового пожаротушения.

Фото О.Сергеева

Вагон порошкового пожаротушения ТСКП-16 на базе платформы

Фото на стр. 43.

Цистерны пожарного поезда, объем 68 м.куб. имеют расположенные по периметру гидранты, и форсунки для тушения (полива) по оси пути.

Фотографии выполнены Ю.Акимовым.



дов...

1.

Так что же это за поезд? И где они находятся, когда нет происшествий и пожаров?

Наблюдая из окна вагона за железнодорожными пейзажами, особенно с присутствием необычного подвижного состава и техники, нам довольно часто попадаются стоящие на отдельных, но всегда в хорошем ухоженном состоянии, необычные ярко-красные составы. Конечно, это пожарные поезда. Окрашенные в красный цвет они выделяются на общем фоне. При более внимательном рассмотрении мы обнаруживаем, что это вполне самостоятельное и очень важное звено безопасности на железнодорожном транспорте.

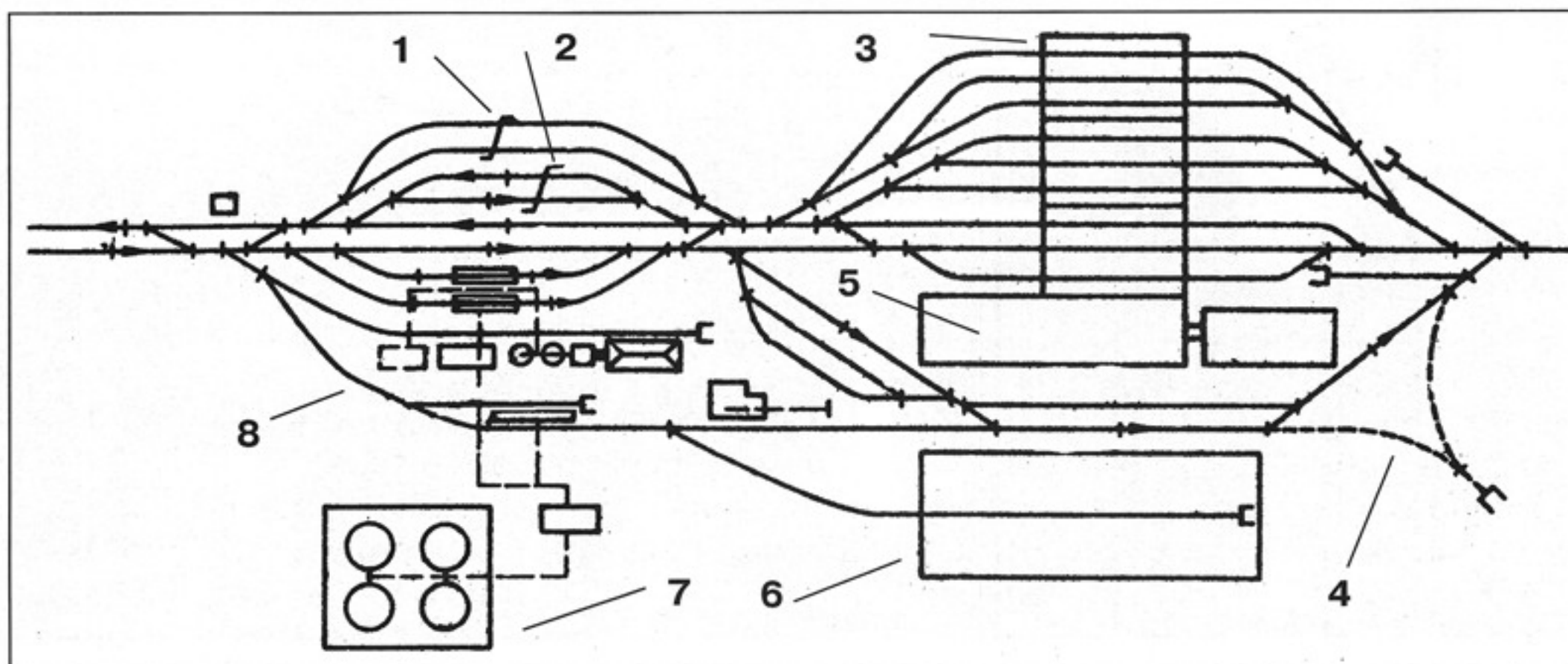
А как давно они существуют? Выяснилось, что борьба с огнем на железнодорожном транспорте была проблемой постоянной, особенно при росте пассажирских и грузовых перевозок в начале 20-го века. Магистрали строились, осваивались новые территории, но пожары происходили везде, а своевременно прибыть к месту возгорания в отдаленных от населенных пунктов местах, становилось все труднее.

Паровозы искрили, не помогали даже искрогасящие решетки на трубах, из их топок выбрасывался раскаленный шлак. Горели деревянные шпалы, сухостой леса и высохшая степь, деревянные дома и постройки, даже нормативов по ширине полосы отвода от путей еще не было. Пожары на железных дорогах дореволюционной России были массовыми и приносили огромные убытки.

Создание первых пожарных команд на ж.д. транспорте относится к 1918 г., а в 1921 году принято решение Постановлением Совета Труда и Оборона, согласно которому на железных дорогах страны появляются первые девять пожарных поездов. Они

Расположение путей пожарного и восстановительного поездов в типовой схеме тепловозного депо

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1- пути восстановительного и пожарного поездов; | 5 - мастерские; |
| 2- пути для стоянки локомотивов; | 6 - материальный склад; |
| 3 - здание локомотивного депо; | 7 - склад дизельного топлива; |
| 4- поворотный треугольник; | 8- экипировочные устройства |



стояли на боевом расчете с 15 мая по 1 ноября 1921 г. в Москве, Бологое, Вологде, Смоленске, Курске Самаре и Екатеринбурге. Эти поезда были оборудованы паровыми насосами, необходимым пожарно-техническим вооружением и инструментом. С

этого момента началась эпоха создания пожарных поездов на железнодорожном транспорте. Пожарный поезд того времени имел на вооружении паровую машину или мотопомпу, 2 бака для воды общей емкостью 1500 ведер, 1000 метров пожарных рукавов, другое воору-

жение.

В 1930 году пожарную охрану железных дорог объединили со стрелковой и сделали военизированной.

В годы Великой Отечественной войны подразделения пожарной охраны сражались с врагом, стремясь вывести из строя важ-



нейшие транспортные узлы, базы, склады и другие объекты железнодорожного транспорта, вступали в схватку с пожарами после вражеских бомбёжек. По нашим сведениям сегодня в состав ведомственной охраны железнодорожного транспорта России входят 324 оснащённых современной техникой и оборудованием пожарных поездов. А по статистике в год совершается около двух тысяч выездов пожарных поездов, или по 5-6 выездов в день!

И даже уникальный музей пожарного поезда на станции Фаянсовая.

2.

С точки зрения официальной - **пожарный поезд** это железнодорожный состав, предназначенный для тушения пожаров на железной дороге, подвижном составе и объектах, расположенных в полосе отвода железной дороги. Кроме того, это автономное и мощное средство пожаротушения в труднодоступных для других противопожарных единиц местах.

Пожарные поезда располагаются на крупных станциях, там, где есть рабочий парк локомотивов. Так как сам пожарный поезд обслуживается подразделениями пожарной охраны на железнодорожном транспорте, то и порядок службы и ее организация вполне военная. Готовность – постоянная.

Но пожарный поезд поставить в тупик нельзя – запрещено. Путь, на котором он находится должен иметь выход в две стороны, и не допускается постановка на него другого подвижного состава за исключением восстановительного поезда. Как правило, под пожарный поезд подается тепловоз, чтобы следовать к месту тушения пожара. Приведем типовую схему размещения пожарного поезда на территории депо.

