

11/2005 (109)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

[www.lokotrans.info](http://www.lokotrans.info)

# ЛОКОТРАНС

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА

**ЧС4 В РОССИИ**

**СНОВА О ТЭП10...**

**Макет станции Хрустальная  
на выставке МАГИСТРАЛЬ 2005**

**Новый тяговый агрегат**

**Снабжение паровозов водой**







**ТЭP60-1000** с пригородным поездом Петрозаводск-Медвежья Гора на перегоне Кедрозеро-Лижма, август 2001 г.  
**ТЭ109-016** ППЖТ г. Бокситогорск, 22 августа 1998 г. Фотографии Ильи Семенова





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@teleconf.ru

**Шеф-редактор**  
**Олег Сергеев**

### Авторский коллектив:

Ю.Акимов (Москва)  
А.Бернштейн (Москва)  
А.Белкин (Москва)  
В.Буракшаев (Москва)  
А.Васильев (Москва)  
Дм.Вережкин (Санкт-Петербург)  
С.Волков (Ростов/Дону)  
В.Власенко (Таганрог)  
А.Голубенко (Таганрог)  
В.Галкин (Москва)  
Я. Дорошенко (Прага)  
П.Егоров (Москва)  
А.Иоффе (Москва)  
И.Иволина (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.Расчектаев (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,  
Иволиной 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 переписку  
Свидетельство о регистрации №77-1666  
Заказ № 8580 Тираж 1000 экз.  
Печать ЗАО "Фабрика Офсетной Печати"  
(Москва), ноябрь 2005  
В розницу цена свободная  
© "Локотранс"  
**www.lokotrans.info**



На выставке "Магистраль 2005" среди обилия удивительных экспонатов особое внимание привлекал действующий макет железной дороги (ст.Хрустальная). Любопытно и то, что всю выставку на макете отработали три состава с зарубежными локомотивами. Был только один маневровый тепловоз ТЭМ1 малосерийного производства.

Обратите внимание, что серийно производимых отечественных моделей тягового подвижного состава в нашей стране нет. Больших экономических выгод на таком производстве не получишь. Вот и бегают на макетах отечественных станций чужеземные тепловозы. А потом начинают бегать уже и настоящие - но уже по настоящим дорогам. Относится ли эта проблема к сфере интересов крупных транспортных компаний? Скорее всего, что нет. А вот российские энтузиасты-моделисты, напротив, не только считают это крайне важным, но и, в меру своих сил, пытаются это положение изменить. Посильным участием в выставках...

(подробнее читайте на стр.42 )

4

### ПАНОРАМА

Последнее пристанище ЧС4 в России  
Новый тяговый агрегат НП1

8

### ЛОК-АРХИВ

Снова о тепловозах ТЭП10...

19

### ТОВАРИЩ

24

### ДЕПО

Депо Верхний Уфалей

27

### МУЗЕЙ

30

### КОЛЛЕКЦИОНЕР

Рекламно-агитационные открытки

32

### УЗКОКОЛЕЙКА

Очное знакомство (Сатка)

35

### ПОЧТОВЫЙ ВАГОН

36

### ПАКГАУЗ

40

### ВИТРИНА

42

### МАКЕТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Макет станции "Хрустальная" (Свердловская ДЖД)

47

### МАСТЕРСКАЯ

Сухие декали для моделей вагонов СЖД

53

Снабжение паровозов водой

Гидроколонна образца 1936 г., СССР

### ПРИВЕТ С ДОРОГИ

Охотники за черепами

Железнодорожная дурь

Обложка: ТЭП10-186 с пригородным поездом Селиваново - Муром, о.п. 34 км., август 2000 г.

Фото Ильи Семенова

В кадре: Модель здания вокзала Хрустальная. Автор А.Терентьев (Екатеринбург)

Обложка: ЧС4-225 в депо Балашов Ю-Восточной ж.д., Фото Дм.Мамина



С.Лизунов



## Последнее пристанище ЧС4 в России



К началу 2005 г. все электровозы ЧС4 из депо Саратов Приволжской ж.д. были переданы в депо Балашов Юго-Восточной ж.д. и с началом летнего графика начали водить поезда. В одном "строю" работают самый ранний номер ЧС4-014 и самый последний номер ЧС4-231. Следует чуть подробнее рассказать об этих удивительных машинах переменного тока.

Первый электровоз прибыл в СССР в 1965 г. (завод Шкода), а завершение поставки состоялось в 1972 г. Судьба самого первого электровоза ЧС4-001 оказалась любопытной, но короткой. Электровоз поработал на Северо-Кавказской дороге (депо Кавказская), но в 1966 г. был возвращен в Чехословакию и порезан.

Конструкционная скорость - 180 км/ч. Эксплуатационная скорость достигала 160 км/ч. Мощность часового режима - 5100 кВт, длительного режима - 4920 кВт. Диаметр колес 1250 мм. Вес прототипа ЧС4-001 составил 131,4 т, но серийная машина весила 123 т.

Эти электровозы работали в нескольких депо - Кавказская Сев.-Кав. ж.д., Брянск-2 Моск. ж.д., Киев-пасс. Юго-Западной ж.д. Горьковская дорога также получала эти машины (депо Киров). Далее ЧС4 попадают в депо Саратов Приволжской ж.д. И, теперь, последнее пристанище - депо Балашов.



Заслуживает внимания тот факт, что вся серия ЧС4 оказалась очень надежной — например, более чем за 30 лет эксплуатации (к 1998 г.) были списаны всего 12 электровозов. Однако, похоже на то, что эти электровозы станут такой же редкостью как и другие локомотивы советской эпохи ВЛ8, ВЛ23, тепловозы ТЭЗ и 2ТЭ10Л, завершая модельный ряд, фактически уже музейной, техники периода 70-х годов. Да так и получается, что ЧС4 на территории России в настоящее время работают только в одном депо.

**ЧС4-137** приписки депо Балашов на ПТО Пенза-I, август 2005.

Фото С.Лизунова

**ЧС4-014** приписки депо Балашов - самый ранний номер, август 2005.

Фото С.Лизунова

**ЧС4-168** около станции Шуклино с пассажирским поездом.

Фото А.Земскова





**ВЛ10К-1461** (модернизирован Челябинским ЭРЗ) с грузовым составом на перегоне Самара-Безымянка. 2005 г., фото О.Гириляла.

**ЧС8-053** на ст. Россошь, Ю-Вост. ж.д. Фото А.Голубенко



**ТГМ6В-0164** успешно работает на маневрах на грузовой станции Самарка Кбш.ж.д., август 2005 г. Строкань Дм.



...Как, наверное, знают многие, «столица российских курортов» - город **Сочи** - тянется узкой полосой вдоль Черного моря и железной дороги более чем на 100 километров. А единственный аэропорт расположен на самой южной его оконечности - в Адлере. В настоящее время администрация Краснодарского края выступила с предложением к ОАО «РЖД» проложить электрифицированную ветку непосредственно в аэропорт от станции Адлер, и наладить движение комфортабельных «интермодальных» поездов Аэропорт-Адлер-Сочи - Туапсе, причем, на привокзальной площади Сочи, в центре курорта, должен вырасти аэровокзал, где пассажиры смогут зарегистрироваться и сдать багаж еще до посадки в электричку, следующую в Аэропорт.

А в интересах дальнейшего расширения единственного, на юге России, крупного морского порта Новороссийск той же администрацией предложен проект грузовой железнодорожной ветки Абинск-Кабардинка.

...В сентябре 2005 г. пассажирам многих поездов Санкт-Петербург-Москва проводники настоятельно предлагали заполнить анонимную анкету: "Согласны ли Вы, вместо теперешних 8 часов ночью, переехать из столицы к берегам Невы за 3,5-4 часа днем, и если да, - то какую сумму готовы уплатить за билет?"

Не иначе, на Октябрьской стали думать, как будут воплощать очередной скоростной проект между этими двумя городами. Странно, что в подписании о строительстве скоростной линии и очередного сверхпроекта (помните, с Сименсом в прошлом году) участие принимали высшие руководители по высшему разряду, а изучают потребности пассажиров и необходимость таких решений проводники поездов.... Договоры подписаны, а целесообразность не изучена?

Н.Семенов  
(по материалам прессы)





ЛОКОПАНС

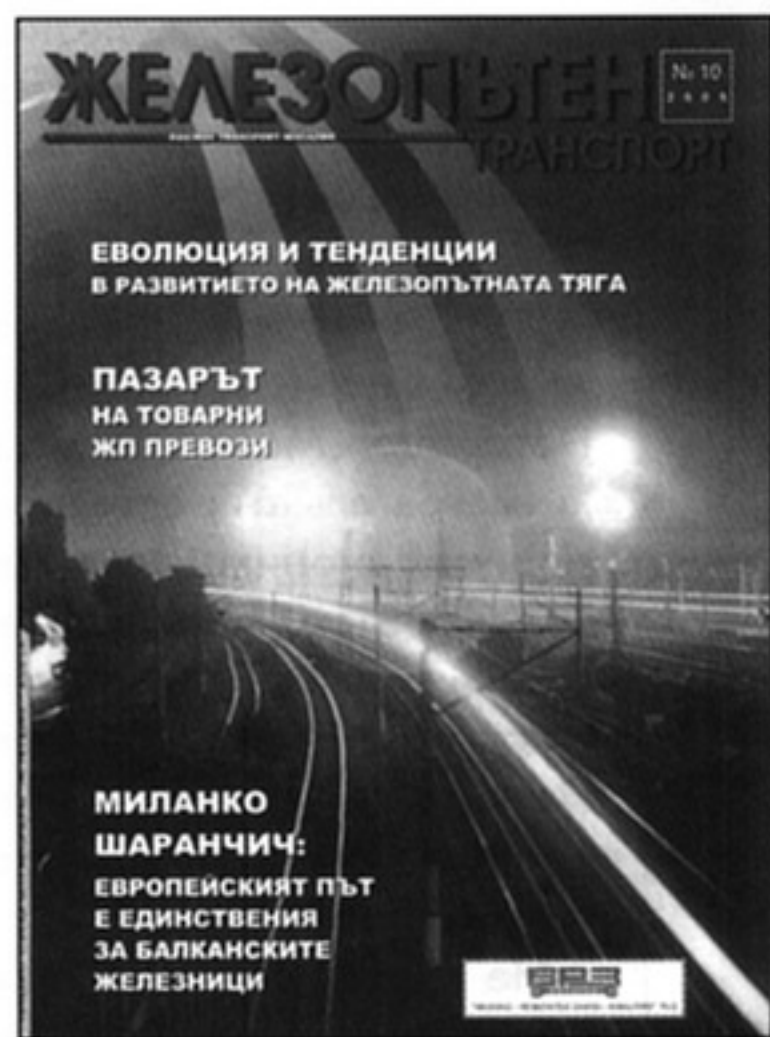
Обзор литературы, полученной от издательств и частных лиц



**ZELEZNICNI magazin** 9/2005 вышел в свет с рассказом о нескольких выставках, в т.ч. "Транспортная логистика" в Мнихове (Чехия), на которой было представлено 1333 фирмы из 51 страны. Это был настоящий форум современных технологий.

Модельный ряд журнала содержит подробную статью о модели знаменитого французского электровоза-рекордсмена BB 9004 (фирмы Roco); авторской работе Павла Фюле - двухсекционный чешский электровоз серии 131 в НО; обзор новинок.

Несколько страниц отведено описанию клубного макета и примеру построения виноградников от BUSCH.



**ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ** / 10-2005 /

В этом номере журнал уделяет внимание проблемам развития болгарских и европейских железных дорог в процессе интеграции Болгарии в европейскую сеть; большой раздел событийной информации; статья К. Ангелова "Железнодорожный туризм и линия Септември-Добриница". В статье сообщается, что музейная коллекция "Железнодорожное наследство" в Болгарии составляет 24 образца, из них 10 паровозов, 4 тепловоза и вагоны исторических типов. В 2002 г. для движения был восстановлен паровоз #609.76. Удивительные цифры приводятся в этой статье, где осуще-

ствляется сравнительный анализ доли и роли турагенств и туроператоров в пассажирских перевозках в странах Европы. Например, Германия имеет 28 540 туроператоров, выполняющих 47,7% пассажирских перевозок (18,7 % на железнодорожном)! Великобритания имеет 61331 турагентство, которые обеспечивают и организуют перевозку 56,2 % пассажиров на всех видах транспорта (6,8% на железнодорожном). Такая аналитика очень полезна руководителям транспортных монополий.

Для интересующихся мировым локомотивостроением любопытным представляется материал о судьбе чешских электровозов серии 44, работающих в Болгарии вот уже 30 лет.

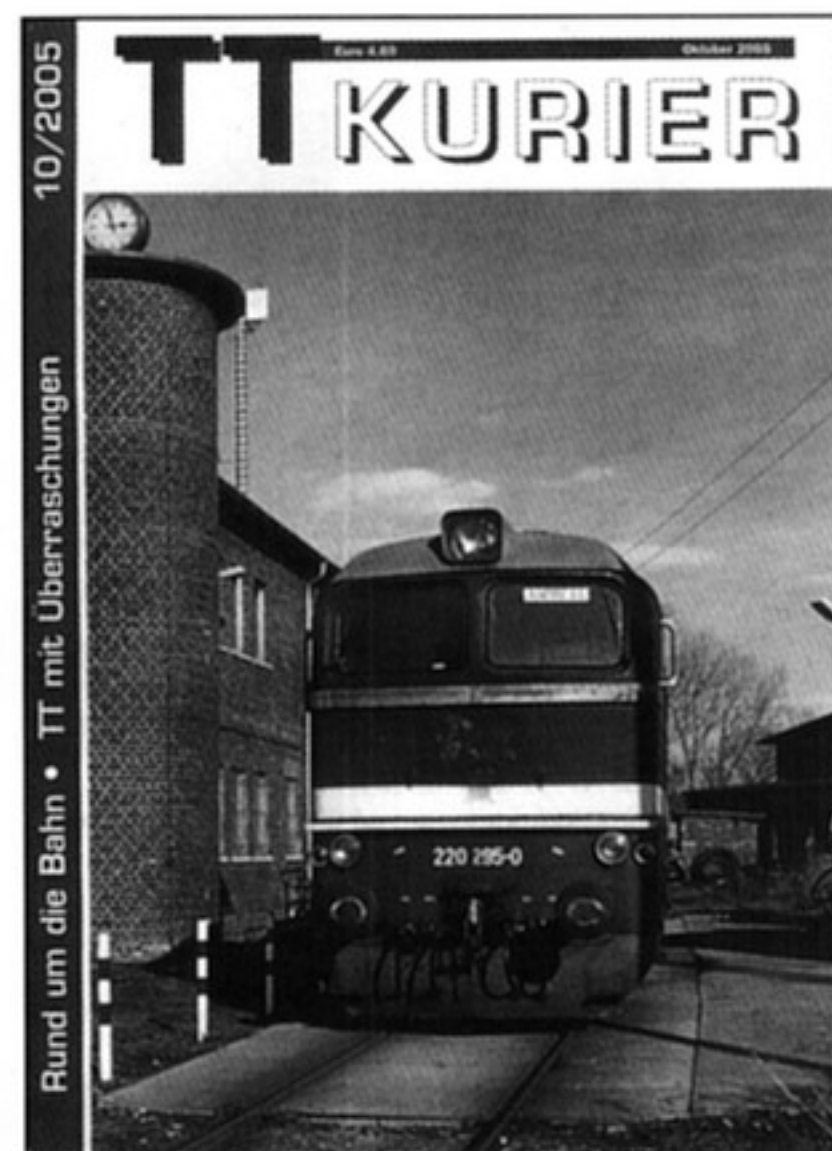


**Le RAIL** / 9-10.2005 - международный франкоязычный журнал о европейских железных дорогах дает актуальную информацию о фактах и проектах жд строительства в Европе. В этом номере - метро в Израиле, экология дизельных моторов, лондонский городской транспорт и Олимпийские игры 2012 г., трамваи нового тысячелетия, модернизация испанских ж.д. дорог.



**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ФИРМЕННЫЙ КОСТЮМ** / М.А.Балтрашевич, М., Триада Лтд, 2005 г. / 242 с, цв., мелов., 218 x 218 мм / Появилась давно ожидаемая и уникальная книга, собравшая на своих страницах историю отечественного фирменного железнодорожно-

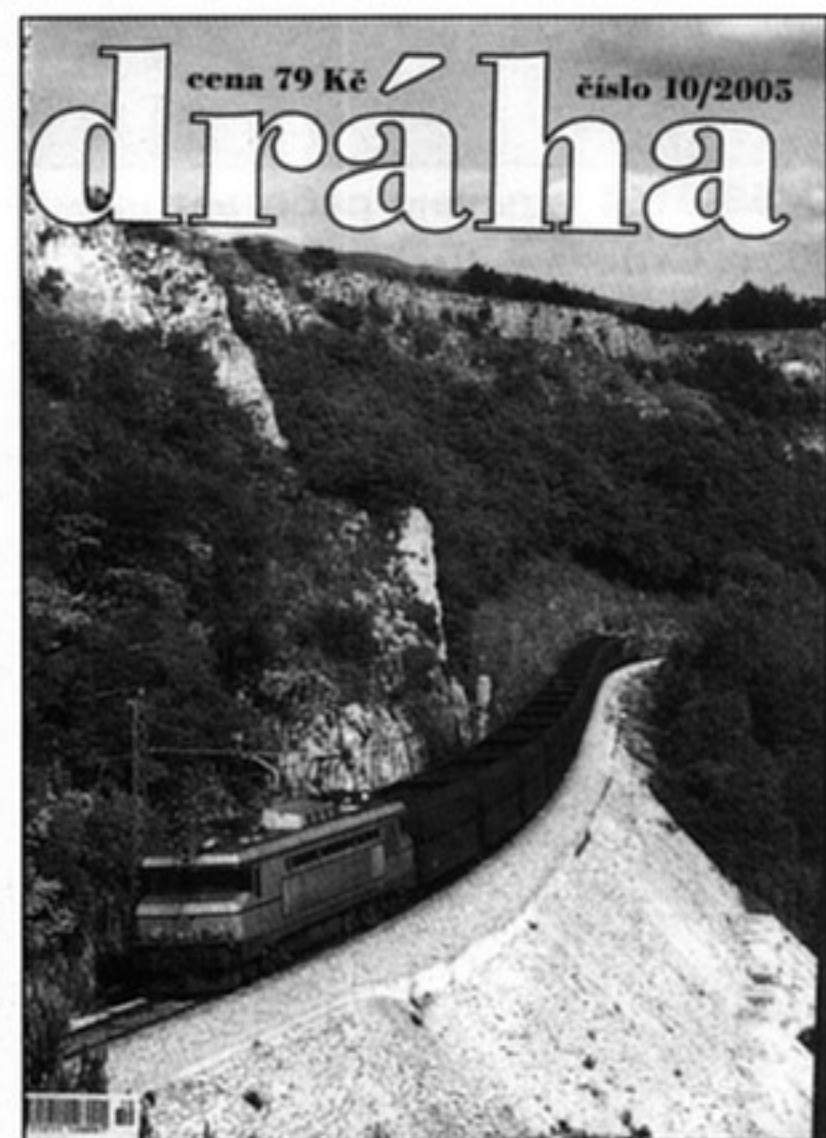
го костюма от начала петровских преобразований до конца XX столетия. В этом издании систематизирован и обобщен обширнейший историко-архивный материал о форменном обмундировании железнодорожников, описание регалий, знаков различия должностей, служб и подразделений. Книга в своей исторической части является бесценным справочником для



специалистов - историков, искусствоведов, художников, энтузиастов железных дорог

**TT KURIER** / 10-2005 - знаменитый журнал любителей ТТ масштаба имеет поклонников не только в Германии, но и в странах Европы.