Более подробно о составе пожарного поезда. Существует классификация пожарных поездов по составности.

Стандартный состав **универсального пожарного поезда**:

- пассажирский вагон для размещения личного состава пожарной команды (караула), спецоборудования и инвентаря.

- пассажирский вагон для размещения насосных установок, электростанции, пожарного инвентаря и запаса спецсредств пожаротушения.

- две 60-ти тонные цистерны для запаса воды;

- крытый грузовой вагон-гараж для размещения пожарного автомобиля и хранения запаса пенообразователя.

Состав **пожарного поезда первой категории**:

- пассажирский вагон для размещения личного состава пожарной команды (караула), спецоборудования и

инвентаря;

- платформы для размещения насосного оборудования, противопожарного инвентаря и запаса средств пожаротушения, передвижной электростанции;

- две цистерны с запасом воды;

- вагон-гараж.

Состав **пожарного поезда второй категории**:

- пассажирский вагон для размещения личного состава пожарной команды (караула), спецоборудования и инвентаря;

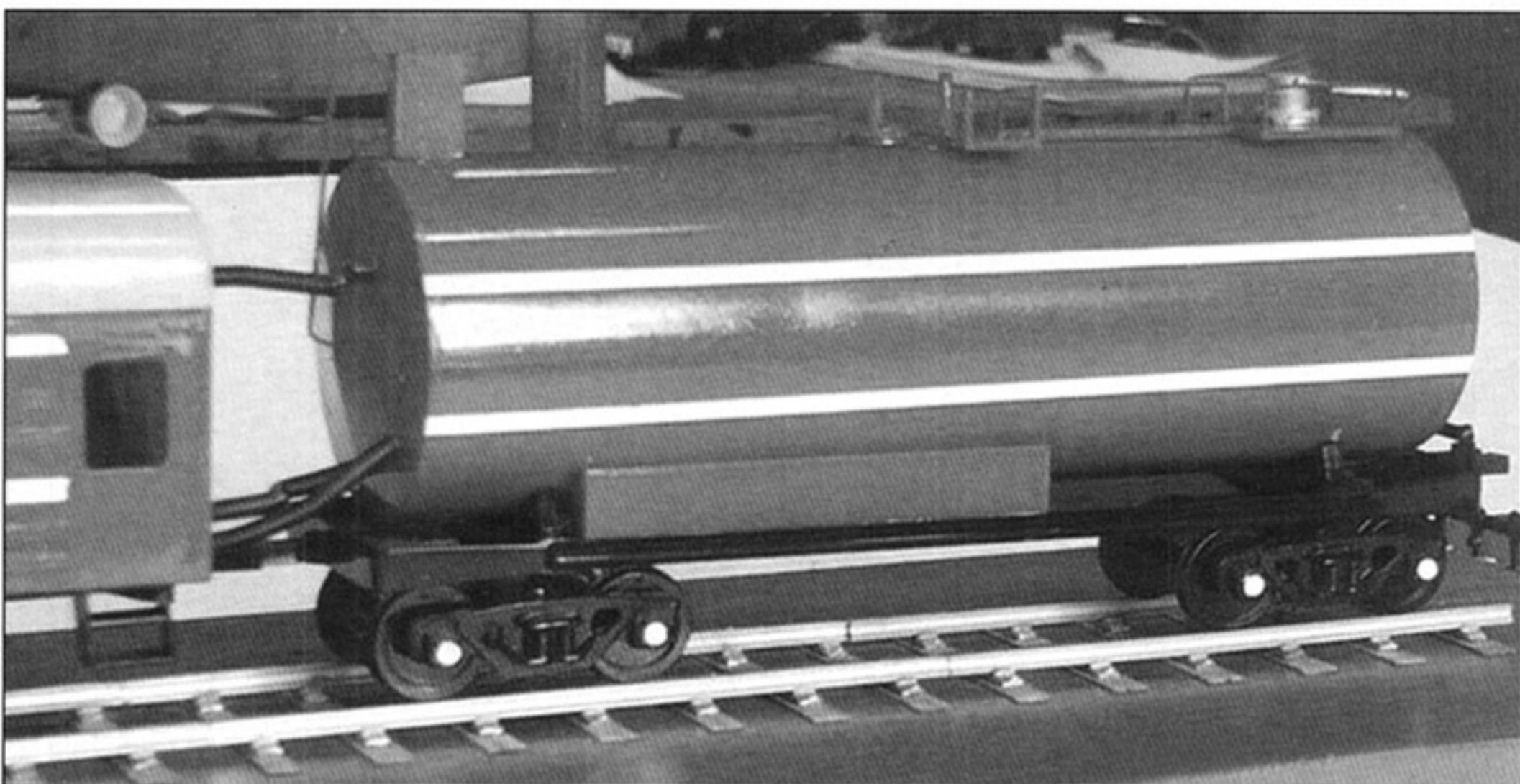
- две цистерны с водой.

Конструкция цистерн должна обеспечивать работу в условиях морозов, следовательно цистерны-термосы. Весь поезд должен иметь систему гидрантов, чтобы пожарный расчет мог подключаться в любой точке поезда к источнику воды.

Каждый из пожарных поездов указанных категорий имеет на вооружении две стационарные и одну переносную мотопомпы переносную электростанцию, до 1,5 км пожарных рукавов, от 5 до 10 тонн пенообразователя и 100-150 куб. м. воды. На каждом обслуживаемом пожарным поездом участке определены пункты заправки его цистерн-водохранилищ водой.

Для забора воды из цистерн рабочего парка каждый поезд оснащен соответствующим прибором. Для улучшения смачивающей способности воды при тушении применяется пенообразователь. Поэтому в пожарных поездах имеются стволы пены средней кратности или установка комбинированного тушения пожара «Пурга».

Современное оборудова-



ние пожарных поездов достаточно сложное и эффективное - это приборы газодымозащитной службы с аппаратами сжатого воздуха, позволяющие (можно осуществлять тушение пожаров и проводить аварийно-спасательные работы в зоне, не пригодной для дыхания). Пожарный поезд

военизированной охраны.

Для ликвидации пожаров, связанных с возгоранием химических

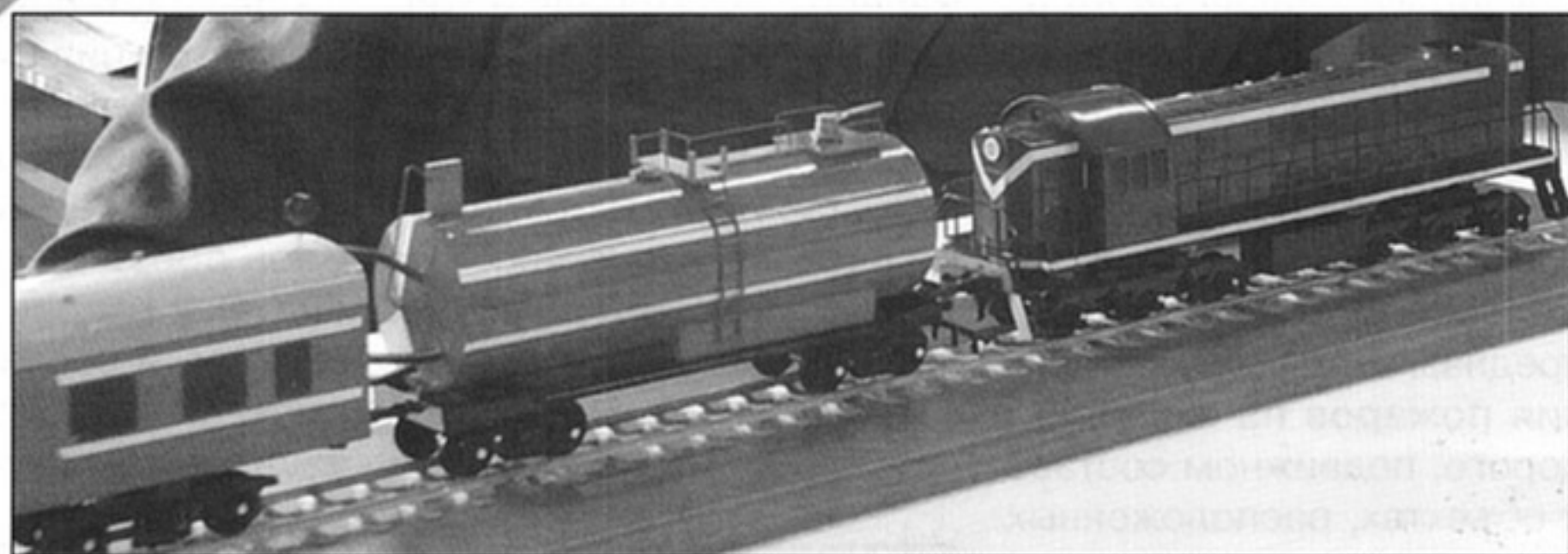


зов, в районе нефтяных терминалов и пр. Показанная платформа имеет номер 42 809 921, грузоподъемностью 66 т. С завода она

работают в пожарных поездах ст. Челябинск, Курган и Карталы.

3.

И о моделях. К нам поступила фотография работы от Сергея Бахмутова, выполненной по заказу Самарского музея железнодорожного транспорта. Жаль, что макет пожарного поезда был выполнен в масштабе 1:50. Из-за несоблюдения (уж не знаем по каким причинам) традиционных железнодорожно-модельных масштабов и



может иметь систему аварийной разгрузки (САР). Вагон-перекачивающей станции пожарного поезда 1-й категории, например, позволяет перекачивать нефтепродукты из поврежденной цистерны в исправную, с учетом вязкости нефтепродукта в течение 15-30 минут.

Пожарный поезд и состав караула имеют 10 минутную готовность для выхода к месту происшествия. Поезд может быть вызван машинистом (или помощником) остановившегося в пути поезда, работниками служб пути, сигнализации и связи, дежурными по станции, начальствующим составом

веществ и нефтепродуктов используются специальные установки порошкового пожаротушения, позволяющие более эффективно бороться со сложными возгораниями, в том числе и на электроустановках. Такие установки порошкового пожаротушения размещаются на специальных платформах и также включаются в состав пожарного поезда.

Платформа с установкой порошкового пожаротушения ТСКП-16 может включаться в состав поезда на пожароопасном участке. Например, там, где идет интенсивный грузопоток огнеопасных наливных гру-

поступила в серебристой окраске с надписью "Пожаротушение" красным и черной полосой, но, затем, при деповском ремонте спецоборудование было окрашено в серый шаровый цвет с сохранением только черной полосы и надписи ТСКП-16.

Процесс модернизации и усовершенствования пожарной техники продолжается и в наши дни, например, современные пожарные поезда начинают оснащаться новыми цистернами повышенного водоизмещения (до 73 тонн) и насосами производительностью 40 литров в секунду. Известно, что такие цистерны уже

общеизвестных технических решений, макет пожарного поезда в составе: тепловоз ТЭМ2, 2 цистерны, насос-вагон получился общей длиной 1,5 м. Связаться с изготовителем можно на сайте www.models-ru.narod.ru

Это группа макетчиков, изготавливающих самые разнообразные виды макетов и моделей для музеев и выставок, большинство членов этого творческого коллектива имеют опыт работы по данной специальности более 10 лет. Все макеты изготавливаются вручную, причём технология изготовления может быть любая, в зависимости от кон-



структивных особенностей макета.

Для тех моделлистов, которые решили самостоятельно приступить к изготовлению модели пожарного поезда можно ограничиться несколькими рекомендациями - заготовиться фотографиями, внимательно изучить детали и отдельные узлы, которые потребуется изготовить. Сами вагоны могут быть использованы из выпускающихся малосерийно и мелкосерийно. Даже можно использовать и старотипные вагоны (пр-ва "Счетмаш"), так как часть поездов изготавливалась силами крупных депо и станций на базе устаревших вагонов.

Возможно, что эта публикация станет началом для новых модельных решений, а наш журнал примет любые дополнения по данной теме, как по прототипам, так и по моделям этого необычного подвижного состава.

4.

Среди зарубежных моделей выбор тоже достаточно скуден. Иногда изготавливаются отдельные вагоны, как например у **Liliput**. Это сейчас один из крупнейших модельных производителей Bachmann-Liliput. В 2000 году появлялась, заявленной новинкой, модель цистерны пожарного поезда 5 эпохи - весь вагон желтого цвета с красным логотипом "Deutsche Bahn" и Feuerwehr.

Из полновесных составов можно упомянуть только набор в НО от **Marklin** - это специальный 5 вагонный пожарный поезд для тушения пожаров в туннелях. Состав снабжен двумя тепловозами 714 серии (модели цифровые) (арт. 26 510). Мы помним, что для Европы, имеющей множество старых и новых построенных тоннелей, проблемы пожаров в них остаются очень актуальными. Новый поезд оборудован современными средствами связи и контроля - имеет встроенные видео и инфракрасные камеры, позволяющие наблюдать ситуацию в полностью задымленном тоннеле. В состав такого поезда вошли - 2 транспортных вагона для оборудования, санитарный вагон, энерговагон, вагон с оборудованием для пожаротушения. Таким поездом можно эвакуировать и оказывать немедленную экстренную помощь в аварийных пожарных ситуациях непосредственно в районе пожара в тоннеле. Аналогичная модель появилась у **TRIX** в 1:160. Не будем анализировать коммерческий успех этих моделей (наверняка, они будут интересны для любителей экзотики, строителей крупных макетов и музейных экспозиций), но очень важно и то, что появление таких моделей оказывает благо-



приятное воздействие на психологию миллионов пассажиров, находящихся в европоездах. Согласитесь, что мысль о том, что существуют даже модели спасательных пожарных поездов, так или иначе придает уверенности, что

реальные спасатели придут вовремя на помощь, случись нештатная ситуация.

(использованы материалы энциклопедии "Пожарное дело", каталоги производителей Marklin, журналы **ЕК**, **ЕЖ**)