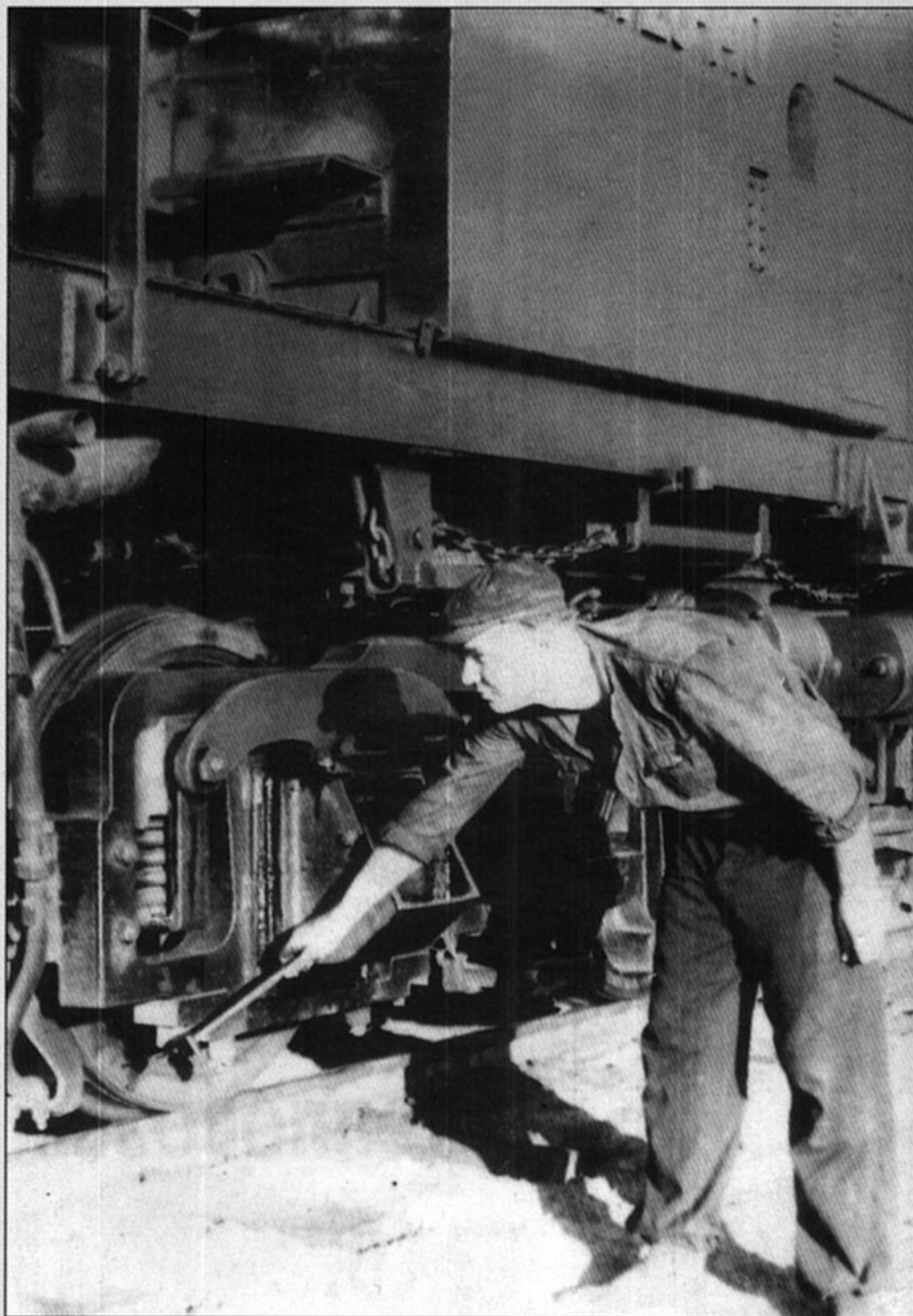
32 страницы этого номера посвящены материалам: 120 лет фирмы Auhagen, макет-витрина 1,55x0,8 м, несколько страниц обзора новинок. Журнал можно приобретать в некоторых модельных магазинах в России, получать по подписке.



**DRAGA** / 10-2005 - этот номер информирует с обилием иллюстраций о самих Эстонских железных дорогах (авторы Павел Битнер редактор журнала и Петр Штефек) и в отдельной статье - о российско-американской "битве" в Эстонии. В этом номере - о модернизации трамваев KT8N2, обновлении локомотивного парка в Словении, презентация тепловоза серии 755 для Чешских железных дорог.

Благодарим Михала Малека (Чехия), главного редактора "Железопътен транспорт" Т.Кондакова, В.Галкина, А.Рубцова, Х.Мауэра, Й.Пахля за предоставленные материалы и информацию





Эпоха освоения новых видов тяги - тепловозы ТЭ1-20-140 и ТЭЗ попали в кадр фотографа летом 1965 г.

Фотографии из собрания Дмитрия Строканя







2ТЭ10-010 "Украина"

Абрамов Е.Р.



ТЭ10-001 "Харків"

ТЭ11-001 "Стрела"



## И снова о тепловозах ТЭ10...

Тепловозы ТЭ10, строившиеся Харьковским заводом транспортного машиностроения в 1958-1968 гг., являлись, по существу, опытными машинами, и, в процессе постройки, имели многочисленные изменения конструкции, часть из которых описаны во второй книге «Локомотивы отечественных железных дорог» В.А.Раква.

В статье хотелось бы отразить изменения, не упомянутые в книге и касающиеся, в основном, внешнего вида тепловозов, что, по мнению автора, может помочь моделистам. Для удобства вниманию читателей предлагается таблица вы-

| Год  | Кол-во | ТЭ10    | Кол-во |
|------|--------|---------|--------|
| 1958 | 1      | 001     | -      |
| 1959 | 2      | 002-003 | -      |
| 1960 | 7      | 004-010 | 1      |
| 1961 | 16     | 011-026 | 2      |
| 1962 | -      | -       | 4      |
| 1963 | -      | -       | 50     |
| 1964 | -      | -       | 80     |
| 1965 | -      | -       | 69     |
| 1966 | -      | -       | 61     |
| 1967 | -      | -       | 60     |
| 1968 | -      | -       | 8      |



пуска тепловозов типа ТЭ10.

На фотографии тепловоза ТЭ10-001 отчетливо видны конструктивные особенности, присущие тепловозам этой серии первых номеров: главные воздушные резервуары размещены под кабиной машиниста со стороны холодильника, на тележках по два тормозных цилиндра с каждой стороны, а концевые пружины малого диаметра, высокие окна на дверях и боковых стенках кабины машиниста, отсутствуют дымоотбойники на крыше над холодильником, выхлопные патрубки короткие. Название тепловоза «Харків» нанесено полукругом рядом со знаком завода-изготовителя на декоративной панельке, а воздухозаборные жалюзи над третьим, со стороны кабины машиниста, круглым боковым окном, которое уже остальных. На тепловозах, начиная с номера 002, все воздухозаборные жалюзи на боковых стенках кузова одинакового размера.

Тепловоз ТЭ11 (ТЭП10)-001 по внешнему виду полностью соответствуют тепловозам ТЭ10 с №002 за следующими исключениями: название изменено на «Стрелу», изменена окраска локомотива с традиционной сине-серой на бело-синюю.

Тепловоз ТЭ12 (2ТЭ10)-001, по сравнению с предыдущими машинами, помимо измененной окраски, не имеет розеток межтепловозного соединения на торцах кабин машиниста, заправочные горловины бункеров песочниц разнесены ближе к буферным фонарям, а название тепловоза «Украина» нанесено большими буквами параллельно декоративной панельке и поднято чуть выше. Жалюзи холодильника обнесены по периметру металлическим профилем для крепления чехлов в зимнее время. Главные воздушные резервуары размещены внизу кузова под холодильником на месте снятых путеочистителей. Начиная с №011, (по другим данным с №015), конструкция тепловозов ТЭ10 претерпела значительные изменения.

Как видно из фото тепловоза ТЭ10-023 на крыше над кабиной машиниста поставлены небольшие дефлекторы для вентиляции, на новых тележках применены концевые пружины большого диаметра, вме-



ТЭ12-001 "Украина"



ТЭ10-023



| Год  | ТЭП10    | Кол-во | 2ТЭ10    |
|------|----------|--------|----------|
| 1958 | -        | -      | -        |
| 1959 | -        | -      | -        |
| 1960 | ТЭ11-001 | 1      | ТЭ12-001 |
| 1961 | 002-003  | 3      | 002-004  |
| 1962 | 004-007  | 13     | 005-017  |
| 1963 | 008-057  | 2      | 018-019  |
| 1964 | 058-137  | -      | -        |
| 1965 | 138-206  | -      | -        |
| 1966 | 207-267  | -      | -        |
| 1967 | 268-327  | -      | -        |
| 1968 | 328-335  | -      | -        |



сто четырех тормозных цилиндров оставлено два. Главные воздушные резервуары перенесены на крышу, уменьшен размер окон на дверях и боковых стенках кабины, название тепловоза «Харьков» написано по-русски и размещено аналогично названию на тепловозе ТЭ12 (2ТЭ10)-001, только опущено чуть ниже, ближе к фирменному знаку завода-изготовителя, установлены дымоотбойники.

На построенной в этом же и в 1962 году партии тепловозов ТЭП10-002-003 и 004-007 внедрены те же изменения в конструкцию. Кроме того, по сравнению с тепловозом ТЭ10-001 на последующих тепловозах опытной партии, изменялась окраска торца кабины машиниста, что отчетливо видно на фотографиях тепловозов ТЭП10-003 и ТЭП10-005, а цветовая гамма изменена на традиционную серо-синюю. Название «Стрела» стало наноситься большими буквами.

Поскольку в эти же годы были построены и тепловозы 2ТЭ10-002-004 и 005-017, то можно предположить, что аналогичные изменения были внесены и в их конструкцию. Кроме того, как видно из фотографии кабины машиниста тепловоза 2ТЭ10-010, название тепловоза «Украина» опущено вниз, ближе к фирменному знаку завода-изготовителя, а между крышками бункеров песочниц появилась белая полоса.

Начиная с 1963 года тепловозы ТЭП10 начали строить серийно. С тепловоза №008 на тепловозах внедрена система газового пожаротушения и, как следствие, на крыше поставлены дополнительные резервуары. Установлены высокие выхлопные патрубки, которые в порядке модернизации, были установлены и на ранее построенных тепловозах всех рассматриваемых серий. Вновь изменена окраска торца кабины машиниста, и тепловоз приобрел окончательно знакомый вид.

Фотография тепловоза ТЭП10-100 яркое тому подтверждение. В дальнейшем, на тепловозах начиная с №115, были внедрены двухцветные буферные фонари, внедренные в порядке модернизации, на части тепловозов этой серии ранних лет постройки.

Конечно, хотелось бы знать, как выглядели тепловозы 2ТЭ10-017-018, но об этом можно лишь догадываться, фотографий нет, а технической документации тем более.

Автор выражает искреннюю признательность Ю. Шепеленко (г. Николаев) и С. Жевак (г. Санкт-Петербург) за предоставленные фотографии



ТЭП10-003 "Стрела"

ТЭП10-005 "Стрела"



ТЭП10-100 "Стрела"







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

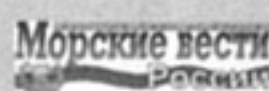


Выставочный холдинг MVK: тел./факс: (095) 105-34-82, e-mail: pma@mvk.ru

Генеральный  
информационный  
спонсор:



Информационные  
спонсоры:



Информационная  
поддержка:



www.transportweekly.com



Рижский вагоностроительный завод в конце октября представил новый дизель-поезд ДР1Б-500.

Фото И.Руднева



Э.Ершов, Женева,  
фото автора

## По БАМу tanki groxotali...

*«Швейцария – это один сплошной  
и очень красивый  
макет железной дороги...»  
(из интернет-форума французских  
ж.д. моделистов)*

В Швейцарии, на живописных берегах Женевского озера, в маленьком городке Морж (Morges) берет начало железная дорога.... На каждом ее локомотиве горделиво красуется надпись латинскими буквами — «БАМ», но произносится ни много, ни мало: «Бам». Никакого отношения к Байкало-Амурскому детищу комсомольско-молодежных бригад эта дорога, естественно, не имеет. Ее название складывается из аббревиатуры названий трех основных железнодорожных станций: Бьерр, Апл, Морж. Эта узкоколейная железная дорога шириной 1000 мм эксплуатируется с 1895 года.

Она необычна для швейцарских узкоколеек, потому что не является традиционной горной дорогой (хотя равнинной ее тоже не назовешь). При суммарной длине всех линий и веток около 30 км, перепад высот составляет «всего» 332 метра.

С точки зрения традиционных швейцарских «красот» и пейзажей — эта УЖД не является шедевром: полями и лесами, простирающимися вдоль пути, никого не удивит. Учитывая, что большинство швейцарских УЖД живут почти исключительно «катанием» туристов и попутными пассажирскими перевозками местных жителей, этот «швейцарский БАМ» мог бы быстро потерять свое хозяйственное значение и тихо умереть — в этой стране тоже не гнушаются заменой УЖД в пользу автотранспорта по веским экономическим соображениям...

Но «БАМу» повезло: его с самого начала создавали как элемент транспортного обслуживания местных промышленных предприятий и... швейцарской армии, а именно — танково-артиллерийского полигона в местечке Бьерр. Не удивляйтесь: несмотря на общеизвестный статус Швейцарии как нейтрального государства, армия у этой страны есть. Ее задачи — отнюдь не только помощь мирному населению при чрезвычайных ситуациях и природных катаклизмах.... Эта армия (кстати, призывная) функционирует, учится, стреляет, выезжает на учения, содержит замаскированные артиллерийские пози-



ции на горных дорогах, ДОТы, подземные бункеры, и даже имеет пару современных истребителей (хотя непонятно, как на них можно летать в пределах такого малого национального воздушного пространства?).

Итак, воинские перевозки.... Поскольку военные лагеря и стрельбища существовали в Бьерр испокон веков (первые упоминания о военных лагерях относятся еще к древнеримской эпохе), то жителям прилегающих районов однажды до смерти надоели военные обозы, чавкающая грязь, пыль из-под копыт и распоясанные солдаты под окнами....

В 1873 году несколько заинтересованных коммун (по-нашему — «районных администраций») создали специальный комитет для обсуждения возможностей строительства железной дороги от ближайшей станции нормальной колеи (ст. Морж) до военных лагерей. Параллельно предусматривался перенос на эту УЖД большого грузопотока от местных лесоразработок и сельскохозяйственных предприятий, а также организация гражданских пассажирских перевозок.

Первые поезда по дороге пошли в 1895г. При строительстве применялись весьма «щадящие» нормы: радиусы не менее 100 м, и уклоны — не более 3,5 тысячных. Но зато большое внимание уделялось несущей способности пути: уже в 1895 году укладывались рельсы 30 кг/п.м.!!! А спустя некоторое время их заменили рельсами 36 кг/п.м., а вскоре — 46 кг/п.м. Также строились с запасом по прочности и искусственные сооружения. И даже когда, — по мере развития военной техники (и ее «потяжеления»), — нагрузки приблизились к прочностным пределам конструкций конца XIX века, то швейцарские инженеры предпочли просто усилить мосты дополнительными стальными накладками, — вместо их полной замены.

До второй мировой войны на «БАМе» работали паровозы 0-3-0, а затем 1-3-0, однако их возможности со временем перестали удовлетворять растущие перевозки. Поэтому линия была электрифицирована, причем силами польских и английских военнопленных, которые работали в период с 1941 по 1943 год на предприятиях немецкого подрядчика "Mauerhofer & Zuber". Это был первый мировой опыт электрификации УЖД несвойственно высоким для узкоколеек переменным напряжением 15 кВ /, при частоте 16 2/3 Гц. Из-за дефицитности меди в военное время использовался контактный провод из алюминиевого сплава...

В послевоенные десятилетия дорога стала «стабильно убыточной», и неоднократно заходила речь о ее закрытии. К счастью, экспертный анализ ее деятельности в 1960 году позволил дать ей вторую жизнь, так как снова, как и 80 лет назад,

**Со стороны узкой колеи на станцию прибыл поезд, состоящий из электровоза и четырех вагонов-транспортёров с самоходными артиллерийскими установками....**

заинтересованные коммуны проголосовали за ее финансовую поддержку. Но главное: коммуны пересмотрели программу развития промышленности района с целью «загрузить» дорогу грузовыми перевозками. В тщательно рассчитанном месте совместными усилиями коммун были построены крупные склады сельхозпродукции, и по УЖД к широкой колее ст. Морж пошел стабильный поток зерновых и овощей, а обратно — минеральных удобрений... Традиционно особенно велика нагрузка в осенний период. С тех пор грузооборот дороги стабильно растет уже несколько десятилетий, и дорога развивается — на радость местным бюджетам, трудовым коллективам, местным жителям, просто пассажирам, любителям железных дорог, и, конечно же, — военным.

Сегодня «БАМ» — одна из редких европейских УЖД, на равных извлекающая прибыль из грузовых и пассажирских перевозок. Кстати, дорога перевозит около 700 тысяч пассажиров в год, и, в основном, — отнюдь не туристов. Основная доля пассажиров — местные жители, и, конечно же, личный состав воинских подразделений, прибывающих на полигон. Государство всеми силами проводит политику поощрения использования людьми общественного транспорта вместо личного авто: удобное расписание стыковок с сетью нормальной колеи, бесплатные дни, абонементы по привлекательной цене, удобные «перехватывающие парковки» и пр.

В последние годы у подножья горного массива Жюра (Jura) открыли месторождения гравия, и перевозка этого материала также планируется по «БАМу», а это — еще более 100 тысяч тонн перевозок в год.

Рассказ об этой дороге мог бы занять много страниц (о таких дорогах в Европе не стесняются издавать книги и альбомы), однако я не буду грузить читателя избыточными подробностями. Однако нельзя не упомянуть главный секрет успеха «БАМа»: его транспортная привлекательность для грузоотправителей достигнута за счет бесперегрузочного грузового сообщения по узкой и нормальной колее. Швейцария — не та страна, где можно позволить себе хоть один дополнительный чих, не заплатив за это.... Если бы на ст. Морж вагоны УЖД приходилось бы перегружать в «нормальные», то от «БАМа» уже давно отвернулись бы грузоотправители, и не осталось бы «рельса на рельсе»... Но, к счастью, решение



было найдено еще в 1964 году: по узкоколейке, наравне с «узкими», стали ходить «нормальные» вагоны. Грузовые вагоны нормальной колеи 1435мм подают на станцию Морж с расположенной неподалеку станции Лозанна-Сортировочная (как, звучит!), и вагоны задерживаются здесь всего на несколько минут, для дальнейшего следования по узкой колее. При этом, конечно, речь не идет о смене колесных пар или тележек (хотя любопытно было бы посмотреть на маленький Брест или Чоп на берегу Женевского озера!...)

Технически все просто и изящно: в начале 80-х годов дорога приобрела особые 2-осные тележки колеи 1000 мм, (дорога называет их «тележки Ua», а мы их назовем «подкатные») которые подкатываются под каждую ось «нормального» вагона. На каждой такой тележке в середине имеется поворотная поперечная балка, имеющая по краям особые седла с замками. Форма седел повторяет радиус поверхности катания колес колеи 1435 мм. Замки намертво фиксируют каждую колесную пару на тележке. Все тяговые и тормозные усилия воспринимаются ударно-упряжными приборами самих «нормальных» вагонов. Таким образом, подкатные тележки внутри поезда между собой механически не связаны, и только резиновые шланги соединяют их, чтобы обеспечивать традиционное пневматическое торможение всему поезду.



Перестановка состава на узкую колею занимает лишь несколько минут, полностью автоматизирована, происходит при участии одного человека. Путь 1435 мм заходит на особую эстакаду, приподнятую над обычным уровнем сантиметров на 30 (см. фото). Внутри эстакады уже находятся вереницы подкатных тележек. Маневровый крошечный 2-осный электровозик надвигает состав «нормальных» вагонов на эстакаду со скоростью 2-3 км/час (кстати, локомотив оснащен системой автоматического поддержания скорости, независимо от типа вагонов, веса поезда, и прочих факторов). Первый вагон захватывает крайнюю подкатную тележку из вереницы, и толкает ее к выходу посредством специального упругого стержня. В конце эстакады уровень рельсов 1435 мм понижается, и колесная пара плавно «садится в седло» подкатной тележки. Через несколько метров происходит автоматическая фиксация замков на колесной паре. Размер подкатных тележек таков, что они могут встать под любой вагон, двух- или четырехосный. Имеющийся на «БАМе» парк из 96 подкатных тележек позволяет одновременно возить по сети 48 двухосных или 24 четырехосных вагонов на колеи 1435 мм. Возможности станции Морж обеспечивают одновременную перестановку составов на двух эстакадах, емкостью на 32 и 36 подкатных тележки соответственно.

Так сбылась мечта швейцарского фермера: отгружать свою сахарную свеклу или зерно с полей сразу в «нормальные» вагоны: хоть в порт, хоть на завод, хоть на элеватор...

Еще более радужная мечта сбылась у военных: данная система наконец-то позволила применять мощные 4-осные вагоны-транспортёры на всем маршруте. И поехали танки и самоходки через полстра-

ны, - от ворот ангара до огневой позиции на полигоне, - не загрязняя альпийские пейзажи, с минимальными неудобствами для местных жителей, и с минимальными затратами для налогоплательщиков.

Каждое утро я езжу на работу мимо станции Морж. Ну вот, намерен опять швейцарская военщина бряцала оружием: на перестановочных эстакадах стоят вагоны-транспортёры с гусеничной военной техникой — возвращаются с полигона. Выхожу на перрон, - сегодня прихватил с собой фотоаппарат. Пара рабочих, не спеша, снимает тормозные шланги с состава, прибывшего с узкой колеи, и предназначенного для перестановки на нормальную колею. Делаю несколько кадров, по привычке скрытно, «из-под полы» и «от живота». Хорошо, что аппарат цифровой, - бракованные кадры потом можно стереть. Никто, правда, в этой стране не запрещает фотографировать железную дорогу, но про нравы здешних военных я ведь ничего не знаю... Но, никого из охраны не видно.

Состояние техники и вагонов заслуживало бы отдельного рассказа, но фотографии кое-что расскажут и без слов. Техника следует по железной дороге в полном походном положении и в полной штатной комплектации: на своих местах все, что положено: лопата, инструмент, средства защиты, запасные траки. Интересно, может быть и боекомплект на своем месте?... На артиллерийских стволах — заботливо развешаны таблички типа «Берегись контактного провода», дульные тормоза зачехлены ярко-желтыми чехлами с негабаритной маркировкой. Техника тщательно покрашена и вымыта (а ведь еще вчера она ездил по полигону и стреляла). Гусеницы тоже чисто вымыты, но не более того. Видимо, в швейцарской армии у прапорщиков и солдат не принято к каж-

дому смотрю мазать гусеницы свежей краской поверх грязи, и «освежать белую обводочку». Никаких деревянных подкладок, досок, растяжек, проволочных закруток, и прочих «подручных материалов» на платформах: только четыре штатных металлических упора под гусеницами. Никакого брезента. Никакой охраны. Ни одного человека личного состава тоже нет: они все уже уехали к местам постоянной дислокации - пассажирскими вагонами...

Интересны и сами вагоны: их состояние идеально, несмотря на регулярное соприкосновение с грубым лязгающим железом танков и самоходок. Сразу вспоминается, что у нас в России с вагонами не церемонятся гражданские-то грузоотправители, а про военных и говорить не приходится...

Вот в горловине станции показался кремово-зеленый электровоз с надписью «ВАМ», доставивший по узкой колеи с полигона еще 4 вагона с самоходками. Отцепился, перешел на другой путь, прицепил 3 хоппера с удобрениями и пару порожних полувагонов широкой колеи, стоящих на подкатных тележках. Через 5 минут этот, вновь сформированный поезд, ушел: на дворе октябрь - сахарная свекла не ждет...

Я дождался момента перестановки состава на нормальную колею: все происходило поразительно гладко и бесшумно: колесные пары груженых транспортёров по одной плавно соскальзывали на нормальную колею и уходили дальше по эстакаде. Через 10 минут состав был уже далеко на вытяжном пути. Я не стал ждать, когда другой локомотив (уже магистральный электровоз) заберет этот литерный (?) поезд в залитую солнцем дымку и тесноту Лозанны-сортировочной...



А вокруг - никого... Всю операцию перестановки с одной колеи на другую контролирует один человек...





Так выглядят эти необычные “БАМовские” составы узкой колеи. Хорошо видны надписи на подкатных тележках: “Тара 1,65 т”, “Нагрузка 22,5 т”. Также видны резиновые шланги, соединяющие тележки.

На платформе ничего лишнего, в том числе - никаких “подручных” средств: досок, брусьев, растяжек, проволочных скруток...

Состав медленно двигается по перестановочной эстакаде, и ось за осью плавно сходит с узких тележек, уходя далее по нормальной колее...

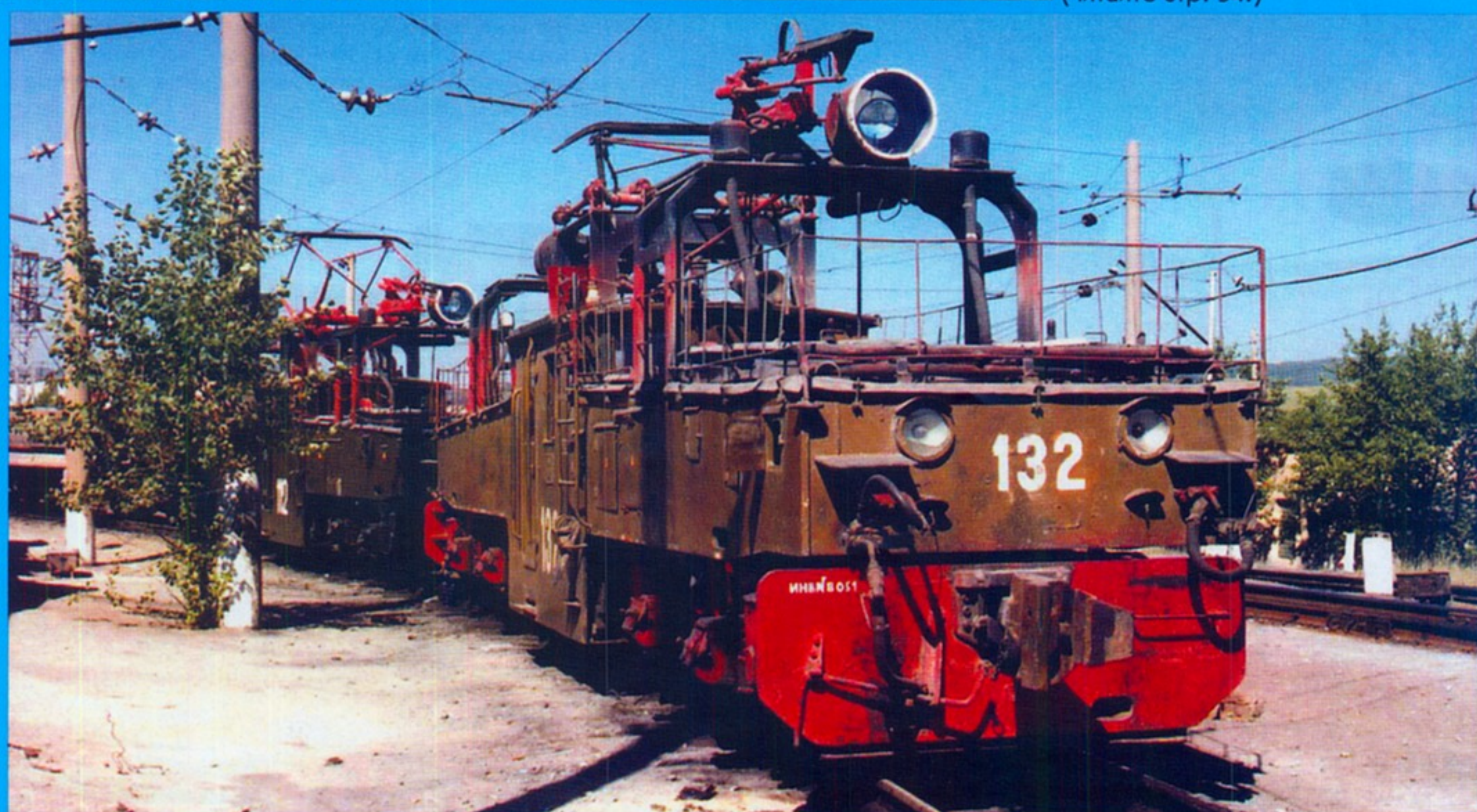






На НЭВЗ в ремонт поступают тяговые агрегаты ОПЭ-241. (справа)  
После капитально-восстановительного ремонта тяговый агрегат ОПЭ-255.  
НП1-008 вышел из ворот НЭВЗа, июль 2005. (в центре). Локомотивострой. НЭВЗ Фото Д.Артамонова

Промышленный электровоз ЕЛ3-132, узкоколейный. Сатка. Фото П.Кашина (читайте стр. 34.)





М.А.Кацер

## Новый тяговый агрегат НП1

Новый тяговый агрегат переменного тока типа **НП1** состоит из электровозной секции (Э), двух моторных думпбаров (Д) и предназначен для работы на электрифицированных однофазным переменным током промышленной частоты 50 Гц с номинальным напряжением в контактной сети 10 кВ железнодорожных путях открытых горных разработок. В эксплуатации заменяет тяговые агрегаты ОПЭ1, ОПЭ1А, ОПЭ2.

### Оборудование тягового агрегата.

На тяговом агрегате устанавливаются два ассиметричных центральных и четыре боковых токоприемника, расположенные на крыше кабины, а центральные – в непосредственной близости от кабины. Боковые токоприемники обеспечивают надежный токосъем при движении со скоростью до 30 км/ч.

На крыше по концам электровозной секции устанавливаются два прожектора. Тяговый агрегат оборудуется: ультракоротковолновой радиостанцией «Транспорт» - РВ-1.1М, устройством смазки гребней колес, устройством сигнализации о сходе тележки с рельсов с включением экстренного торможения, устройством обеспечения дистанционного управления освещением и сигнализацией хвоста поезда в зависимости от направления движения, звуковой сигнализацией и электронным speedometerом с двумя указателями, установленными на основном и вспомогательном пультах управления, системой дистанционного управления разгрузкой кузовов собственных думпбаров.

На электровозной секции под кабиной управления устанавливается щелочная аккумуляторная батарея, емкостью не менее 250 Ач. Тяговый агрегат имеет устройство для контроля бдительности машиниста с воздействием на приборы экстренной остановки поезда.

**Конструкция механической части** предусматривает опорно-осевое подвешивание тяговых двигателей. Конструкция моторного думпбара выдерживает удар монолитной глыбы весом 2,5 т, сброшенной с высоты 3 м от дна ковша, имеющего песчаную подушку, глубиной 0,5 м.

**Рамы тележки** выполняются сварной конструкции и оборудуются предохранительными брусками. Буксы с роликовыми цилиндрическими подшипниками передают продольные и поперечные усилия на раму тележки через поводки с обрезиненными валиками и торцевыми шайбами. Кузов имеет центральную кабину. Рама кузо-

### Основные технические параметры

|                                                                             |             |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Наименование параметра                                                      |             |
| Ширина колеи, мм                                                            | 1520        |
| Формула ходовой части                                                       | 3(2o-2o)    |
| Номинальная нагрузка от колесной пары на рельсы, кН                         |             |
| - электровозной секции, не более                                            | 304         |
| - моторного думпбара, не более                                              | 304         |
| Масса сцепная с 0,67 запаса песка, т                                        |             |
| - электровозной секции, не более                                            | 124         |
| - моторного думпбара, не более                                              | 124         |
| Конструкционная скорость, км/ч                                              | 65          |
| Минимальный радиус кривых, проходимых со скоростью до 10 км/ч, м            | 80          |
| Номинальный диаметр колеса по кругу катания, мм                             | 1250        |
| Сила тяги касательная максимальная при трогании, кН, не менее               | 1200        |
| Номинальная сила тяги касательная, кН не менее                              | 1050        |
| Номинальная мощность касательная, кВт не менее                              | 7600        |
| Номинальная скорость движения, км/ч, не менее                               | 25          |
| Способ регулирования напряжения, на тяговых двигателях                      | плавный     |
| Способ регулирования тормозной силы, при электр.торможении                  | плавный     |
| Номинальный КПД, %, не менее                                                | 79          |
| Тормозная сила при реостатном торможении при скорости 15 км/ч, кН, не менее | 735         |
| Расстояние между осями автосцепок, мм                                       |             |
| электровозной секции                                                        | 20000+/-500 |
| - моторного думпбара                                                        | 17000+/-500 |
| Назначенный ресурс до капитального ремонта, лет, не менее:                  |             |
| первого объема                                                              | 6           |
| Назначенный срок службы, лет                                                | 25          |
| Грузоподъемность моторного думпбара, т не более                             | 30          |
| Условия эксплуатации:                                                       |             |
| Максимальная высота над уровнем моря                                        | 1200 м      |
| Уклон пути не должен превышать                                              | 60 ‰        |
| Конструкция тягового агрегата допускает его работу в составе:               |             |
| - электровозной секции и двух моторных думпбаров (Э+Д);                     |             |
| - электровозной секции и моторного думпбара (Э+Д);                          |             |
| - электровозной секции (Э).                                                 |             |

ва выполнена охватывающего типа с окнами для обеспечения возможности наплавки гребней ходовых колес. Кабина имеет теплоизолирующий слой. Конструкция кузова исключает попадание в него снега и воды.

Тяговый агрегат оборудуется реостатным пневматическим автоматическим, пневматическим прямодействующим и ручным тормозами, а также магниторельсовым тормозом.

Ручные тормоза трех секций обеспечивают удержание тягового агрегата в заторможенном состоянии на уклоне 63 ‰ после его остановки.

В кабине устанавливаются основной и вспомогательный пульта управления. На основном расположены – органы управления тягового агрегата, соответствующие контрольно-измерительные приборы сигнальные устройства, а на вспомогательном – маневровый контроллер, обеспечивающий реверсирование движения и управление в тяговом режиме в пределах пер-

вой зоны, а также кран вспомогательного пневматического тормоза.

Обогрев лобовых окон осуществляется электро-калориферами или встроенными в стекла электронагревателями. Для отопления кабины устанавливаются электрические печи мощностью 6 кВт.

В кабине машиниста устанавливаются два виброгасящих кресла, применяемых на магистральных электровозах.

**Электрическая схема.** Преобразование напряжения переменного тока в контактной сети в выпрямленное напряжение для питания тяговых двигателей осуществляется с помощью тягового трансформатора и выпрямительных установок. Системы управления – косвенная, дистанционная. Питание цепей управления, освещения и сигнализации осуществляется от аккумуляторной батареи и статического преобразователя напряжения 110 в.

Электрическая схема предусматривает следующие режимы тягового аг-



регата:

- режим плавного регулирования силы тяги и тормозной силы при электрическом торможении;

- режим электрического (реостатного) торможения с независимым возбуждением тяговых двигателей при ручном и автоматическом управлении и наличии напряжения в контактной сети;

- режим электрического (реостатного) торможения с самовозбуждением тяговых двигателей при отсутствии напряжения в контактной сети (аварийный режим) с двумя ступенями изменения тормозной силы и скоростью начала торможения не более 30 км/ч;

- режим дистанционной разгрузки моторных думпкаров;

- тяговый режим при передвижении поезда в забое и на отвале и отсутствии принудительного охлаждения оборудования.

Электрическая схема управления обеспечивает взаимодействие электрических и пневматических тормозов. Электрическая схема тягового агрегата предусматривает световую сигнализацию аварийных режимов и работы основного электрооборудования. На тяговом агрегате устанавливаются тяговые двигатели постоянного тока типа НТК-650.

Для привода вентиляторов применяется трехфазный асинхронный двигатель, питающийся по конденсаторной схеме от обмотки собственных нужд тягового трансформатора, а для привода вентилятора охлаждения тормозных резисторов – двигатель постоянного тока.

На каждой секции тягового агрегата предусматривается обозначение: товарный знак предприятия-изготовителя; тип и порядковый номер агрегата; табличка, содержащая товарный знак предприятия-изготовителя, тип и порядковый номер агрегата, номинальное напряжение на токоприемнике в кВ, номинальную мощность в кВт (в 15-минутном режиме), конструкционную скорость в км/ч, сцепную массу в т и год выпуска агрегата.

Тяговый агрегат переменного тока типа ННП1 разработан Всероссийским научно-исследовательским и проектно-конструкторским институтом электровозостроения (ВЭЛНИИ) и изготавливается ООО Промышленной Компанией «Новочеркасский электровозостроительный завод». На 5 апреля 2004 года было изготовлено два тяговых агрегата ННП1 №№ 001 и 002. Тяговый агрегат ННП1 № 001 передан для эксплуатации Качканарскому горно-обогатительному комбинату, ННП1 № 002 – Лебединскому горно-обогатительному комбинату.



На испытаниях с асинхронными тяговыми двигателями электровоз **ВЛ85-003** (приписки депо Улан Удэ, Вост.Сиб ж.д.) находился на кольце в Щербинке. Фото Вас. Быковского



**ЗВЛ10К- 926/833** приписки ТЧ Рыбное в депо Бекасово. Август 2005 г. Фото М.Симакова

**ТЭП70-520**, на станции Тюмень, июнь 2005 г. Фото О.Бабенко





Памяти А. Кузнецова посвящается

## Кандауровка. Июнь 1993 года



В. Власенко, фото автора

Вагоны прибывающего ростовского поезда плавно покачивались на входных стрелках станции. Пусть простят меня руководители исчезнувшего в конце 90-х с.п. «Велтроком» за несанкционированное отступление от маршрута командировки на Урал, но разве можно было тогда проехать стороной от Тамбова?!

На непогребенных под паутиной контактной сети и не огороженных частоколом столбов участках железной дороги и дышится как-то по-особому. Лишь нелепый железобетонный пешеходный мост над путями, построенный явно с учетом возможной электрификации напоминал, что так будет не всегда.