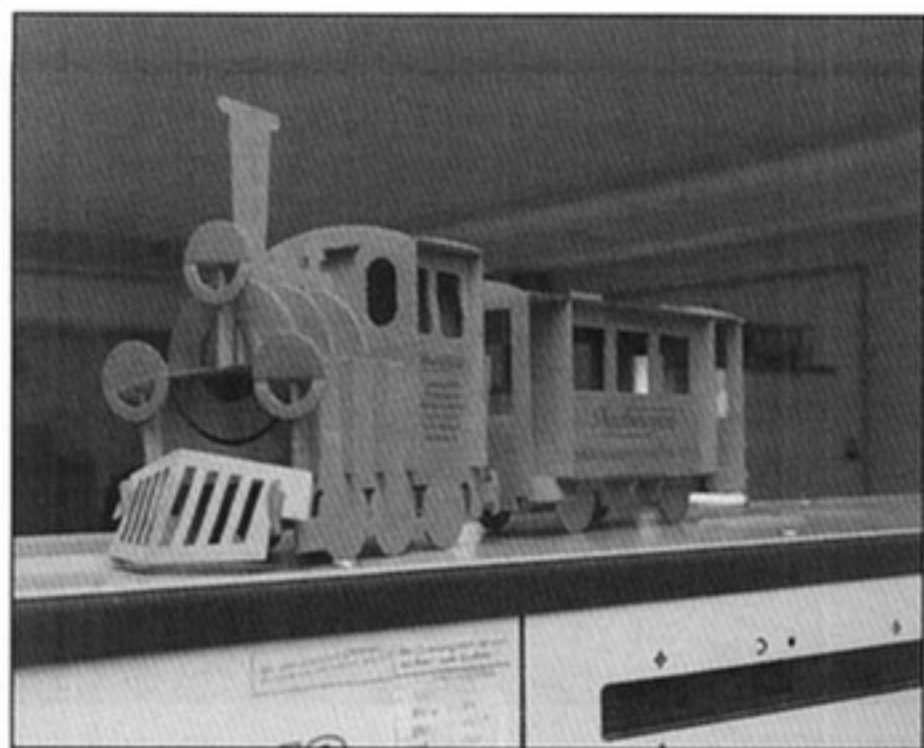


FLEISCHMANN

FLEISCHMANN Br86-559 в серой окраске (эпоха 2) появился для любителей военной эпохи. Паровозы Вермахта окрашивались в шаровый цвет. Прототип работал на линии Фулда-Гиссен. С локомотивом в наборе идут 4 вагона двухосных (2 и 3 класса и багажный).

Появился двухосный тормозной вагон (арт. 5362) для перевозки мелкой живности - использовался на железных дорогах DRG. Двери вагона открываются, а под вагоном имеется дополнительный ящик-решетка.





Auhagen

20 и 21 августа 2005 по случаю 120-летнего юбилея фирмы AUHAGEN состоялись "Дни открытых дверей"!

Посетителей оказалось около 5.000 человек из близких и дальних регионов страны, а также из заграницы. Были среди них и любители макетов железной дороги, клиенты и поставщики, бывшие сотрудники, работавшие ещё в VERO и любопытствующая публика из местного региона.

К пиву и сосискам добавилась и прекрасная погода в выходные дни. Устроители встречи своевременно позаботились о стоянке машин и размещении гостей, а катание на старом ретро-автобусе Bussing от мест автостоянок до корпусов фирмы вызывало особенный восторг.

На эти два дня фирма Auhagen стала "местом встреч" – очень приятный неожиданный эффект!

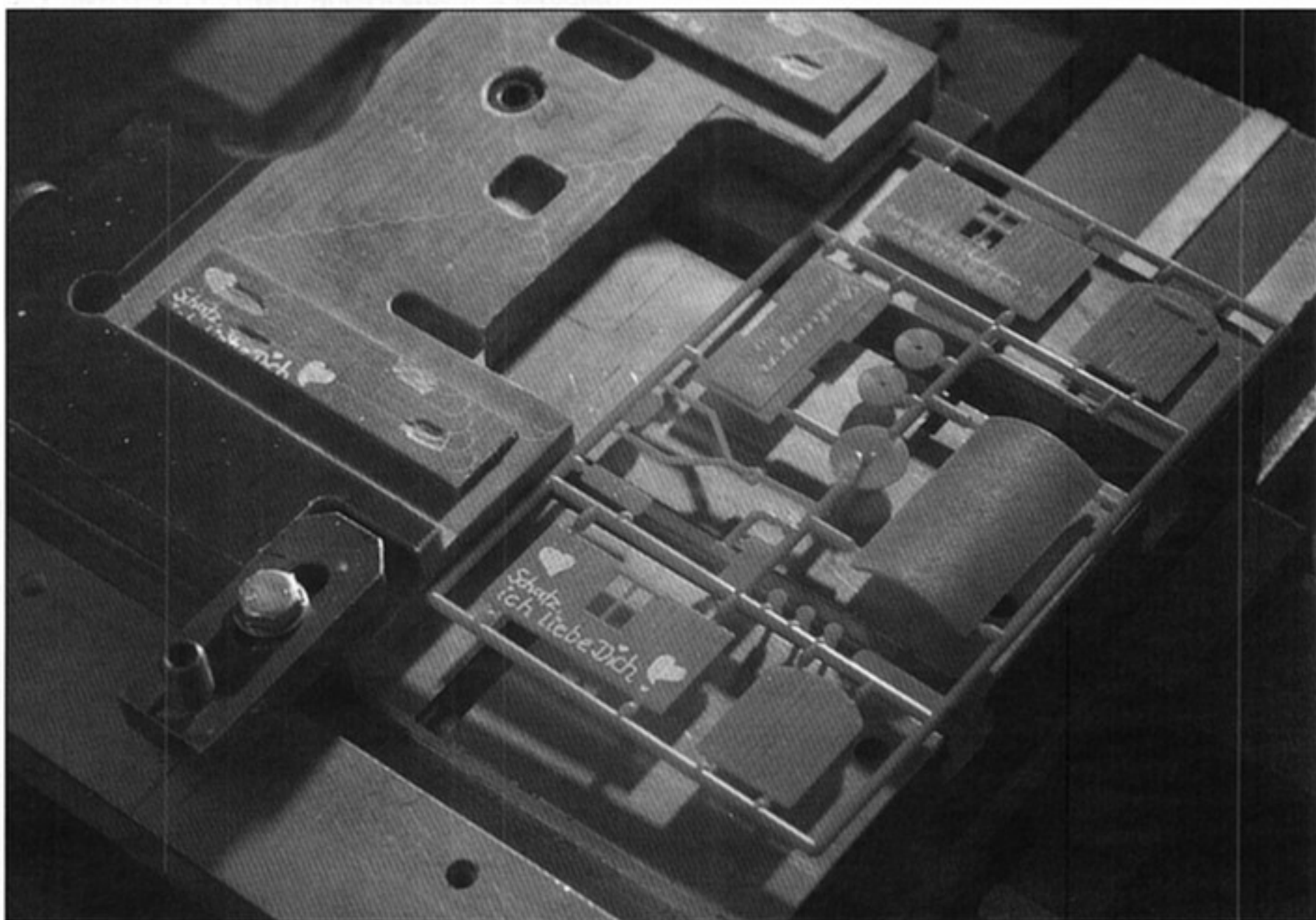
Так как фирма расположена около магистрали В 171, то возникло даже беспокойство о помехах движению. Дело в том, что проезжающие в этом месте притормаживали, чтобы разглядеть получше, не веря своим глазам – на территории фирмы стоял паровоз BR 99 1542-2 Pressnitztalbahn!

Среди гостей было много тех, кто посетил нас впервые. Оживлено задавались вопросы.

Здесь они могли наслаждаться до сих пор самой крупной ярмарочной экспозицией. Мы выставили весь наш ассортимент в диорамах.

Термопластавтоматы делали отливки разной окраски. Наши гости могли брать бесплатно сколько угодно много экземпляров, а приглашённая фирма "Lippmann Roskau" ставила надпечатки „Сокровище, я люблю тебя“. Это – оригинальные подарки для женщины или подруг.

Был также предложен "гигантский ящик" непригодных запасных частей разных окрасок, который был собран и подготовлен к выставке. Несколько гостей были приглашены внутрь. Это



вызывало восторг и у детей и у взрослых. Можно было поупражняться с деталями Auhagen из пластмассы и STIPP (листы с картонными моделями).

Для детей, также как и для взрослых, были представлены картонные локомотивы "Auhagen-Express", станция из картона была особенно увлекательной. Отдельные части локомотивов и вагонов, инструкции – всё было здесь.

Были представлены три макета железной дороги. Макет НО-клуба города Мариенберг (более 7 м длины) был постоянно окружен зрителями.