Для обеспечения скоростного передвижения (учитывая кратковременность визита), а так же для подтверждения собственной удали, принимающая сторона в лице Арсения, подготовила повидавший виды пафосный мотоцикл «Ява». На хребте этого аппарата мы и отправились на экскурсию по окрестным железнодорожным достопримечательностям. Двухколесный стальной конь, повинаясь воле хозяйина, остервенело ревел, выдавая на заднее колесо максимум значений паспортной мощности. За спиной остались, раскаленные летним зноем улицы города. Обгоняя плетущиеся и безбожно чадающие грузовики, мы все дальше уносились от цивилизации. Свернув с трассы, какими-то одному Арсению известными тропинками, выехали к реке Цна. В этом месте ее пересекала железная дорога. Однопролетный мост с «ездой понизу», нависающий над самой водой с обоих берегов, утопал в зелени. Арсений торопился не зря: с минуты на минуту должен был проследовать пригородный поезд. Действительно, вскоре из-за леса послышались гудки и утробное ворчание маваговского дизеля. Оранжево-коричневая «голова» дизель поезда как бы неуверенно вползла на мост, увлекая за собой вереницу про-







копченных вагонов. Да, скорости на «деревянных» дорогах — черепахи. С точки зрения фотографирования это замечательно — я успел сделать несколько кадров до того, как хвостовая «голова» нырнула в кустарник противоположного берега. Мост, жалобно стонавший под колесами поезда, затих и лишь журчание воды и пение птиц спорили с тишиной. Окончательно ее добил грохот нашей «Явы».

Следующим пунктом маршрута была избрана станция Кандауровка. Опять-таки тайными тропами и дорогами пробрались к базе запаса в Кандауровке. Последние метров 100 петляли по молодому сосново-березовому лесу. «Ява» поднимала за собой фонтаны песка и, в конце концов, безнадежно села на глушители. Остаток пути пришлось проделывать пешком. За густыми сосновыми насаждениями просматривались красные с белыми ободками колеса «Лебедянок». Как и год назад, сплотку на самом дальнем от станции пути возглавлял Л-0011. Ритуально прошли вдоль стройных рядов «Вандербильдов», но беспокоить охрану не стали. В прошлогодний приезд база была детально осмотрена. Кое-что с разрешения охраны удалось сфотографировать. Тогда, обслуживаемая депо Тамбов, база запаса располагала «Вандербильдами», из которых самым малым номером был Л-0006. У помещения, где ютились слесари и охрана, стоял вытопленный в Тамбове мазутный СО17-422. В дальнем конце базы отдельно от Лждали своей участи несколько изрядно раскуроченных «ЭРок» послевоенной постройки. В общем-то, ничего не измени-

лось. Тем летом нами была покорена вершина близлежащей пожарной вышки. Внизу пекло солнце и дул еле улавливаемый ветерок. По мере подъема ветер усиливался и наверху буквально валил с ног. Вдалеке виднелся промышленный городок Котовск. Под нами, среди моря зелени, тянулись вереницы черных паровозиков типоразмером не более «N». Ветрюган вырывал фотоаппарат из рук, вышка еле заметно покачивалась под его порывами.

Оставив воспоминания, вернулись к завязшей «Яве». Кое-как выдернув нашу «лошадку» из песчаного плена поехали на станцию: та же тишина и безмятежность. Поезда проходят здесь нечасто. В обеих оконечностях пассажирской платформы,

понуро свесив ржавые хоботы, стоят паровозные водоразборные колонки. Свинцовая табличка с одной из них «Товарищество на паяхъ прежде К. Рудзкій и Кія въ Варшаве» и сегодня украшает мою домашнюю коллекцию. Осмотрели старую водонапорную башню, со всех сторон замаскированную деревьями. У самого фундамента в стене обустроена ниша. В нее вмонтирована литая «ракушка» с крапом для набора воды в ведра. Чтобы не держать ведро навесу в нише есть отлитый заодно с «ракушкой» столик. А с какой любовью это все изготовлено! Словно не какая-то там колонка для набора воды, а целебный источник!

Естественно, башня была построена задолго до 1917 года.





Попрощавшись с Кандауровкой, мотнули на речку. Песок и пыль забились даже в шлемы так, что водные процедуры пришлось как нельзя кстати. Вдоволь набарахтавшись в прохладной воде, решили возвращаться в Тамбов.

День приближался к своему логическому завершению. Полученные впечатления, приятная усталость и предвкушение вкусного ужина делали жизнь еще прекрасней. Неутомимая «Ява», пожирая километры асфальта шуршащей резиной, несла нас по залитой вечерним солнцем дороге вдоль полей и лесов. Казалось, что так хорошо должно быть всегда...



### Снова паровозы ФД

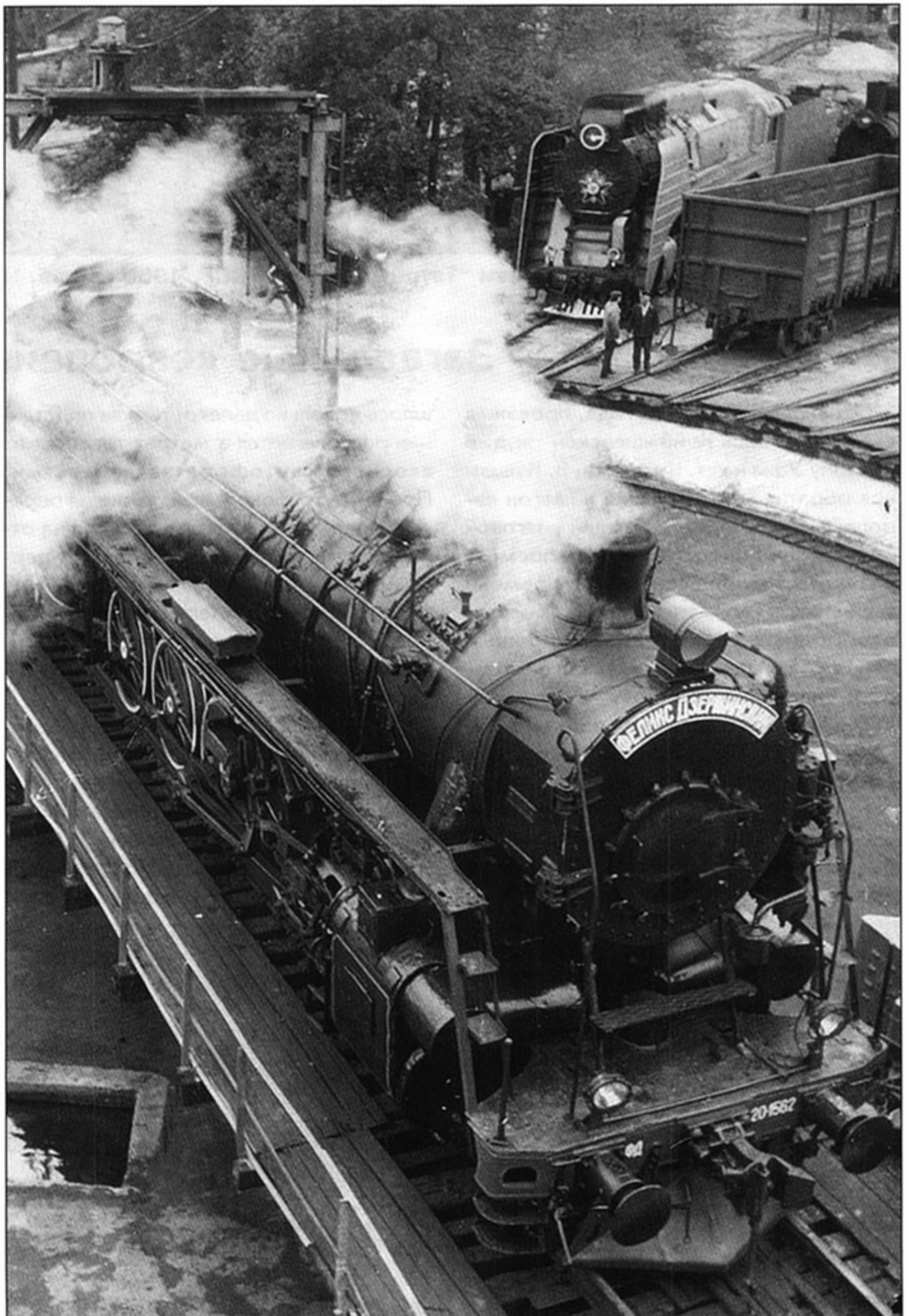
В ЛТ 8/2005 была дана информация по паровозам ФД. Уже стала поступать информация, дополняющая и уточняющая. В том числе и вопросы об авторе этих исследований.

Сообщаем, что материалы о передаче ФД в Китай собраны Леонидом Макаровым на основании документов, хранящихся в РГАЭ.

Л.Макаров охотно примет любые дополнительные сведения от энтузиастов, кому интересна тема паровозов ФД-ИС.

Вы можете связаться с ним по электронной почте [lmakarov@rambler.ru](mailto:lmakarov@rambler.ru)

ФД20-1562, депо Тихорецкая.  
Во время ретро-тура, 1993 г.  
Фото В.Буракова







Пассажирский вагон постройки «Татра-Смихов» ЧССР, 1965 г. (зав. №153426) на ст. Кинель, тяговая подстанция. Фото О.Гириляла

О. Гирилял

## Загадочные «европейцы»

Однажды летом 2003 года, проезжая станцию Кинель Куйбышевской ж.д. в сторону Уфы на ст. Кротовка, В. Кувшинов обратил мое внимание на вагон европейского габарита, стоящий у тяговой подстанции Кинель. Хотелось посмотреть, что это, но все не было времени вырваться. И вот, этим летом, 15 июля, освободившись от всех неотложных дел, я сел в электричку и уехал в Самару к Василию Кувшинову, с которым договорились заранее съездить в Кинель и, наконец, дойти до станции рассмотреть загадочного «европейца».

16 июля с платформы Стахановская на электричке мы поехали в Кинель. Прибыв на станцию, пошли в восточную горловину на Уфимский ход. Идти при-

шлось довольно далеко, так как подстанция располагается в метрах трехстах от входного светофора за деревьями. Пройдя путепровод, выйдя уже на перегон, почти у нечетного пути стоял на отрезке пути трехвагонный поезд. К первым двум вагонам были подведены на опорах силовые кабели и провода. Силовые кабели шли от тяговой подстанции. Третьим вагоном был тот самый «европеец».

Все вагоны были окрашены серебрянкой, стояли на отрезке пути, огороженного невысоким забором из сетки-рабицы. — Если есть забор, должна быть и дырка! — мудро изрек Василий.

Мы обошли поезд с другой, противоположной от перегона, стороны. Точно!

— Дырка в виде отсутствующей секции забора дружелюбно открыла перед нами путь на территорию трансформаторного (будем его так называть), поезда. Никого не было на территории и в вагонах — ни какой-нибудь охраны, ни обслуживающего персонала. Тишина. Ровно гудят трансформаторы — в первых двух вагонах, щебечут птицы на деревьях... вокруг — никого! Полезли в голову мысли о московском энергетическом кризисе, о Чубайсе, о злостных искателях цветного металла, террористах, о приснопамятном Лаврентии Пальче... Отогнав дурные мысли, приступили к осмотру поезда. Пассажирский вагон был без буферов, автосцепки СА-3, но с «ушами». Нашли заводскую табличку под фартуком там-



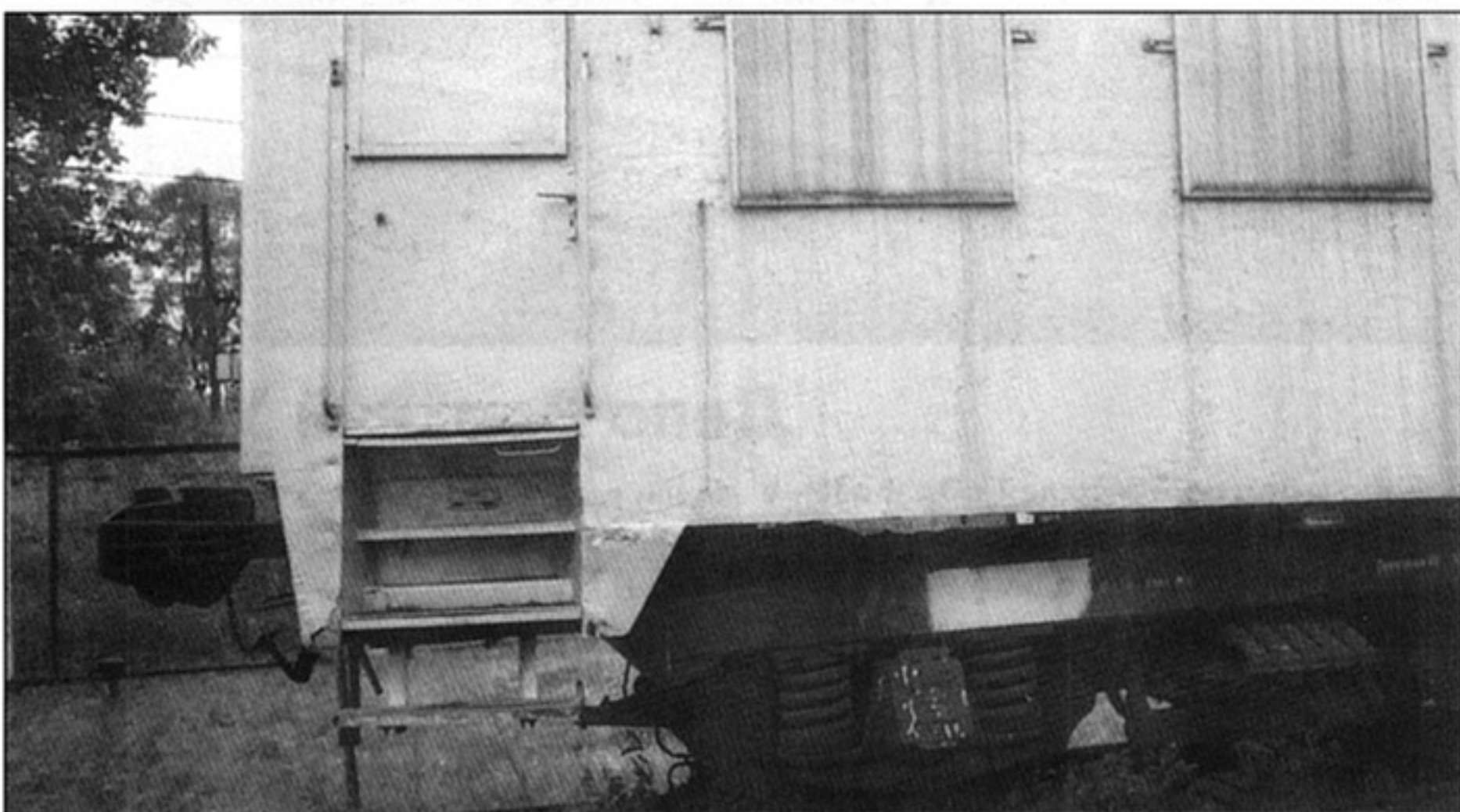


бурной двери. Кое-как разобрали, что вагон построен заводом «Татра-Смихов» ЧССР, 1965 год, заводской № 153426.

Почти на всех окнах металлические щиты. Со стороны перегона открыто одно окно, но через него ничего не видно, - оно грязное. Вагон стоит на тележках ЦМВ еще с буксами скольжения! Мы удивляемся, - давно такого не видели. Из-под рамы вагона в землю уходит кабельная разводка. На раме тележек надпись «База 2700 мм. Тележка № » (номера размыты). Кузов вагона по периметру рамы проржавел. На одном борту сделаны круглые жалюзи. На противоположном - кроме тамбурных дверей сделаны еще и двухстворчатые двери, к которым с земли вела лестница с огороженной площадкой.

Средний вагон специализированной постройки, на грузовых тележках, на раме заводская табличка - «Татра - Смихов» ЧССР, 1963 год, заводской № 152657.

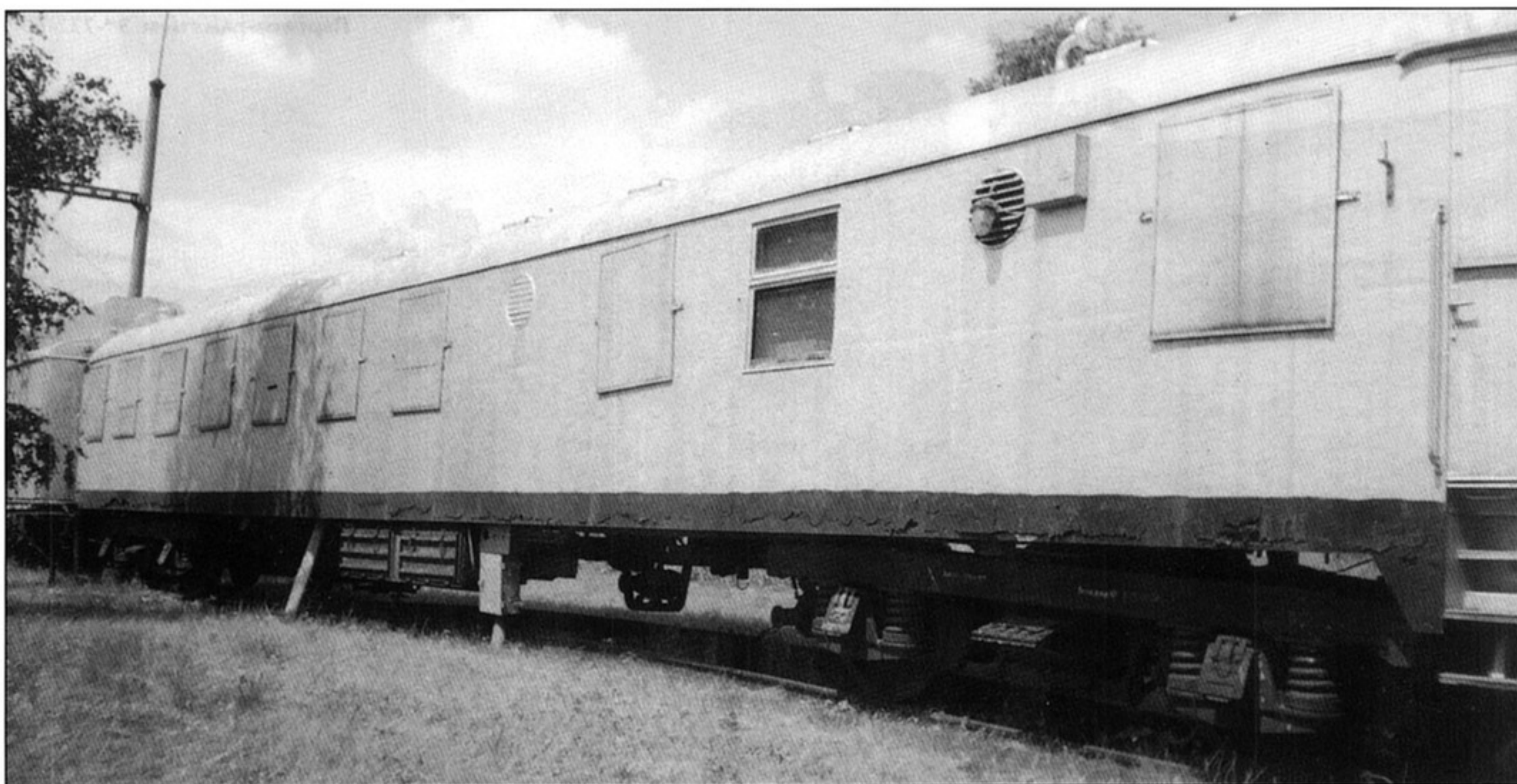
Следующий трансформаторный вагон тоже на грузовых тележках, на раме: «Татра-Смихов», ЧССР, 1962 года зав. № 152656. Но на кузовах последних двух вагонов, были прикреплены круглые таблички СКД. Почему? Может быть электрооборудование было этого завода? Вопросы пока что без ответов.... Обследовав весь поезд, сделав несколько снимков, мы расположились рядом - перекусить. По перегону к станции и от нее прошло несколько поездов. Мы засобирались в обратный путь. Осмотрев несколько старинных рельсов - XIX век, служат подпорками для столбов - вернулись на станцию.



**Уважаемые читатели!**

**Обращаем Ваше внимание на то, что посещение подобных неохраняемых объектов может быть сопряжено с риском для жизни и здоровья!**

**Поэтому просим Вас соблюдать меры безопасности при нахождении на всех объектах железнодорожного транспорта!**







## Депо Верхний Уфалей

А.Расчектаев

Город Верхний Уфалей образован в 1761 году в Уральских горах. В 1896 году через город прошла однопутная (и ныне большей частью) железнодорожная линия Пермской ж.д. Екатеринбург-Челябинск, было основано каменное локомотивное депо на 3 стойла. В настоящее время часть депо используется для ремонта путевой техники. Первые паровозы пришедшие в депо были серии А, через станцию проходило одна пара пассажирских и 3 пары грузовых. Затем стали приходить паровозы серии Б, а с 1913 года серии Ы и Н. В 1926 году при-

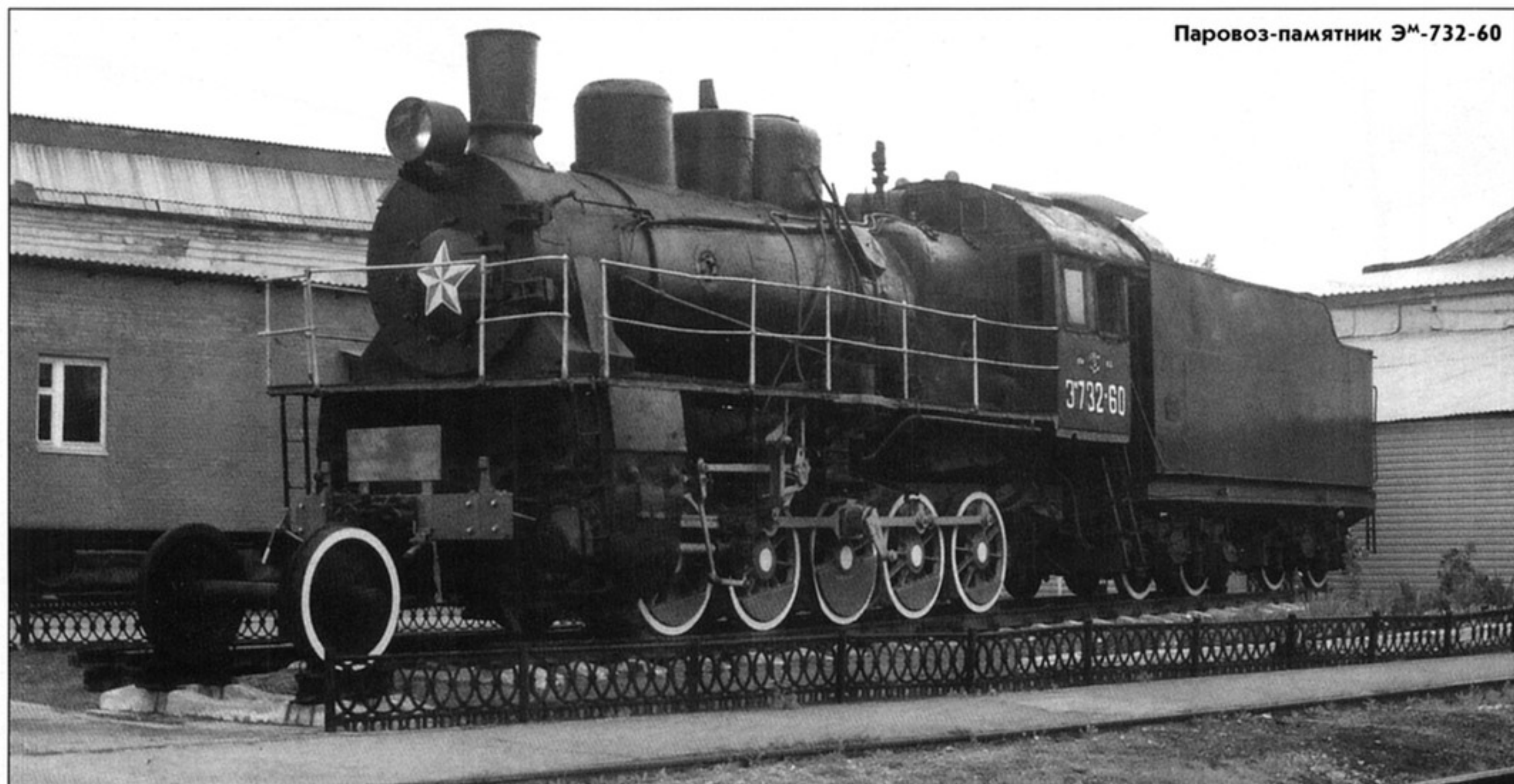
шли паровозы серии О<sup>в</sup> и Щ, в тридцатые-сороковые серии - Е<sup>а</sup>, Э, Э<sup>у</sup>, Э<sup>м</sup>, С<sup>у</sup>, Л.

В шестидесятые годы депо Верхний Уфалей осваивает прогрессивный вид тяги - тепловозную. Через станцию стали ходить с грузовыми поездами тепловозы ТЭЗ (благодаря им, вес поезда подняли до 3 000 т), с пассажирскими ТЭП60, на маневрах ЧМЭЗ.

С 1990 года депо осваивает тепловозы 2ТЭ10У, с 1999 года 2ТЭ10М, в феврале 2002 года на линию пришла единственная машина 2ТЭ10УТ-0078 (секция

«А» из депо Печора, секция «Б» из Сольвычегодска). Но, если 2ТЭ10У успешно работают по одной секции с пассажирскими, то этот «чих-пых» и не думают до сих пор расцеплять, в 2005 году на линии стали применять, на «окнах» 2ТЭ10В.

Тепловозы ТЭЗ со сборными грузовыми ходили до 2001 года, после работали только на «окнах». Депо до середины девяностых годов, в основном, было подменным пунктом для смены челябинских бригад в грузовом и пассажирском движении, в семидесятых годах на



Паровоз-памятник ЭМ-732-60



ТЭП60 ездили также свердловские бригады.

Тепловозы ТЭП60 заходили со Свердловской ж.д. до 1982 года, когда дорога стала исключать их из своего парка и отдавать другим дорогам. Старые уфалейские машинисты до сих пор неплохо отзываются о них. Один такой тепловоз предотвратил большую трагедию. Перед Уфалеем, если ехать со стороны Челябинска, на 110 километре линии есть кривая на очень большой высоте, в 1973 году злоумышленники ночью разобрали 97 метров пути, чтобы пустить пассажирский поезд под откос и поживиться вещами пассажиров и, если бы не бдительность машиниста, то быть большой беде. Обошлось сходом тепловоза ТЭП60 и 2 вагонов. Если бы с поездом был вдвое тяжелый ТЭЗ, то, возможно, сошедший с рельс тепловоз мог просто утащить за собой вагоны в пропасть. Машинистов наградили, а бандиты-мародеры получили длительные сроки заключения.

С 1 апреля 1995 года депо стало производственным участком депо Челябинск, а 13 сентября 1996 года в честь 100 летней работы депо и всех его тружеников был установлен паровоз ЭМ-732-60 (тендер имеет табличку Улан-Удинского завода).

Перед паровозом - символ современного парка - тепловозная колесная пара. На одной стороне тендера расположена депокская доска почета. В настоящее время уфалейские машинисты на тепловозах 2ТЭ10У и 2ТЭ10М водят все пригородные и пассажирские поезда на линии Свердловск-Челябинск, Кыштым-Иприт и обслуживают другие небольшие ветки идущие, в основном, к «закрытым» городам оборонной промышленности, а также производят маневровую работу от станции Полдневая до Бижеляка.

Локомотивные бригады из Челябинска до Верхнего Уфалея доезжают на редких здесь сейчас грузовых поездах, а также работают на путевых «окнах». Зарплата уфалейских машинистов пассажирского движения около 20 «рублей» (т.е. тысяч), на маневрах 12 «рублей». Движение на линии не особое — пока ехал в Уфалей днем, не встретил, за более чем 4 часа, ни одного поезда. Движение сборных грузовых поездов возрастает вечером и ночью, когда предприятия сдают вагоны на станции, а дорога, в свою очередь, спешит доставить вагоны с расчетом под утро подать их грузополучателям линии. В депо довелось увидеть то, чего за 16 лет своего увлечения нигде никогда не видел, это вагон сделанный из... кирпича! Как пояснили депокские, потребовался учебный класс, и кто-то решил для этой цели использовать крытый вагон, обложив его снаружи красным кирпичом. Тележки не снимали, и отрезок пути под «вагоном» от тяжести выгнут в дугу. Чего только не встретишь на дороге!



2ТЭ10У-210 с пассажирским на станции Верхний Уфалей.

От Кыштыма дорога идет по красивой горной местности, в теплое время года сюда едут на отдых многочисленные туристы. Проезжая мимо станции Кыштым, довелось увидеть формирование грузо-пассажирского поезда на станцию Пирит (Карабаш). Пассажирских вагонов было только два, под них зашел двухсекционный 2ТЭ10М-2927, а затем к хвосту пассажирских вагонов тепловоз ЧМЭЗ-538 прицепил около 15 полувагонов. Неэлектрифицированная дорога красива в горах. Неспешный ход поезда, выхлоп от тепловоза, видный в окно, неожиданно дает чувство, что поезд ведет паровоз. «Половинка» 2ТЭ10У довольно мягко ведет поезд, чего к сожалению не скажешь если ты в поезде, ведомом электровозом ВЛ10, к примеру в сторону Усть-Катава, когда очень сильно ощущаешь толчки при разгоне и торможении поезда.



«Кирпичный» вагон!





Перед Уфалеем путь на большой высоте и из окна, как на ладони просматривается самое крупное предприятие города - «Уфалейникель», работает с 1932 года. Это был первый в СССР завод по производству никеля и кобальта. На комбинате работают тепловозы ТГМ и ТЭМ, еще в 1999 году работали с вертушками несколько ТЭЗ, да нет уж их сейчас в работе. Кроме никеля город известен своим мрамором, которым облицованы станции метро в Москве и Екатеринбурге и фонтаны Петродворца, при их послевоенном восстановлении.

Несмотря ни на что, даже в наше время, было бы экономически выгодно на такой малодеятельной линии как Челябинск-Верхний Уфалей использовать в работе паровозы, их порезали практически все. На всю ЮУЖД, в лучшем случае, осталось около четырех десятков, в основном серии Л и ЭР.

В прошлом депо имело вместе с тепловозами ТЭЗ и ЧМЭЗ большой парк паровозов. Например на балансе депо в конце восьмидесятых годов были

#### Серии Л:

2383 3028 3031 3258 3692 3694 3695 3696 3697 3699 4261 4273 4274 4300 4303 4313 4314 4357 4364 4383 4384 4393 4394 4413 4414 4418 4419 4420 4427 4437 4439 4495 4496 4498 4501 4508 4511 4519 4521 4528 4608 4612 4613 4615 4616 4617 (в 1961 году был Л-4620).

#### Серии ЭМ:

716-59, 720-20, 728-41, 730-67, 732-60. Также были ЭР-786-41 и ЛВ-0129.

На 1.01.1995 года остались единицы «Лебедянок»: 3028, 4261, 4313, 4384, 4418, 4427, 4437, 4439, 4519, 4521, 4528. Также был ЭМ-720-20.



Многие живые паровозы в России используются на отоплении депо. Паровоз ЭР-773-13 на отоплении депо Челябинск. Фото автора.

Оставшиеся в живых на ЮУЖД паровозы используются, в основном, на отоплении разных депо. В частности этим летом на ремонт остановили котельную в депо Челябинск, и на отоплении работали ЭР-773-13 с тендером от ЭР-787-20, а также ЭР-787-24 (номер, возможно, изменен, т.к. тендер 1949 г.в. завода Маваг, и на самой будке следы накладного металлического номера), и ЭР-787-81.

В 2003 году на отопление депо приходили ЭР-787-58 и ЭР-796-37. В 1999 году был ЭР-773-19.

В 2003 году в Троицке на угольном складе был обнаружен «убитый» на отоплении ЭР-769-79 с тендером от ЭР-789-

95. Практически все депо дороги используют на отоплении «эрки», но в Златоусте видел Л-4525, в Бердяуше также была также отмечена «Лебедянка». Огромнейшее количество паровозов было порезано здесь в семидесятые годы прошлого века.

Второй период уничтожения паровозов пришелся на 1991-92 годы, когда на челябинском «Вторчермете» резали большие сплотки «Лебедянок» с Московской дороги, помнятся девятисотые и двухтысячные номера, точные данные, к сожалению, не сохранил.



...По поводу **ТЭМ1** ранних номеров. Это №0025 (1959 г.п.) Работает в Фаянсовой Мск.ж.д. (завод ЖБК) и по настоящее время. В 80-х годах был куплен ЖБК у депо Брянск-II. В.Халимов

...В локомотивном депо Самара до нашего времени чудом сохранились такие тепловозы как **ТЭМ2-202** и №207. Не суждено оказалось дожить до 2006 г. более раннему номеру - машине №062, который уже лишился дизеля и оборудования в кабине. Тепловоз был приписан в тч Кинель и в настоящее время доживает свои последние дни в депо Самара.

Фото и информация  
Строкания Дмитрия





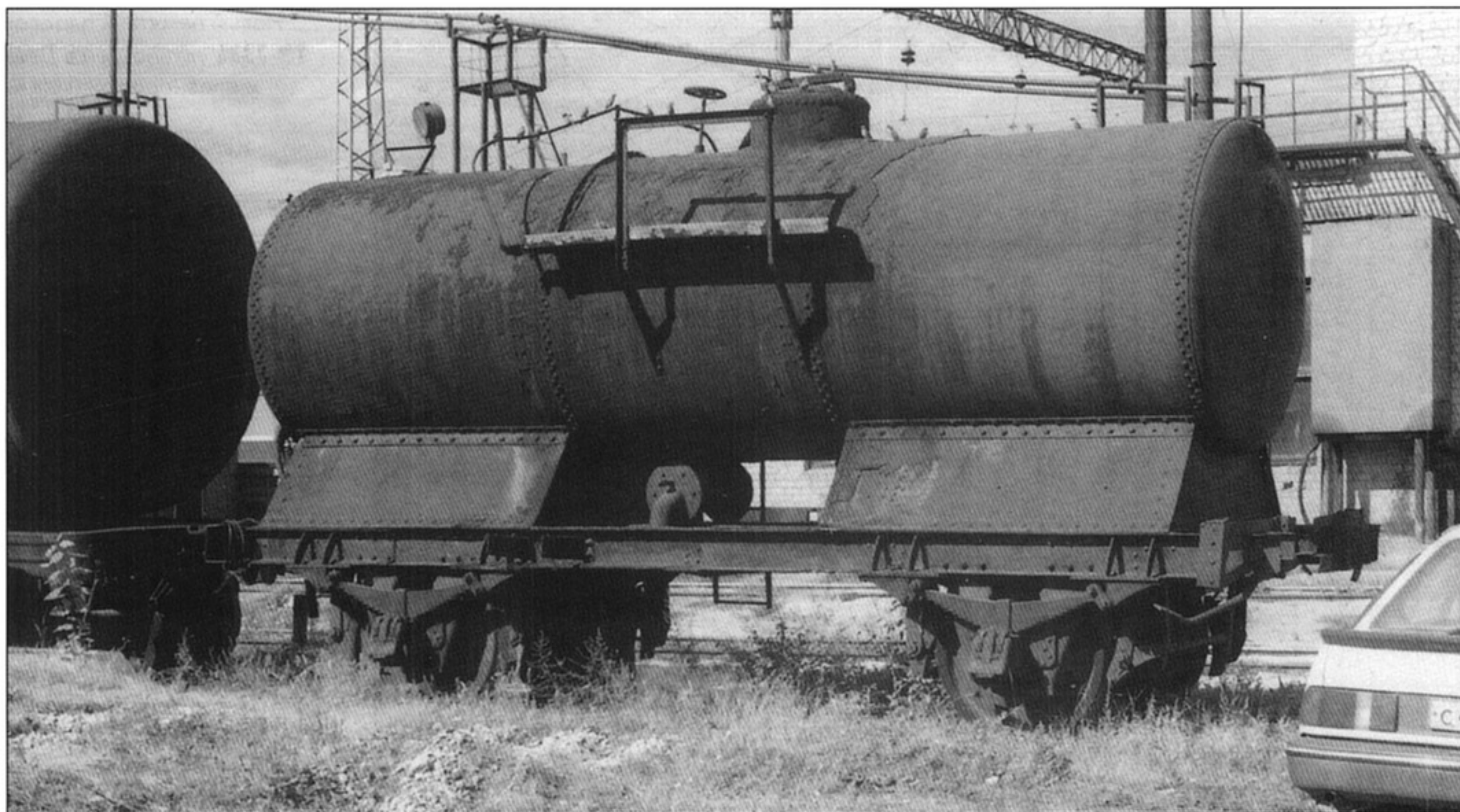
Новый памятник паровоз  
ТЭ-7336 установлен в День  
железнодорожника на  
ст. Советск,  
Калининградской ж.д.

Фото М.Ластовка,  
август 2005 г.

В г. Ангарске Иркутской  
области около ТЭЦ9 сохра-  
няются два паровоза ЕА-2697  
и ЕМ-3746, принадлежащие  
этой организации. Конечно,  
эти машины могут работать  
только в качестве котельной,  
так как вид их хранения и  
состояние - "подзаборное".  
Во многих местах проржаве-  
ла обшивка, ходовая часть,  
наверняка, уже непригодна.  
Фото О.Бабенко







.. Для сотрудников МЖТ можно сообщить, что в депо Самара еще сохраняется исторический подвижной состав: двухосная цистерна – используется как емкость для хранения масла и классный вагон экипировочного поезда. Возможно, что в дальнейшем эти раритеты станут экспонатами, объектами музейной заботы и предметом любви энтузиастов железнодорожной старины.

Дм. Строкань,  
фото и информация



Э<sup>7</sup>785-70 и Э<sup>7</sup>798-35 на ст. Шадринск на путях закрытого в настоящее время ТЧ8 Южно-Уральской ж.д. Здесь же был недавно порезан Э<sup>7</sup>706-40 – от него остался только бак от тендера... Май 2005.

Фото В.Каргаполова



В локомотивном депо Астрахань-2 год назад, в декабре по просьбе музея ТЧ-1 Астрахань-2 был доставлен семафор 1950 года выпуска для установки в качестве памятника истории техники возле паровоза-памятника ЭР 750 05. Примечателен и сам паровоз-памятник. Он окрашен в синий цвет (дымовая коробка черным) и нане-

сены надписи ЭХ-1413, так как именно этот паровоз памятен и уважаем деповчанами. «Эрку» попытались немного изменить, по крайней мере, сделали достаточно аккуратно. Кстати, кроме номера – принадлежность к Москово-Рязанской ж.д. – вполне исторически правильно.