На празднике присутствовал известный телевизионный ведущий цикла передач канала SWR "Романтика железной дороги" – художавый господин Ortoff. Он подписывал открытки, ставил автографы на изделиях и представлял свой фильм, специально снятый об этом. Это кино про макет с изделиями из картона. Он также отвечал на вопросы.

В качестве экспонатов была выставлена вся продукция Auhagen в диорамах.

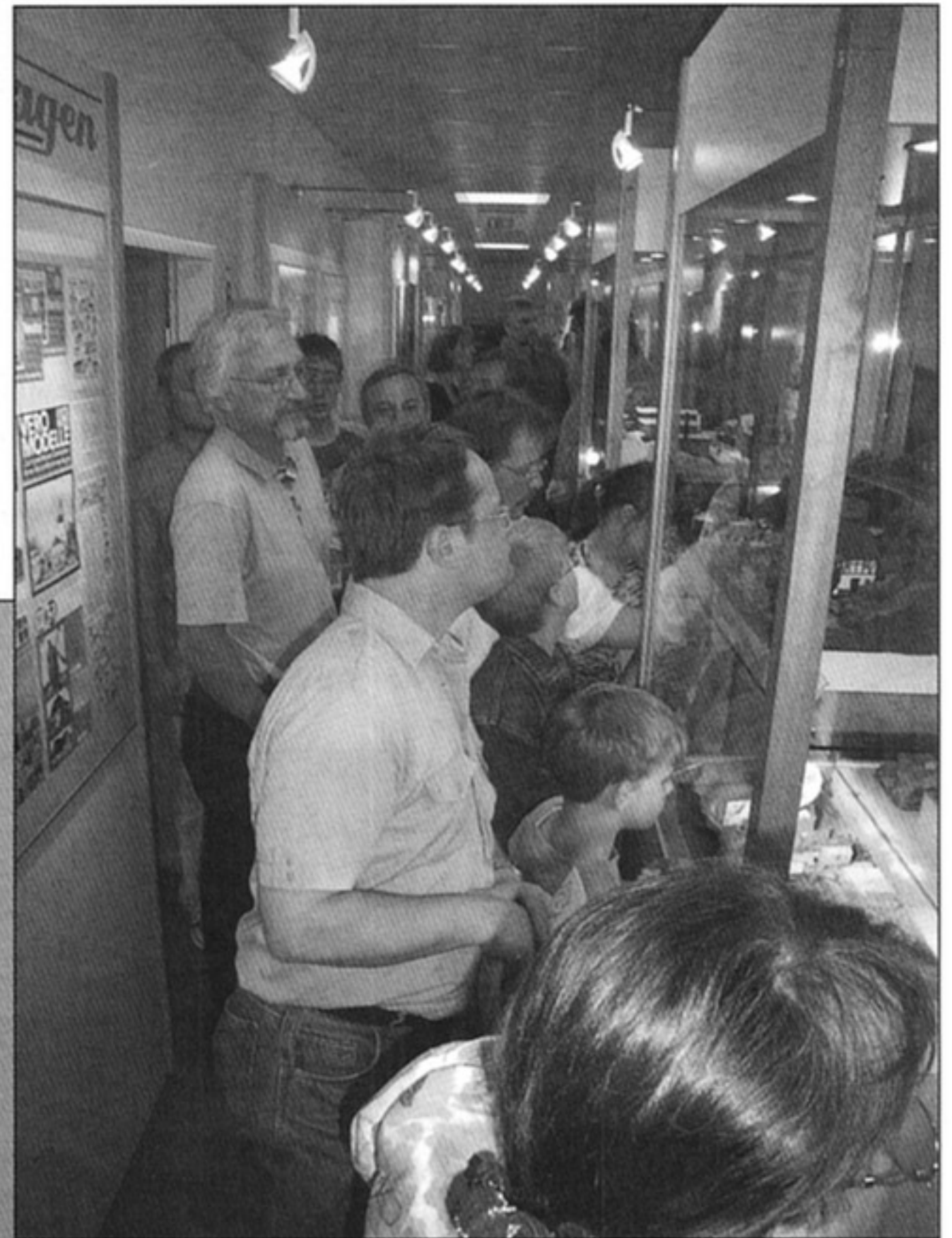
Сувениры - продавался холодильник с надпечаткой от Tillig, а также оригинальная продукция от Auhagen. Но вагоны закончились уже в первый же день.

Не все фирмы располагают таким количеством исторических экспонатов и документов, которые находятся в распоряжении фирмы Auhagen, и при этом охотно демонстрируют на подобных праздниках. Юбиляры оформили



привлекательную выставку. Часть её была посвящена также моделям фирмы VERO, существовавшей до 1996.

Звучали слова признания, было много поздравлений, а также многочисленные подарки. Но главное - получился праздник для всех!



(Информация
предоставлена
Auhagen)



1

ВАСМАНН-ЧИНА

Выкатила из своих ворот новый современный двенадцатисекционный двухсекционный китайский тепловоз **DF 11G**. (НО). Прототип работает с пассажирскими поездами на 1500 км отрезке между Пекином и Шанхаем. (1)

РІКО

Теперь и в ТТ. Электровоз красного цвета современных германских железных дорог — серия **182 DB**. (Арт. 47410) Удивили, так удивили! Модель получилась изящной, можно сказать, удачной. Прототипы имеют свое имя «Taurus» и широко распространены в Европе. Поставлен один моторчик и два маховика. Работает переключаемое освещение. Упрощенно выполнены только пантографы, но они также обеспечивают токосъем. Хотя модель заявлена как серия «Хобби», т.е. демократична по цене, но выполнена хорошо. (2)



2

набор входит 4-вагонный поезд (2 головы + 2 промежуточных). Мотор с маховиком, переключаемое освещение белый/красный. При некотором рассмотрении мы можем высказать предположение, что эта модель взята от Lima (в н.в. фирмы не существует и прессформа могла попасть в РІКО), но тележки выполнены оригинальные — конструкция содержит дета-



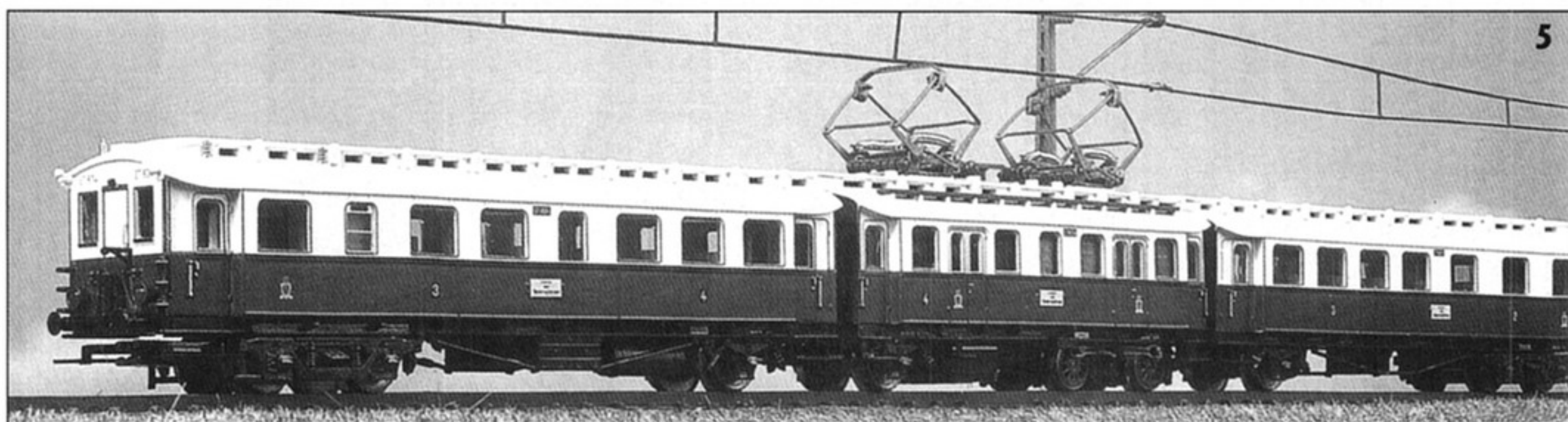
3

К новинкам можно и отнести двухосный вагон-хоппер тип **Otm 61** (арт. 54560, эпоха 3). (3)