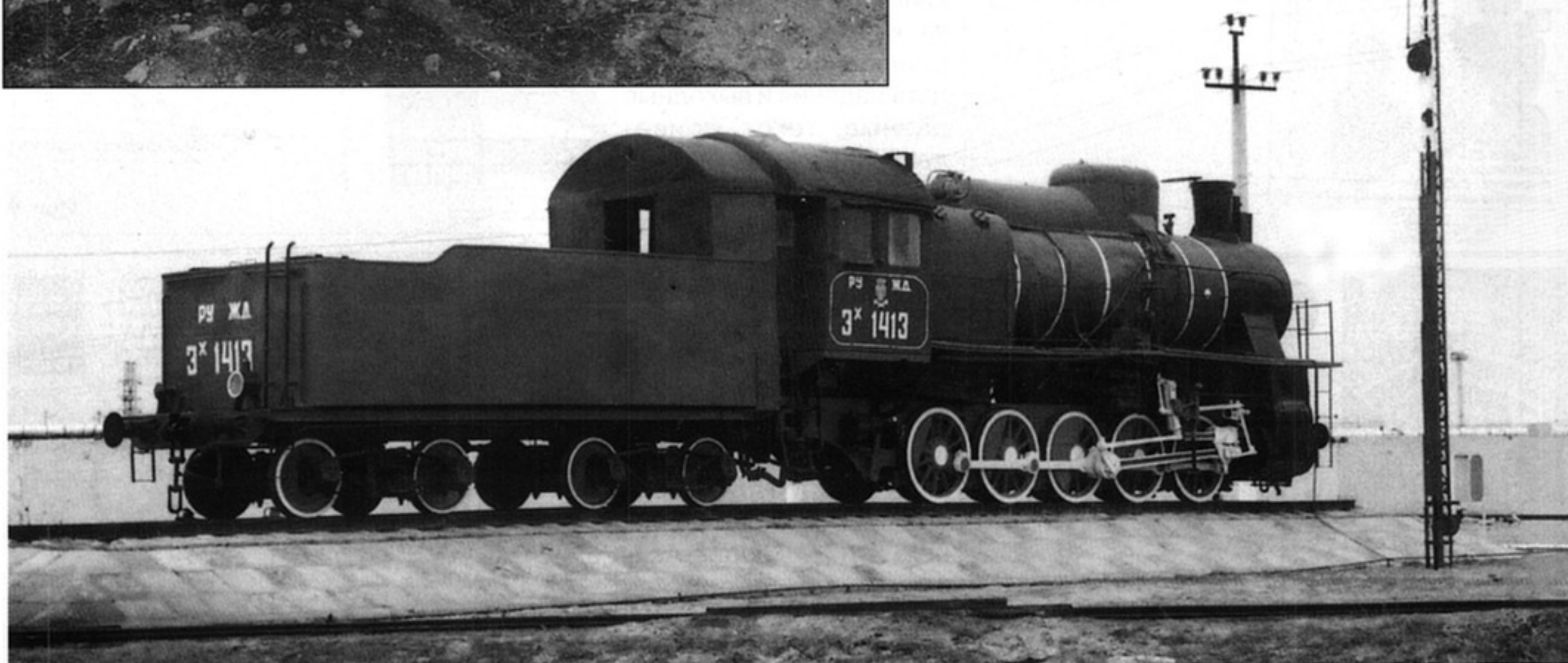
Семафор был установлен 14 апреля 2005 г., благодаря участию и помощи начальника Астраханского отделения Приволжской железной дороги Сюскина А.Е. и начальника локомотивного депо Астрахань-II Назарова Ю.П.

Установка производилась краном на автомобиль-



ном ходу. Светофор был взят с недействующей ветки Капустиного Яра Астраханского отделения. Восстановить оказалось проблемой – депо отсутствуют комплектующие (тросы), но самое главное – просто нет квалифицированного персонала по ремонту семафоров – это уже настоящий раритет. Вот и получилось, что в век цифровой телефонии и компьютеров, ни специалистов, ни возможностей восстановить электромеханическое устройство не нашлось.

Дм. Строкань,  
фото и информация





## Рекламно-агитационные почтовые карточки железнодорожной тематики



Илл. 1



Илл. 2



Илл. 3



Илл. 4



Илл. 5

Первый пятилетний план (1929 – 1932 гг.) был разработан на основе директив XV съезда ВКПБ (1927) и утвержден V-м Всесоюзным съездом Советов (1929). Половина всех капиталовложений направлялась на развитие промышленности и транспорта. План предусматривал задания и мероприятия, направленного превращения СССР из аграрной, в развитую индустриальную державу. Одной из мер, предусматривающих выполнение Первого пятилетнего плана, была рекламно-агитационная работа, в которой активное участие принял Народный комиссариат почт и телеграфа изданием почтовых маркированных карточек МПК с агитационными лозунгами. В настоящей статье приведены карточки, изданные в период 1926 – 1932 гг. и посвященные непосредственно или косвенно железнодорожному транспорту.

В описание МПК входят: порядковый номер; каталожный номер (приведен в скобках), согласно каталогу-справочнику «Маркированные почтовые карточки СССР 1923 – 1979 гг.», составитель Г.М. Листов. Москва. «Радио и связь» 1982 г.; номинал марки МПК; дата издания и выходные данные; текст, приведенный на МПК.

№1. (2А-1). 3 к, 1926 г. № 15050. (На адресной и оборотной сторонах – различные рекламные объявления, в том числе, и по железнодорожной тематике). Илл. 1.

№2 (2А-2). 3 к. 1926 г. № 15050. «Юго-Вост. ж.д.» - адресная сторона. «Моск. Киево-Воронеж. ж.д.» - «Средне-Азиатск. ж.д.» - оборотная сторона.

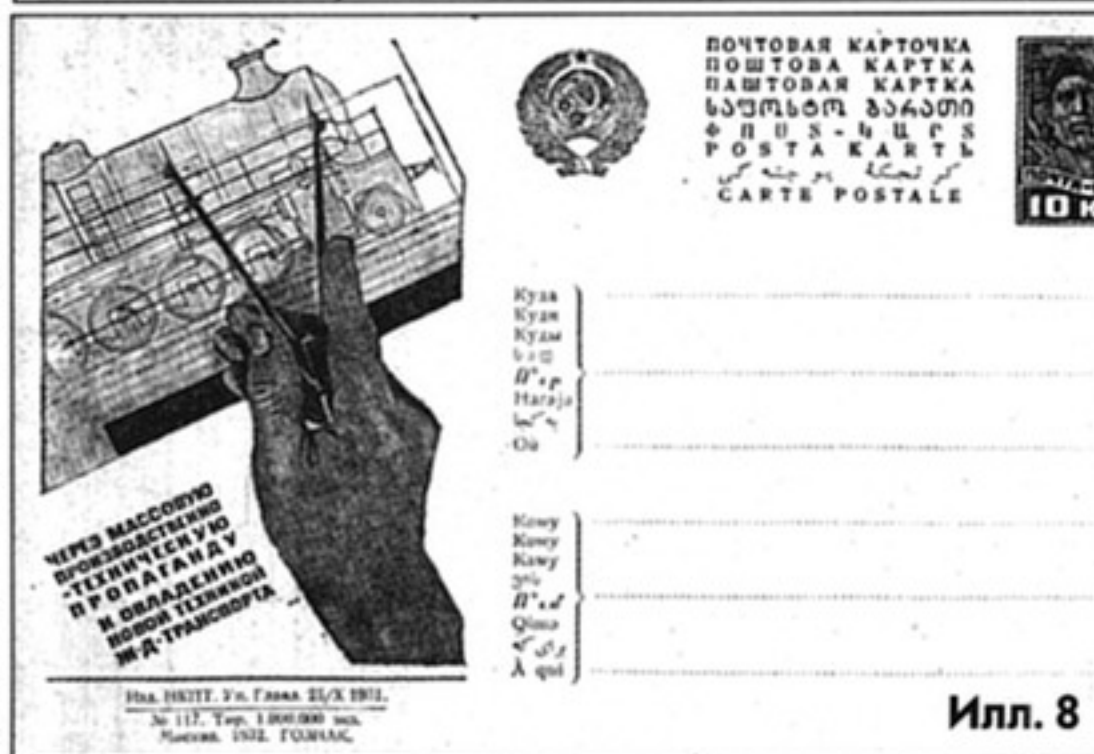
№3 5 к. (тип. 1). 1929 г.



Илл. 6



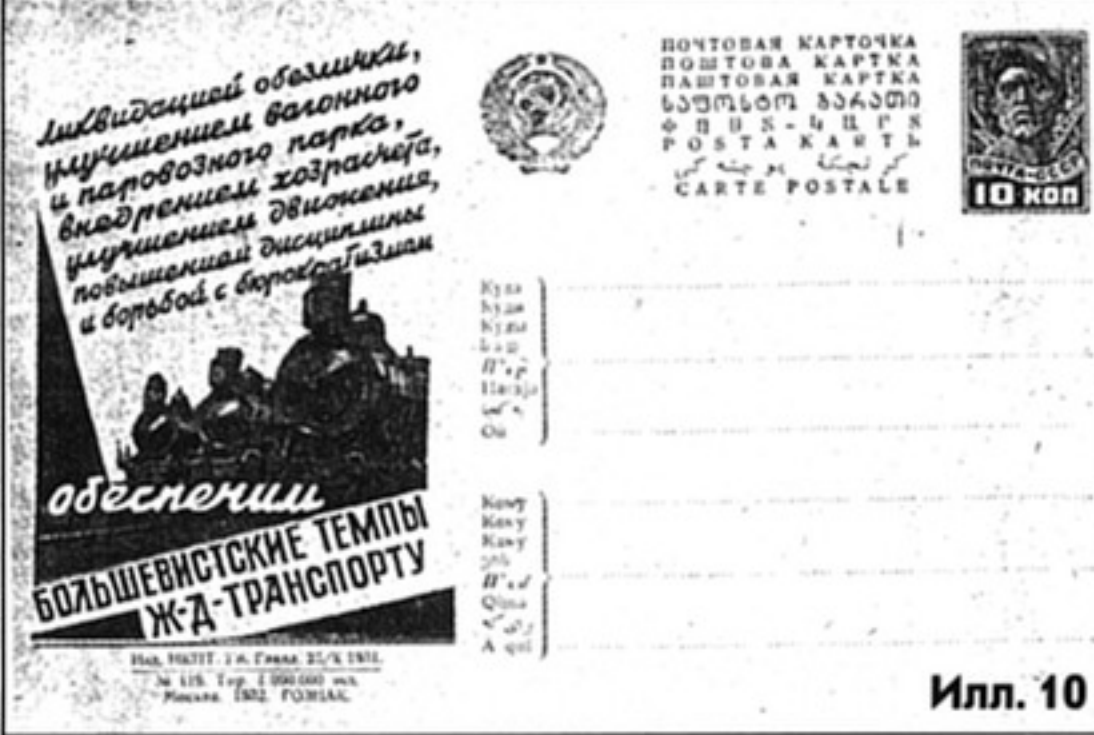
Илл. 7



Илл. 8



Илл. 9



Илл. 10





Илл. 11



Илл. 12

№№ А – 37578. «В путь с собой бери аккредитив сберкассы – сохранишь деньги от пропажи и покражи». (Пассажир на платформе железнодорожного вокзала, вагон).

№4 5 к. (тип 1). 1929 г. № 61659 «Направь свои сбережения через сберкассу на социалистическое строительство» (Сберегательная книжка и монеты на фоне промышленных объектов, тракторы и паровоз). Илл. 2.

№ 5 (2Б – 139). 10 к. 1931 г. № 50 «Крепи санитарную оборону С.С.С.Р! Купи билет лотереи Обществ Красного креста и Красного полумесяца! Цена билета 50 к.» (Сандружинница, перевязывающая красноармейца, санитарные самолет, поезд). Илл. 3

№ 6. (2Б – 158). 10 к. 16.07.31. № 69 «Союз о-в Красного Креста и Красного Полумесяца – опора санитарной обороны С.С.С.Р. и носитель санитарной культуры!» (Сандружинница, перевязывает руку бойцу Красной Армии; санитарные самолеты, поезд, автомобиль). Илл. 4.

№ 7. (2Б – 172). 10 к. 19.07.31. № 83. «За реконструкцию, рационализацию, спаренную езду, хозрасчет на транспорте». Илл. 5.

№ 8. (2Б – 174). 10 к. 19.07.31. № 85 «...взяться наконец, побольшевикски за дело транспорта и двинуть его вперед!» (Опора контактной сети, электровоз и паровоз). Илл. 6.

№ 9. (2Б – 175). 10 к. 26.07.31. № 86. «Ведущее звено реконструкции ж. д. транспорта – электрификация» (Электровоз, контактная сеть). Илл. 7.

№ 10. (2Б – 208). 10 к. 25.10.31. № 117. «через массовую производственно-техническую пропаганду к овладению новой техникой ж.д. транспорта» (Рука с циркулем, чертеж паровоза). Илл. 8.

№ 11. (2Б – 209). 10 к. 19.07.31. № 118. «Драться за мощный па-



Илл. 13



Илл. 14



Илл. 15



Илл. 16

ровоз, тепловоз, электровоз и большегрузный вагон – выполнить решения партии!». Илл. 9.

№ 12. (2Б – 210). 10 к. 25.10.31. № 119 «Ликвидацией обезлички, улучшением вагонного и паровозного парка, внедрением хозрасчета, улучшением движения, повышением дисциплины и борьбой с бюрократизмом – обеспечим большевистские темпы ж.д. транспорту». (Паровозы). Илл. 10.

№ 13. (2Б – 211). 10 к. 29.10.31. № 120. «Техника в период реконструкции решает все! (Сталин). Транспорт должен овладеть техникой!» (Электровоз, опоры контактной сети). Илл. 11.

№ 14. (2Б – 212). 10 к. 25.10.31. № 121. «Транспортник, помни, техническая учеба – классовая обязанность каждого пролетария». (Рабочий у доски с чертежом паровоза). Илл. 12.

№ 15. (2Б – 220). 10 к. 25.10.31. № 129. «Воздушная почта ускоряет доставку писем! Пользуйтесь воздушной почтой!» (Самолет и паровоз с поездом). Илл. 13.

№ 16. (2Б – 231). 3 к. 31.01.32. № 140. «Крепи санитарную оборону СССР! Вступай в ряды РОКК!» Сандружинница, перевязывающая бойца Красной Армии; санитарные самолет, поезд и автомобиль). Илл. 14.

№ 17. (2Б – 232). 10 к. 20.01.32. № 141. «Своим участием в работе Красного Креста и Красного Полумесяца мы укрепляем санитарную мощь нашей Красной Армии – верного стража пролетарской революции». (Санитарные самолеты, поезд и автомобили). Илл. 15.

№ 18 (2Б – 294). 10 к. 29.07.32. № 204. «Рабочий и колхозник, помогайте о-вам Красного Креста и Красного Полумесяца строить санпоезда, санпароходы, сансамолеты, санавтомобили» (поезд, пароход, самолет и автомобиль). Илл. 16.



Кашин П.В., Москва,  
фото автора

## ОЧНОЕ ЗНАКОМСТВО

Ранним морозным утром я вышел на перрон станции Бердяуш Южно-Уральской железной дороги. Был декабрь 2004 г. Пройдя всего несколько десятков метров вдоль сонного состава в сторону чернеющего здания вокзала, я вдруг с ужасом понял, что «круто попал». В том смысле, что на такой ядрёный мороз я явно не рассчитывал! Вопрос, адресованный встречной девушке: «А где тут у вас автовокзал?» явно поставил её в тупик.

— Нет тут никакого автовокзала! А если вам автобус на Сатку, то это вон там, на горке!

В общем, мне нужно было именно в Сатку. Моей давнишней целью было, что называется «очно» познакомиться с местной узкоколейной железной дорогой комбината «Магnezит» и её подвижным составом. Дело в том, что работающие там электровозы Германской постройки типа EL3, мне были знакомы только по литературе. При написании книги «Наши узкоколейные тепловозы и электровозы» пришлось так же руководствоваться только документальными источниками. В качестве иллюстраций использовались фотографии собирателя истории железных дорог из Екатеринбурга А.В. Колесова, когда-то побывавшего в этих краях.

Работая над книгой, мне до ужаса захотелось попасть на пути комбината «Магnezит» и увидеть карьерную электрифицированную узкоколейку, имевшую к тому же, колею 1000 мм. И вот я близок к цели! Правда, времени как всегда «в обрез». Нужные мне поезда покидают Бердяуш либо в 14 часов местного времени, либо глубокой ночью. Коротать морозный вечер и часть ночи на вокзале мне не хотелось, поэтому требовалось вернуться сюда ровно через 6 часов!

Возле заснеженного павильона ни души кроме бабушки, торгующей с картонной коробки семечками. «Интересно! Кому они нужны в такое время и в такой мороз?», подумалось мне.

— А что, бабуль! Где тут автобусы на Сатку-то идут? — спрашиваю её.

— А, прям отсюда. Автобусы-то не очень, а вот маршрутки, ну, прям, одна за одной, одна за одной!

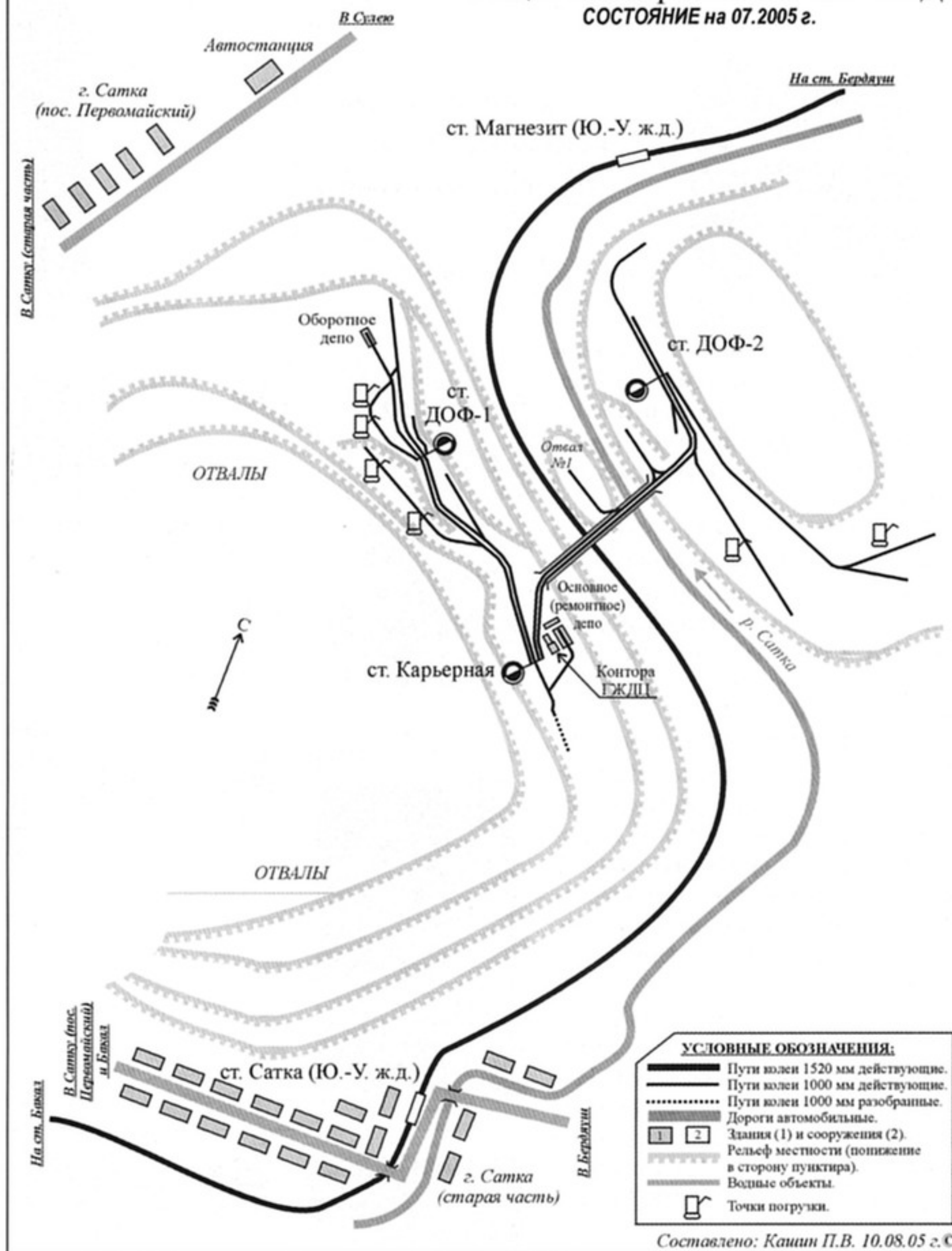
Маршрутка пришла больше, чем через час, когда ног своих я почти не чувствовал. Сев на переднее место рядом с водителем, еле шевеля челюстями, попросил его посылнее включить печку. Пока мы ехали в Сатку, я чуть-чуть отогрелся.

Когда в салоне никого из пассажиров кроме меня не осталось, я спросил водителя как мне найти железнодорожный цех (ЖДЦ) комбината. За лишние 8 рублей он согласился подвести меня прямо до его дверей.

Вот и цех. Но что-то не видно никакой контактной подвески. А у здания депо стоят остовы ТГМ6. Выяснилось, что нужен мне не ЖДЦ, это широкая колея, а ГЖДЦ (Горный ЖДЦ), который расположен совсем в другой части города. Туда можно доехать на служебном автобусе, который отправляется от проходной

## УЖД комбината «Магnezит».

Общая схема расположения УЖД.  
СОСТОЯНИЕ на 07.2005 г.



комбината каждый час. Судя по времени, он только что ушёл и мне опять предстояло долго ждать следующего рейса.

Почти в 11 часов дня я наконец-то доехал до группы производственных зданий, как будто пригнувшись под нагромождением трубопроводов различного калибра. А ещё спустя некоторое время, подходил к зданию ГЖДЦ, до этого немного прокатившись в кабине (!) EL3 с №108.

Здесь мне предстояло знакомство с Главным инженером ГЖДЦ Игорем Николаевичем Кузьменко и Начальником тяги ГЖДЦ Сергеем Петровичем Сладковым. От них удалось узнать основные вехи в истории цеха и узкоколейки. Потом я дополнил их сведениями А.В. Колесова, которые, в своё время, были законспектированы им в музее комбината «Магnezит» и любезно предоставлены для публикации.

История узкоколейки берёт своё начало в 1929 году, когда в карьере №1 были проложены рельсовые пути колеи 600 мм, закуплены «копелевские» вагонетки ёмкостью 0,45 м.куб в количестве 36 шт. Позднее парк был пополнен на 164 шт. в 1930 г., и на 10 шт. в 1931 г. В качестве тяговых единиц на путях

использовались «бензиновозы» со сцепным весом 3,4 т, которые перевозили составы по 8-10 вагонеток.

Кроме того, в северо-восточной части Карагайского карьера была пройдена штольня, в которой уложен путь так же колеи 600 мм. По нему добытый магнезит в вагонетках доставлялся на разгрузочные бункера трубопечного цеха. В качестве тягача использовался трактор «Фордзон», переделанный в мотовоз. Для этого его целиком установили на ж.д. металлическую раму. Привод крутящего момента на ведущие колёса осуществлялся посредством цепной передачи.

1931 год. Построены пути колеи 750 мм. Приобретены Костромские вагонетки ёмкостью 2,5 м.куб (32 шт.), а так же вагоны ёмкостью 4 м.куб. Введён в эксплуатацию паровоз «Кукушка». (Более точных сведений о нём нет.) Год спустя на дороге появляются 4 мотовоза мощностью 55 л.с., а спустя ещё год — второй паровоз «Кукушка», 4 мотовоза мощностью 80 л.с., 8 думпкаров Германской постройки ёмкостью 5 м.куб, а так же 36 вагонов-думпкаров грузоподъёмностью 30 т пр-ва Zaklady Ostrowieckie, Polska. (Ско-



Табл.1. Кол-во основных агрегатов на 1932-1934 гг.

| Наименование                      | 1932 | 1933 | 1934 |
|-----------------------------------|------|------|------|
| Бензиновозы                       | 2    | 2    | 2    |
| Мотовозы                          | 4    | 5    | 8    |
| Электровозы                       | -    | -    | 4    |
| Паровозы горные (у/к – прим авт.) | 1    | 1    | 2    |
| Паровозы ЖДЦ (ш/к – прим авт.)    | 2    | 2    | 2    |

Табл.2. Характеристики тяговых единиц ГЖДЦ.

| Тип тяговой единицы    | Сцепной вес, т |
|------------------------|----------------|
| Бензиновоз             | 3,4            |
| Мотовоз малый          | 11,2           |
| Мотовоз большой        | 15,7           |
| Паровоз горный малый   | 12,0           |
| Паровоз горный большой | 16,5           |
| Электровоз             | 25             |

рее всего, в этом же году (т.е. в 1933 г.) начинается «перешивка» путей ГЖДЦ на колею 1000 мм, т.к. польские вагоны-думкары работали на путях комбината и в послевоенное время! Табличка от такого вагона хранится в кабинете начальника ГЖДЦ. – Прим. автора.)

В 1936 году завершается полная перешивка путей ГЖДЦ с колеи 750 мм на 1000 мм с полной их электрификацией на постоянном токе напряжением 600 В. Вагоны ёмкостью 4 и 5 м.куб полностью заменены на 30 т польские вагоны-думкары.

По данным на следующий, 1937, год на дороге работает 9 электровозов ДК<sup>м</sup>12 Московского завода «Динамо». Тогда же поступили думкары завода им. Калинина. Данные о локомотивном парке и сцепной вес локомотивов указаны в таблицах 1 и 2.

Парк электровозов и вагонов на путях ГЖДЦ периодически обновлялся. В 1949 году получены и запущены в эксплуатацию 10 электровозов завода НЭВЗ (типа II-КП-3а – прим. ав-

тора) и 10 электровозов итальянского завода «Савельяно». (Что за электровозы «серии Б-Б» фигурируют в отчёте за 1963 г. неизвестно! – прим. автора.) В 1957 году получены и запущены в эксплуатацию 20 электровозов EL2 из ГДР. Именно так они обозначались в документации ГЖДЦ, но ничего не имели общего с «одноимёнными» электровозами широкой колеи того же завода. В принципе, это были те же самые электровозы EL3, но более ранней модификации. Они имели заводские №№ с 7923 по 7942.

В том же, 1957 г. начинается поступление вагонов-думпаров типа 2ВС-35 Калининградского завода. Первая партия составила 200 шт. Дополнительные 250 шт. были получены в 1961 г.

Ещё одна, на этот раз последняя партия электровозов в количестве 35 шт. поступила из ГДР в 1962 г. В документации комбината она получила «нормальное» обозначение EL3. Электровозы имели заводские №№ 9949-9958

(борт. №№ 105-114) и 9963-9987 (борт. № 115-139). Куда делись 4 электровоза с зав. №№ 9959-9962, как говорится, «науке доподлинно не известно». Ведь согласно имеющимся сведениям, в СССР в 1962 г. поступило 39, а не 35 шт.!

В это же время старотипные электровозы начинают постепенно изыматься из эксплуатации. Данные по количеству локомотивов и думпаров на путях ГЖДЦ приведены в таблицах 3 и 4.

Для очистки ж.д. путей от снега в 1965 г. сконструирована и построена установка с реактивным двигателем ВК-1А. В последствии была сделана ещё одна. В её конструкции, в частности, использована кабина от электровоза II-КП-3А. Александр Колесов видел её в 1995 г., когда был в Сатке. Ныне их нет в наличии, хотя кабину, кажется, я всё-таки видел, но значительно позднее!

Вместе с Сергеем Петровичем, который стал моим проводником, осматриваем депо

Табл.3. Наличие электровозов в приписном парке ГЖДЦ на 1963 г. (По данным технического архива Уральского Промтранспроекта)

| Тип                         | Кол-во |
|-----------------------------|--------|
| Электровоз EL-2 .....       | 20     |
| Электровоз EL-3 .....       | 35     |
| Электровоз II-КП-3а .....   | 9      |
| Электровоз Б-Б .....        | 4      |
| Инвентарный парк (всего) .  | 68     |
| Приписной парк (всего) .... | 50     |

Табл.4. Наличие подвижного состава в ГЖДЦ по годам

| Тип подвиж.состава | 1964 | 1966    | 1967       |
|--------------------|------|---------|------------|
| Электровозов       | 76   | 60      | 43         |
| Думпаров           | 390  | Ок. 400 | Нет данных |





и станцию Карьерная. Разговор идёт о сегодняшней ситуации на дороге.

На момент моего посещения УЖД Комбината «Магnezит» в парке действующих локомотивов числилось 19 электровозов. Списаны и разделаны в металлолом из последней партии (1962 г/п.) локомотивы борт. №№ 105, 107, 111, 115-117, 121-123, 125, 126, 128, 129, 131, 133, 136 и 139. Из числа действующих два были переоборудованы под щёточные снегоочистители: №135 и №204, единственный сохранившийся из первой партии EL3(EL2) поставки 1957 г. Один электровоз под №118 переоборудован под сварочную станцию. Остальные используются на вывозке магнезитов, т.е. по своему прямому назначению. Здесь я не буду утруждать читателей описанием конструкции этих локомотивов, а всех заинтересованных этим вопросом отсылаю, в частности, к книге «Наши узкоколейные тепловозы и электровозы», вышедшей пару лет назад в издательстве «Железнодорожное Дело».

По словам работников ГЖДЦ, кузовам этих локомотивов сносу не будет лет сто ещё, а то и больше. Действительно, кузова несущие и выполнены из толстенной германской стали. Ржавчина им просто не страшна! Что касается оборудования... Тут всё гораздо сложнее. Поддерживать локомотивный парк в рабочем состоянии теперь довольно сложно: запчастей нет, и получить их не откуда! Единственное пополнение запаса было проведено, когда закрылась дорога колеи 1000 мм с аналогичными электровозами под Брянском. Сами электровозы (кстати, более поздней постройки!) вывезти не удалось, а вот кое-что из запчастей, в частности токоприёмники и компрессоры — получилось! В настоящее время специалистами цеха готовится проект и утверждается смета коренной модернизации оставшихся в эксплуатации электровозов. Некий местный вариант «капитально-восстановительного ремонта», который так популярен в ОАО «РЖД». В частности, планируется переход на косвенную систему управления.

Помимо электровозов на дороге естествен-

но (!) была и существует до сих пор автономная тяга. Правда, она всегда выполняла вспомогательные функции и никогда не была многочисленной. На старой фотографии на одном из стендов в ГЖДЦ запечатлена дрезина АГМ<sup>У</sup>-3797. Списали её очень давно!

Потом был брянский опытный тепловоз ТЭМ6-001. Он не прижился на дороге, вскоре был отставлен от работы в дальний тупик, а затем и вовсе разделан в металлолом. Теперь в парке ГЖДЦ числится автомотриса АГВ-740 и кран КДЭ151 № 355. Я не поленился и заглянул под АГВэшку. Оказалось, что стараниями местных умельцев ей просто перепрессовали колёсные пары под «метровую» колею!

Современная сеть УЖД комбината «Магnezит» в общих чертах представляет собой русскую букву «И». (По отношению к сторонам света эта «буква», судя по картам, «положена» на левый бок.) Центральная станция, «Карьерная», находится, говоря условно, в левой нижней части этой буквы «И». Здесь располагается контора ГЖДЦ, основное (ремонтное) локомотивное депо, столовая, автогараж и т.д. Попал я сюда по двухпутному перегону со стороны ст. ДОФ-1 (ДОФ — дробильно-обогательная фабрика. — прим. авт.). Эта станция расположена в левой верхней части условной буквы «И» (см. так же прилагаемую общую схему путей). В районе этой станции расположены точки погрузки, разгрузочные бункера ДОФ, а так же вспомогательное (эксплуатационное) депо. Третья станция на УЖД, ДОФ-2, расположена в правой верхней части условной буквы «И», на левом берегу р. Сатка. Со ст. Карьерная её связывает так же двухпутный перегон, проходящий по путепроводу над путями широкой колеи Саткинского ППЖТ и ж.д. линии ОАО «РЖД» Бердяуш — Бакал, а так же пересекающий по мосту р. Сатка. От ст. ДОФ-2 в восточном направлении расходятся грузочные пути. В настоящее время, основное движение по УЖД осуществляется в этой части дороги. При этом поезда работают в «челночном» режиме, без обгона локомотивом состава в местах смены направления движения.

Мне не очень повезло: обед давно закончен, и вся техника сосредоточена за рекой, в районе ст. ДОФ-2. Попасть туда прямо сейчас было уже маловероятно. Мне пришлось довольствоваться съёмкой в депо (в т.ч. той самой АГВ на колею 1000 мм) и на станции Карьерная. В этот час на ней слегка припорошённые или совсем засыпанные снегом стояли два упомянутых выше электровоза — щёточных снегоочистителя, да вагон-«вышка» для ремонта контактной сети сцепленная с электровозом №113.

Первое очное знакомство с УЖД комбината «Магnezит» можно считать законченным, поэтому я принимаю предложение доехать до городской автостанции на вахтовом «Урале» ГЖДЦ. Оттуда на маршрутке доезжаю до Бердяуша к тому самому поезду в 14 часов местного времени.

Второй раз я попал в Сатку в июле 2005 г. К этому времени у меня накопились кое-какие вопросы, а что-то требовало уточнения. Кроме того, в прошлый раз я забыл приготовленную для меня схему путей УЖД комбината.

На этот раз от ст. Бердяуш я поехал на частнике. В салоне кроме меня было ещё 2 пассажира. Поэтому за проезд он «содрал» с меня смешную сумму в 30 руб. (это за 34 км дороги!!!)

Я решил не рисковать и пошёл от автостанции знакомой мне дорогой через ДОФ-1. Вот и ст. Карьерная. Снова общаюсь с Сергеем Петровичем Сладковым. На этот раз мне повезло больше, чем зимой. Был обед и я отснял «для истории» стоящие на станции все рабочие электровозы. По крайней мере, два из них были недавно капитально отремонтированы и сменили красную заводскую окраску ходовых частей на более строгую чёрную! К моей же удаче, был среди локомотивов и №114 с сохранившейся заводской табличкой. Данные с этой таблички закрыли «брешь» в информации из-за «исчезнувших в никуда» 4 электровозов. Стало ясно, что «пробел» в зав.№№ расположен между машинами с бортовыми №№ 114 и 115!

Теперь покидаю УЖД комбината «Магnezит» другой дорогой. В восточной горловине станционные пути соединяются с деповской «вытяжкой» и сходятся в один. Он, в свою очередь, заканчивается тупиком. Как утверждает исследователь узкоколейных ж.д. С. Болашенко, когда-то станция Карьерная не была тупиковой. Может быть это и так, но на «местности» обнаружить какие-нибудь следы продолжающихся дальше путей мне не удалось. Скорее всего, это было очень давно, т.к. даже на подаренной мне схеме дороги ничего подобного не отмечено.

От автостанции мой путь лежал дальше — в г. Бакал, но к УЖД в Сатке это никакого отношения уже не имело!

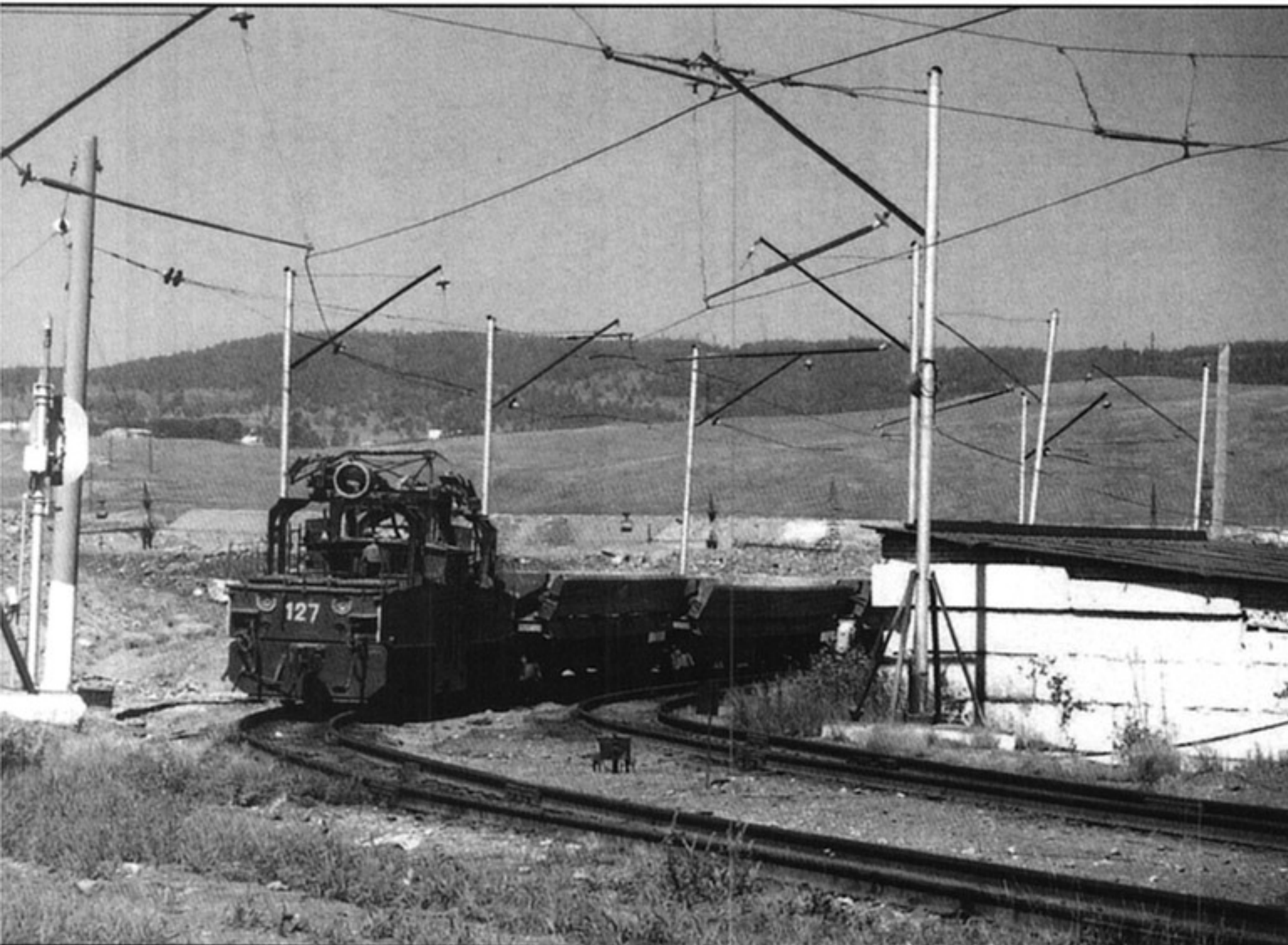
Выражаю благодарность за предоставленные сведения и материалы:

Колесову Александру Владиславовичу, собирателю истории железных дорог (г. Екатеринбург);

Сладкову Сергею Петровичу, Начальнику тяги ГЖДЦ;

Кузьменко Игорю Николаевичу, Главному инженеру ГЖДЦ;

а так же Боченкову Владимиру Викторовичу, сотруднику издательства «Железнодорожное Дело», г. Москва.