Появился и поезд **ICE 3** (НО) в наборе из 4 вагонов (серия «Хобби»). Пико идет по пути ценового демпинга, обеспечив за короткий срок появления сразу нескольких новинок. В



4



5

ли магнитных тормозов и сам привод выполнен не в головном вагоне, а в промежуточном. Общая длина состава — почти 1 метр! (4)

TRIX

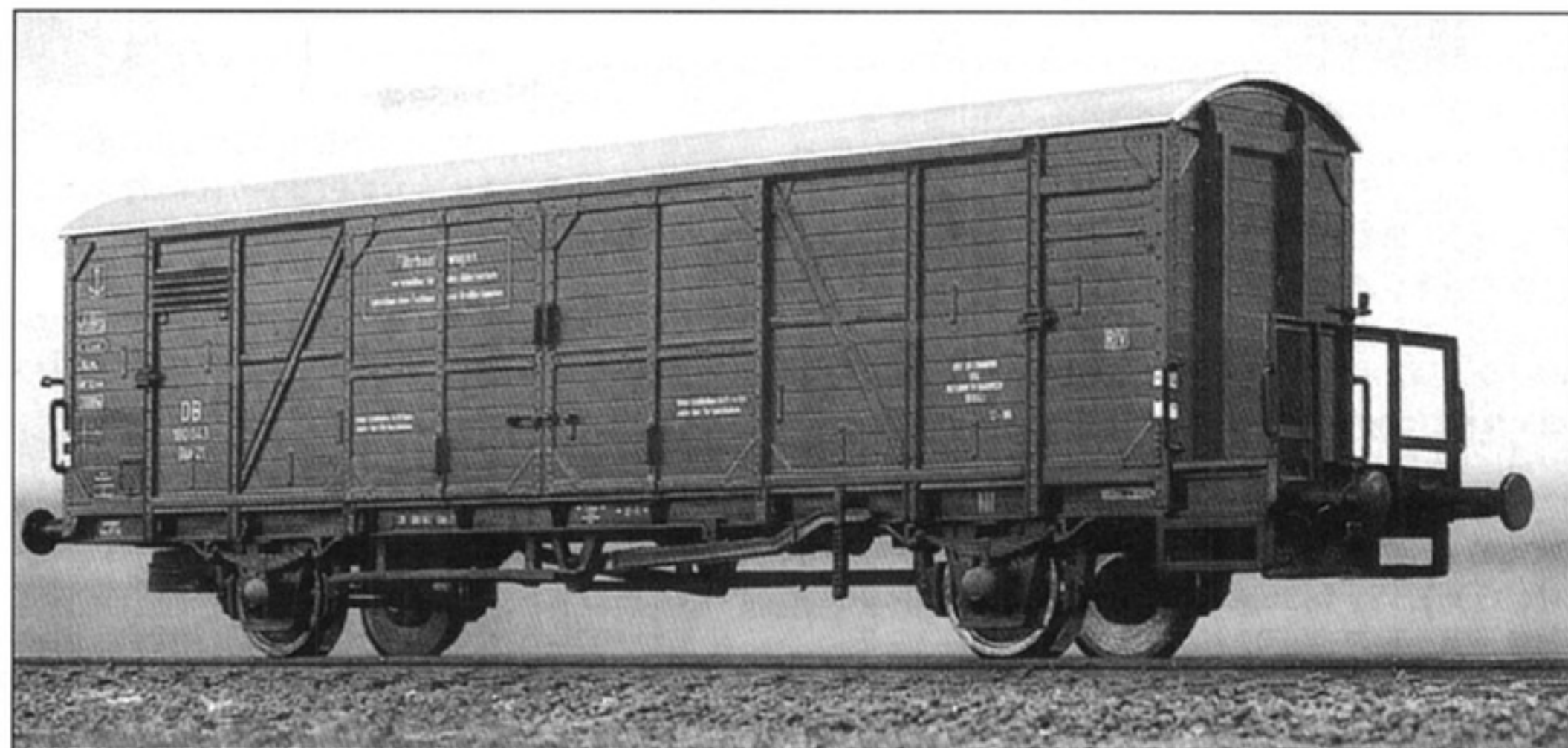
В начале века в Германии активно шли работы по использованию электрической тяги на железнодорожном транспорте, особенно в пассажирском движении. В 1914 г. в Пруссии выходят на железнодорожные линии шесть трехвагонных электропоезда **ET 830/831-841/842**. (5)

Модель появилась одновременно в двух масштабах НО (1:87) и N(1:160). На фотографии приведена N-модель.

Продолжаются споры — как называть ROCO? Или теперь **Модель айзенбан (Modelleisenbahn GmbH)?**

Ситуация, вроде бы, нормализовалась, но с некоторыми изменениями и потерями. Попробуем разобраться. Финансово-денежные причины и мотивы обсуждать не будем, да это не в нашей компетенции, и для нас не принципиально. Важнее другой вопрос — как продвигаются дела в Халляйн (местечко, где находится основной производственный комбинат фирмы), и будет ли выпускаться в будущем высококачественная продукция.

Ответить на это сможет только своими действиями новый руководитель — бывший шеф-производства, а теперь основатель новой модельной фирмы Кристиан Плогергер. После решения главных финансовых и организационных вопросов он оказался в роли самого популярного интервьюера для ведущих модельных журналов Европы. Присоединимся и мы. Вкратце изло-



От ROCO в середине года появился новый вагончик — тип Gbh21 DB

жим основные события.

Стабилизации производства фирмы планируется достичь уже через 3-4 месяца, не снижая при этом всего заявленного ассортимента продукции. Т.е. к заявленным рождественским распродажам появится BR03.10 (синего цвета) (уже демонстрировался на выставке-ярмарке в Лейпциге), а в начале 2006 г. любители могут ждать электровоз E80. Паровоз BR64 можно также ожидать к середине 2006 г.

Хотя фирма и получила новое название (это юридическая формальность), но отказываться от своего логотипа и доброго имени не собирается. Кроме того, будет сохранен и переход на новые линии производства: Playtime, Professional и Platin. Возможно будут внесены незначительные изменения, но они не будут являться принципиальными.

Рельсовые системы Roco Line останутся в полном объеме, и даже планируется совершенствовать их. С цифровым оборудованием DCC работы также будут продолжены.

Миниатюрный привод от UHLENBROCK

Для любителей миниатюризации в действующих моделях — это революционная продукция. Двигаться может все!

На рынке появились миниатюрные приводы в высококачественном металлическом исполнении. Размеры устройства 15,5 x 11 x 8 мм; ось длиной 11,5 мм и 1,5 мм диаметра.

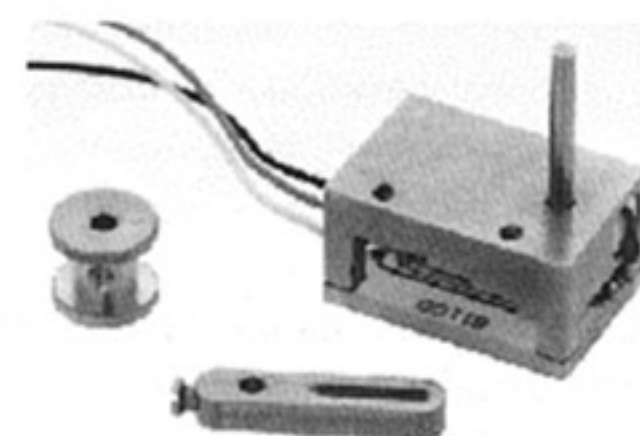
В комплект входит шкив для пассика, челнок и 2 соединительных болта.

Моторы (приводы) выполняются в двух версиях:

Арт. **81 100** для моторов с подключением к питанию 12 V = или 16 V ~

Арт. **81 200** моторов с подключением к исполнительным цепям цифровых функциональных выходов.

Сверхминиатюрный мотор закреплен в корпусе с металлическим шестеренчатым редуктором. Этот привод спокойно помещается в моторизованных транспортных средствах, функционирующих моделях, как, например, автокран, подъемник для пантографа электровоза, открывание ворот в гараже или депо, привод козлового крана или управление



всеми приводами большого железнодорожного крана (подъем стрелы, опускание-подъем крюка, поворот платформы и пр.)

Мотор имеет крутящий момент от 0,12 Ncm и может поднимать вес примерно 60 г на канате. Расчетное число оборотов составляет 30 оборотов / минуту.

Для версии 81 100 привод может напрямую подключаться к переменному напряжению

16 В или 12 В постоянному напряжению. Для изменения направления вращения достаточно произвести перекоммутацию выводов. Если привод 81 100 подключить к цифровому выходу декодера, то скорость вращения можно менять плавно.

Отличие привода 81 200 в том, что при непосредственном присоединении к функциональным выходам декодера этот привод через функциональные клавиши может включаться и исключаться.

ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ

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

ПРОДАЮ

Фото ВЛ22^м, навсегда исчезнувших со Свердловск. ж.д., а также фото вокзалов, башен и т.п. / 618425 Пермская обл., г.Березники, ул.Юбилейная, 147-2, Вологдину С.Н.

Стрелки TILLIG (НО) 4 левых + 6 правых + 10 приводов э/м (3000 руб) / 241050, Брянск, а/я 192, Мельникову В.А.

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

ROCO электровозы 16(63622), 1161(63830), 144(63615), DE4/4(63534), 151 (63638), 91 (43737), 117 (63625), 491 (43527). BRAVA -E69 03(0220). PIKO (новое) - E63.08. MEXANO - GG1(T025/27975). / 241050, Брянск, а/я 192, Мельникову В.А.

Набор бронетехники ROCO-PREMO-KOMO 1:87 (6 танков СССР, Германия в тч. "Тигр") 2300 руб. / 241050, Брянск, а/я 192, Мельникову В.А.

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

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

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

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

Стрелки HORNBY (НО) 10 правых + 8 левых (2300 руб), приводы э/магнитные Hoffman (11 шт = 2300 руб) / 241050, Брянск, а/я 192, Мельникову В.А.

Модели ж.д. НО и ТТ / Т. (812) 224 6036 / e-mail: ss@modellloko.com



Книгу "Железные дороги России. История и современность в фотодокументах" 1996 г., СПб, 285 с, тв. перепл., супер обл., 210х270 мм/ цв., ч/б илл. / 140100 Московской обл., а/я 38, Сергееву О.А.

Книги: Домбровский, Ключенко "Ремонт паровозов, 1956 г.; Шишкин и др. Тепловоз ТЭЗ, 1961 г.; Витевский и Чернявский "Устройство и ремонт электровозов" 1959 г., / 620050 Екатеринбург, а/я 291, Колесов А.В.

КУПЛЮ

Модель тепловоза BR130 (Piko) в рабочем состоянии. / Михневич Александр Т. 8-909-647-63-83; 8 (095) 589-67-52

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

Проспект-буклет Новосибирского метрополитена 1987 г.и. / 410009 Саратов, ул.Алексеевская, 22/26-70, Серебров А.Л.

ИЩУ

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

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

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

ЛОКОТРАНС

Купон объявления в "Локотранс"

Альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма

Текст объявления:

Адрес, телефон, E-mail, Ф. И.О.

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

РУБРИКА

Продаю

Куплю

Ищу

Меняю

Разное



Дм.Веревкин

Прогулка в прошлое

Я вчера побывал в тепловозном депо на железной дороге.
Я люблю внешний вид этих сильных красивых машин.
Но, увы, мало кто понимает, насколько порядки убоги
В этом близком – далеком краю среди чахлых берез и осин.

Вот стоит тепловоз под воротами – выдан с ремонта.
Что-то где-то тят-ляп подкрутили, внутри все трещит и гремит...
Он сломается завтра под поездом на перегоне,
Но попробуй, механик, сегодня его не прими!

Вот идет машинист, замордованный переработкой,
Полчаса как приехал и вдруг получил выходной.
Он скорей в магазин, в миг «шарманка» затарена водкой.
Будет вечером он не совсем человек, но нельзя по-другому при жизни такой.

А вот этот ханурик в спецовке, он – слесарь колесного цеха.
На работу пришел «вдрободан», но кричит – не привык сачковать!
Через час он погибнет, зажатый меж двух автосцепок,
Но пока бродит пьяный по цеху и всем на него наплевать...

Вот в конторке стеклянной сидит мужебаба с откормленной ряхой.
Это – сменный нарядчик, – вульгарная наглая тварь.
Машинист для нее – что батрак, и семейные планы ломает она одним махом,
И никто не накажет мерзавку за это, а жаль...

Вот начальник депо, он хамит безнаказанно людям.
Будут вежливо слушать, он знает, – никто не посмеет ударить в лицо.
Но всему есть предел: анонимка в Москву, ревизоры с проверкой, – пощады не будет...
Справедливость грядет и свершится расправа над подлецом.

Это что за похмельный субъект? То – инструктор колонны!
Он вчера перебрал и сегодня едва на ногах.
С головою чугунной весь день инструктаж долодонит он голосом сонным
О проездах и взрывах, а к вечеру будет опять «в отрубях»...

Эта группа усталых людей прибыла посетить «день колонны».
Кто-то с ночи не спавши, а кто-то и в свой выходной.
Просидев два часа и услышав в свой адрес помоев словесных полтонны,
Выйдут и, покулив, разбредутся, кто – в рейс, кто – домой.

Так, ни шатко ни валко, проходят недели и годы.
Никакого просвета, все таже кругом маета.
Стоит ли удивляться тому, что в краях этих часты невзгоды,
Что ни месяц, то в гости приходит беда.

Побывал я вчера в тепловозном депо на железной дороге.
Стало скучно и грустно, – скорей бы уж мне уезжать...
Электричка пришла, я стою на вокзальном пороге, –
Как не хочется больше когда-либо здесь мне бывать!

Необходимый авторский комментарий К стихотворению «Прогулка в прошлое»:

Образ тепловозного депо – собирательный. В нем слиты воедино наблюдения, сделанные автором в разных локомотивных депо Октябрьской ж.д. в 1990-х – 2000-х годах. За каждым изображенным персонажем или явлением стоят реально существующие люди и жизненные ситуации. Вынужденные прозябать в таких неблагоприятных нравственных условиях, рядовые работники предприятий локомотивного хозяйства каждый день решают вопрос – как увернуться от несправедливого наказания, как не оказаться в очередной раз униженным и оскорбленным ни за что. Наверное, и поэтому в наших локомотивных депо такая реакция на любителя с фотоаппаратом – основная масса деповского персонала никак не возьмет в толк, как можно любить то, что доставляет столько неприятностей и расстройств. А непонятное всегда настораживает, а кого-то и открыто раздражает...

Стихи о комиссионном осмотре

Среди всех деповских «привычек»,
(Не случайно взятых в кавычки),
Бестолковых и безобразных
Есть одна, ближе всех к маразму.

Каждый год в сентябре и апреле
На осмотр комиссионный
Разделяют парк по колоннам,
Чтоб от грязи отмыть поскорее.

Деповские «верха» пышут гневом:
«Чтоб была стопроцентная явка!..»
Машинист запасается тряпкой
И ворчит сквозь зубы при этом:

«...Грязь имеет такое свойство –
Накопиться и отвалиться,
И не надо над нами глумиться,
Отбирать без причины талоны,
Вешать на уши макароны, –
Что могло б с тепловозом случиться,
Если будет он чуточку пыльным.
Разве можно раствором мыльным
Перекрыть запчастей нехватку?
Убежать бы куда без оглядки,
Не работа – одно расстройство...»

Так бывает в депо каждом
На бескрайних родных просторах
Кто б рискнул отменить однажды
Благоглупость комиссионных?

Дважды в год тепловоз чистый
И, быть может, исправный даже...
Об осмотре таком машинисты
Вам ответят коротко – Лажа!

К «Стихам о комиссионном осмотре»:

Тем, кто когда-либо работал в локомотивных депо, никаких комментариев не требуется. Для остальных читателей поясню: комиссионный осмотр инвентарного парка локомотивов проводится с благой целью – подготовить парк к обеспечению сезонных перевозок. Тогда же, помимо регламентных работ в соответствии с сезоном, производится проверка состояния локомотива комиссией мелких начальников и приведение этой тяговой единицы в более-менее чистое состояние. В условиях навязываемой начальством незакрепленной езды на удлинённых тяговых плечах, а также тотального отсутствия необходимых запчастей и общего износа парка, локомотивы, как правило, имеют весьма плачевный внешний вид. Для исправления ситуации привлекаются свободные от работы машинисты и их помощники, которые в свой выходной день вынуждены кустарными методами заниматься обтиркой кузова, тележек и уборкой внутри вставшей на осмотр машины. Почти всегда эта работа никак не оплачивается. В отношении проигнорировавших сей «праздник свободного труда» применяются различные репрессии. Это наши жел.дор. начальники хорошо умеют делать. Главное, вовремя «наверх» отчитаться...

«Отбирать без причины талоны...» – Речь идет о, так называемых, талонах предупреждения №1, 2 и 3, отбираемых у машиниста или его помощника за нарушения безопасности движения. С некоторых пор в «Положение о талонах предупреждения» включен пункт, позволяющий изымать эти талоны и при выявлении случаев некачественного ухода за локомотивом (а, фактически, когда это захочется начальству).



На станции **Дивово Московско-Рязанского отделения** Московской железной дороги после капитальной реконструкции 3 октября 2005 г. в день 110 летия со дня рождения Сергея Есенина открылся вокзал. Родина «последнего поэта деревни» Сергея Есенина — село Константиново Рязанской области. До своего дома Есенин часто добирался через станцию Дивово, откуда пешком шел в Константиново. На Московской железной дороге с 2001 г. реализуется программа возрождения исторических станционных поселков в российской «глубинке». Уже возвращены к жизни станция Ясная Поляна (Козлова Засека) и Бородино.

Старый деревянный вокзал, построенный с момента открытия станции в 1864 г., сгорел, а на его месте был построен в 1951 г. новый типовой, но за полвека, пришедший в полное запустение. Теперь — он пержил второе рождение — заменены окна и двери, новая крыша, фасад оштукатурен, стены внутри отделаны мрамором, в зале ожидания работает постоянная выставка с экспонатами музея С.Есенина. В этот же день перед зданием вокзала торжественно был открыт бронзовый бюст поэта.



Фото А.Васильева

*Видели ли вы,
Как бежит по степям,
В туманах озерных кроясь,
Железной ноздрей храпя,
На лапах чугунных поездов?
А за ним
По большой траве,
Как на празднике отчаянных гонок,
Тонкие ноги, закидывая к голове,
Скачет красногривый жеребенок?
Милый, милый, смешной дуралей,
Ну, куда он, куда он гонится?
Неужель он не знает, что живых коней
Победила стальная конница?
Неужель он не знает, что в полях бессиянных
Той поры не вернет его бег,
Когда пару красивых степных россиянок
Отдавал за коня печенег?
По-иному судьба на торгах перекрасила
Наш разбуженный скрежетом плес,
И за тысячи пудов конской кожи и мяса
Покупают теперь паровоз.*

Сергей Есенин
(Отрывок из поэмы «Сорокоуст»)

ФОТОГРАФИЯ... СТО ЛЕТ СПУСТЯ

Идея сделать фотографию, так сказать, «по следам» известного русско-го фотографа Прокудина-Горского буквально носилась в воздухе. Историческая ретроспектива всегда привлекает пытливого ум.

Идея решил реализовать, когда на одном из форумов появилась тема: «Сайтовец! Приобщись к истории. Сделай фотографии тех же мест, где работал Прокудин-Горский через почти сто лет (1907 - 1910 и 1915 гг.).!»

Фотографии были сделаны, но сюжет изменился... На оригинале снята станция Пермь (сейчас Пермь-1), точка съемки с тоннеля (путепровода) рядом с домом Мешкова (известный в Перми паромоводчик), сейчас здание Камского речного пароходства. На переднем плане два здания Управления Уральской Горнозаводской железной дороги, соединенных галереями, постройки 1882 г. (есть надпись на здании). За зданием слева находится одноэтажный вокзал постройки 1875-78 гг, далее за ним товарные конторы и склады (остатки которых можно увидеть и сейчас, и за зданием справа, вдоль вокзала находятся депо и главные жд мастерские УГЖД, а за ними район «городские горки». Здание за путями не сохранилось, но остались контрфорсы, подпиравшие переход, и почти повторяют историческую «загогулину» ставшие теперь двухпутными железнодорожные пути. В настоящее время здание слева снесено, на его месте разбит небольшой сквер, где установлен паровоз-«памятник» 9П-752, здание справа сохранилось почти полностью, но подверглось многочисленным переделкам, это сейчас корпус №2 Пермского железнодорожного училища (там при ремонте здания откопали два кирпичных мостика 19 века, по которым можно попасть внутрь здания).

Здание вокзала также сохранилось и сейчас там идет «быстрая» реконструкция, уже больше 5 лет, и конца и края пока не видать.

Главные железнодорожные мастерские мастерские УГЖД это сейчас ПМРЗ (Пермский Мотовозо Ремонтный завод, здания на территории сохранились и сейчас, но изменились очень (есть остатки, например, 6-стойлового прямоугольного депо).

Занимался фотоисследованиями и историческими фотоэкспериментами Константин Ившин из города Пермь



Эти две фотографии сделаны с одной точки, но с разницей в сто лет.

Одна из них - восстановленная фотография известного русского фотохудожника С.М. Прокудина-Горского и снята в 1910 году. Видны сигнальные знаки той эпохи...

Вторая (внизу) - снята в сентябре 2004 года. Изображено на обоих снимках одно и то же - здание управления бывшей Уральской горнозаводской железной дороги. Да и точка съёмки почти одна и та же. Видно, что здание хорошо сохранилось, правда, за 100 лет исчезли трубы печного отопления и переход в соседнее строение над железнодорожными путями. (см. стр. 54)





Пассажирский электровоз ЧС2К-826, прошел модернизацию на ЯЭРЗ. Москва-Сортировочная, 2004 г.