### Размышления по поводу модификаций ЕЛЗ

Материал по Сатке был уже почти готов, когда я получил ЛТ № 4 за 2005 год со статьёй С. Палиенко «Отечественные иностранцы?» об электрифицированной УЖД в Украине. Это снова толкнуло меня на серьёзные размышления (документов-то почти нет!) по поводу модификаций ЕЛЗ, работавших в Германии и поставлявшихся в другие страны. (Известно, что кроме СССР они поставлялись в Югославию и Польшу.) Действительно, электровозов этого типа было несколько разновидностей, соответствующих требованиям заказчика и различались они по ширине колеи, величине напряжения в контактной сети, компоновке оборудования, типам и расположению центрального и боковых токоприёмников. Вот только как эти модификации отличались «на бумаге», т.е. в конструкторской документации? Я в настоящий момент могу только строить предположения.

Итак, стоит предположить (и только предположить!) следующее:

1. Электровозы партии 1957 г., поступившие в Сатку под обозначением ЕЛ2 и, скорее всего, имевшие бортовые номера на 2\*\* (Начинались они, скорее всего, с №201; напомним, что сохранился №204!) на самом деле являлись модификацией ЕЛ3/02. Кстати, если верить данным из книг В.А. Ракова, завод Ганц Баймлер, вообще «странно» нумеровал свою продукцию. Так ширококолейные электровозы ЕЛ1, поступали в СССР с борт. №№, начинавшимися с 501, а ЕЛ2 (широкой колеи) — с № 201! Так что моё предположение вполне логично!

2. Партия 1962 года, обозначенная в документации Сатки как ЕЛ3, на самом деле является модификацией ЕЛ3/03. Как и предыдущая модификация, они имели один центральный токоприёмник пантографного типа, установленный над кабиной управления, и два боковых токоприёмника (в виде подпружиненного полоза, а не бугеля!) по одному на каждом капоте, с правой стороны по ходу движения.

Это позволяет на временных погрузочных путях располагать боковой контактный провод как справа, так и слева от оси пути! Кроме того, в данной модификации полностью отсутствуют красные буферные фонари. Таким образом, если моё нынешнее предположение по модификациям верно, то тогда в нашу книгу по локомотивам узкой колеи вкралась небольшая, но досадная ошибка. Она же «просочилась» и в уже упомянутую статью.

3. А что же тогда ЕЛ3/01? Разумнее всего, что это то, что немцы первоначально строили исключительно для себя, т.е. на колею 900 мм. (По ходу дела приношу извинения И.Индре. В том числе и по моей вине фотография электровоза-памятника ЕЛ3 (/01?) из Германии, присланная мне в приватном письме, случайно попала в печать без его на то разрешения.) Такую же (но не факт!) модификацию мы видим и на снимках в статье С. Палиенко в ЛТ № 4 за 2003 г.

4. Много вопросов возникает и про партию электровозов ЕЛ3 для СССР поставки 1958 г. из 6 шт. (зав. №№8188-8193). Поскольку известен борт. № одного из электровозов, работавших в Подмосковье, на Воскресенских фосфоритных рудниках — 104, резонно было бы предположить, что ушла она именно туда. Напомню, что первый электровоз ЕЛ3/03 (сейчас списан) в Сатке имел бортовой №105, а №106 я лично снимал на подходе к ст. Карьерная! Тогда путём простых математических вычислений получается, что бортовые номера партии 1958 г. начинались с № 105 — 6 = 99 (!!!), что вряд ли возможно. Поэтому к модификации ЕЛ3/03 они вряд ли относились и попали, скорее всего, в другую организацию. А что же Воскресенск? Самое время вспомнить про «пропавшие» 4 электровоза из Саткинской серии, зав. №№ 9959-9962. Их количество вполне укладывается в мою теорию, что модификация ЕЛ3/03 начинала новую «бортовую» нумерацию с №101. Туда же «вошёл» и уже упомянутый №104! Так что, скорее всего, в Воскресенск поступили именно эти 4 электровоза в том же, 1962 г.

5. Такая стройная теория (см. п. №4), правда, натывается на одно «но»: по имеющимся сведениям, уже в 1964 г. дорогу в Воскресенске разбирают. Имело ли смысл покупать новую технику за два года до ликвидации? Логика подсказывает, что нет, но в СССР с его планово-убыточным хозяйством это было вполне возможно!

6. Описанные в статье С. Палиенко электровозы борт. №№ 166 (зав. № 10672), 171 (11128) и 173 (11130) относятся к партии, поставленной в СССР в 1965 г. в количестве 21 единицы. Все ли поступили они на одно предприятие (по имеющимся сведениям, в Димитрово работало до 14 локомотивов этого типа) или «разошлись» по нашей бывшей единой стране, не знаю!

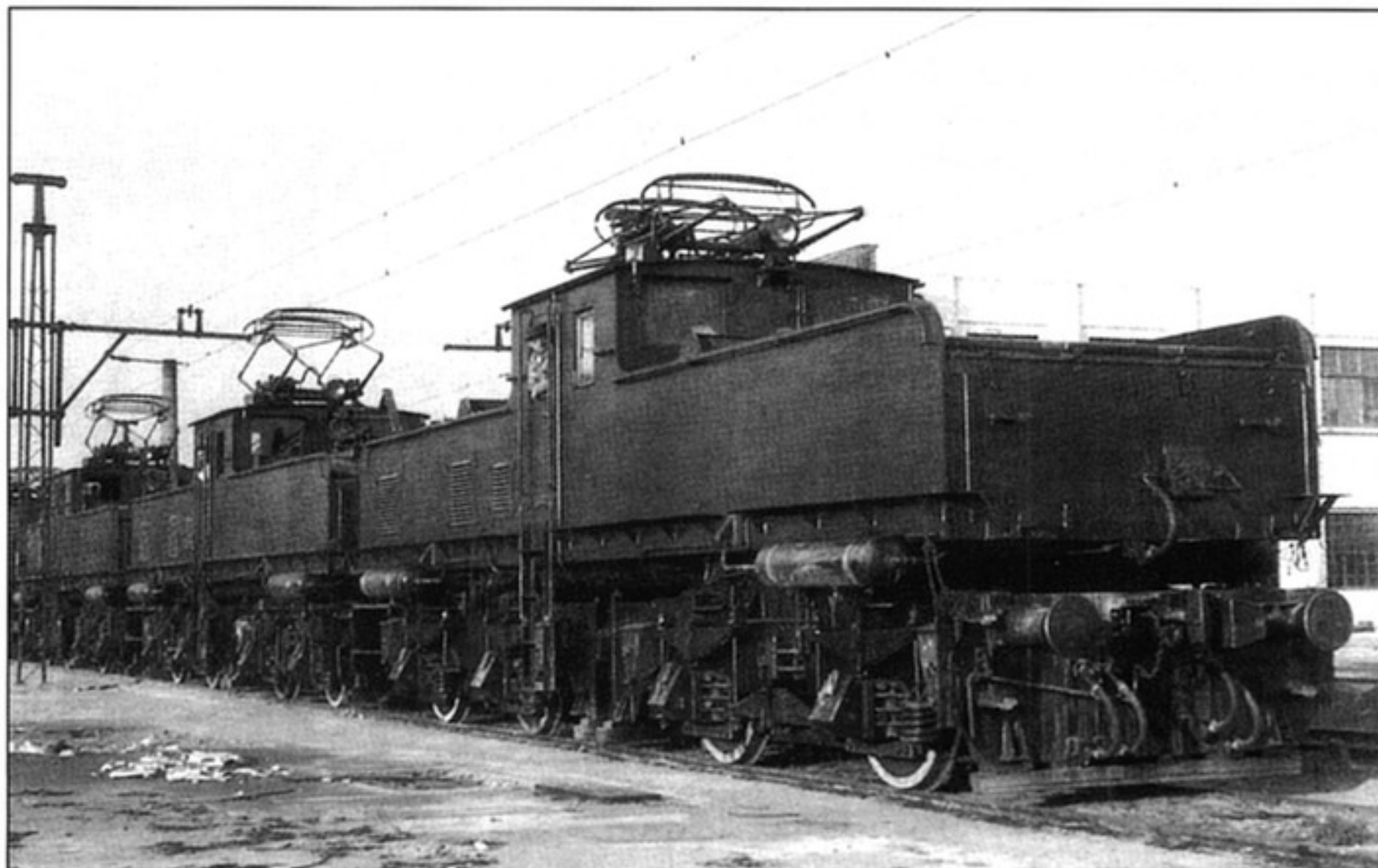
Напоследок, информация для любителей «посетить» архивы. Всего в СССР в период 1957 — 1973 г. было поставлено 109 электровозов ЕЛ3 причём, судя по всему, разных модификаций. Автору известно только 5 предприятий, где они точно работали: к-т «Магнезит», Воскресенские и Брянские фосфоритные рудники, железорудный комбинат в Керчи и УЖД в Кировоградской обл. Возможно, этот список реально был больше.

В общем, две мои поездки в Сатку, открыв завесу тайны над немецкими промышленными электровозами узкой колеи, работавшими в СССР, выявили и много новых вопросов, однозначных ответов на которые, пока лично у меня нет. Хотелось бы надеяться на отклики заинтересованных читателей ЛТ, а так же наших коллег по увлечению из Германии.

Кашин П.В.

*С ситуацией о поставках промышленных электровозов из Восточной Германии после Второй мировой войны для работы на территории СССР пытается разобраться известный историк железных дорог Томс Алтбергс. Его статью об электровозах завода LEW читайте в следующем номере.*

**Первые электровозы, построенные для Советского Союза на путях завода. Фото из книги Zeitzeugnisse 1945-1990.**





## ПРОДАЮ

Фото 2ЭС5К, ЭП1, ЭП200, ВЛ85, 2ТЭ70, ЭНЗ и др. современно-го ТПС, московского и новочеркасского трамвая, 10х15, 15х20/346404 Ростовской обл., Новочеркасск, ул. Молодежная, 45-2. Артамонову Д.

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

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) - E6905. MEXANO - GG1(T025/27975). / 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.

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

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

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

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

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

Фото ЭР9П, ЭР9Т, ЭД9М и др.(10х15) по 12 р. фото / 410009 Саратов, ул. Алексеевская, 22/26-70, Серебров А.Л.

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

## КУПЛЮ

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

Модели в HO локомотивов СЖД-РЖД/ 355037 г. Ставрополь, пр. Егорлыкский, 41 Скляр Виталий, или по e-mail: fakil\_2000@mail.ru

## 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.

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

Французский железнодорожный моделист(НО) будет счастлив от общения с русскими коллегами- язык общения немецкий или французский/ Daniel Courdoux, 16 rue Naxo-F-75020 Paris, France Франция

С 5 февраля по 26 февраля 2006 г. пройдет выставка стендового моделизма клубе ТМ (ТК "Олимпийский", Москва).  
Прием моделей 3-4 февраля с 10-20  
Открытие выставки 5 февраля в 14 часов.  
Закрывание 26 февраля.  
Выдача моделей 26 февраля с 13 часов и 27 февраля с 10-20



## ПАНТОГРАФ

ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

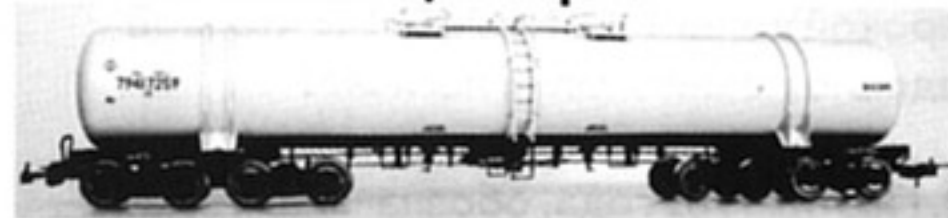
Вся информация из мира автобусов, трамваев, троллейбусов, метро

Открыта подписка на первое полугодие 2006 года, 3 номера!

Почтовый или электронный перевод в размере 165 рублей (для России) направляйте по адресу:  
300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, дом 25/13, кв. 5  
Денисову Денису Николаевичу

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

## ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ



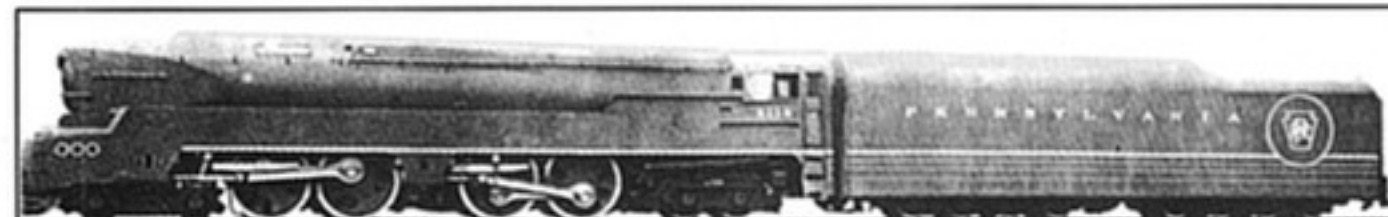
| Вагоны 4-х осные                                                                |     | RUS  | CHF | AUSL |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----|------|-----|------|
| вагоны 4-х осные                                                                |     | 12,5 | 15  | 23   |
| арт. 620                                                                        |     | 15   | 18  | 28   |
| полноборный "кит" вагонов                                                       | 7,5 | 10   |     |      |
| Вагоны 2-х осные всех артикулов                                                 | 9   | 12   | 17  |      |
| полноборный "кит" вагонов                                                       | 5   | 8    |     |      |
| Цены на модели приведены по курсу 1 евро = 38 руб                               |     |      |     |      |
| Модели высылаются при 100% предоплате. Ч/б каталог в самоадресованном конверте. |     |      |     |      |

Указанные цены действуют  
до 3 апреля 2006 !

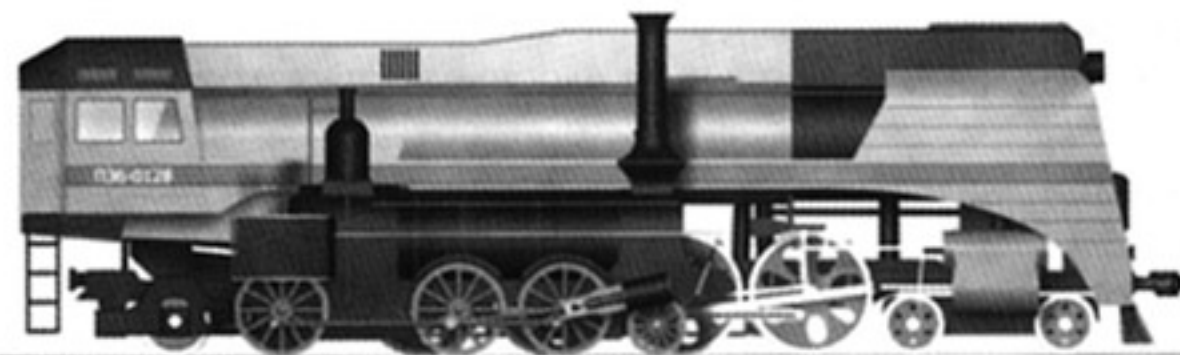
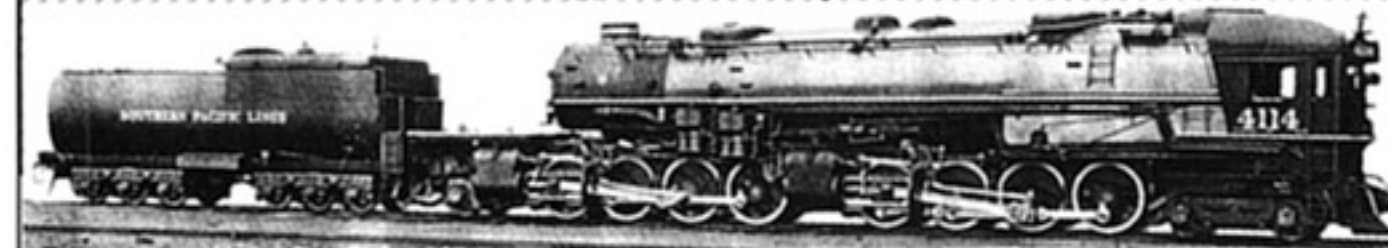




Клуб любителей  
железных дорог и  
железнодорожных  
моделей  
Санкт-Петербург,  
наб. Обводного канала,  
114,  
ДК им. Карла Маркса  
по средам с 15.00 до 18.00



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



Ежегодная выставка  
Железнодорожная модель-2006  
в ЦМЖТ будет работать  
с 25 марта по 2 апреля  
г. Санкт-Петербург

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

**Почта работает!**

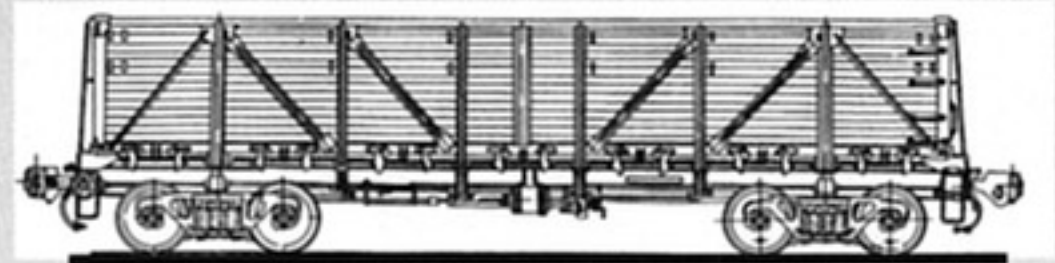
**ПОДПИШИСЬ!**

**"Локотранс" 2006 г.**

6 номеров (№1-06) - 540 руб. (с почтовой доставкой по России)

Подписка и получение из редакции

**НО 1:87**



## Miniaturmodelle

Модели автомобилей ГАЗ-51/52  
полувагоны РЖД-СЖД

[www.miniaturmodelle.net](http://www.miniaturmodelle.net)

E-mail: [sales@miniaturmodelle.net](mailto:sales@miniaturmodelle.net)



Таблички. / e-mail:  
[victory.99@mail.ru](mailto:victory.99@mail.ru)

**www.Locomodel.com**  
Модели железных дорог



**8-926-234-80-58**

[rocomodell@mail.ru](mailto:rocomodell@mail.ru) [modelizm@mtu-net.ru](mailto: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**

**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





Терентьев А.А., г. Екатеринбург

## ВЫСТАВКА "МАГИСТРАЛЬ 2005"

С 8 по 10 сентября 2005 года в г. Нижний Тагил проходила очередная, третья, выставка-ярмарка железнодорожного, автомобильного, специального транспорта и дорожно-строительной техники "Магистраль 2005". Выставка проводится с 2003 г., и местом проведения, также в третий раз, становится полигон для испытания военной техники "Старатель", принадлежащий Нижнетагильскому институту испытаний металлов. Организаторами выставки являются Министерство транспорта Российской Федерации, Правительство Свердловской области, ОАО "Российские железные дороги", Свердловская железная дорога, Уралвагонзавод, Администрация г. Нижний Тагил и др. К началу работы выставки 8 сентября было зарегистрировано 319 предприятий-участников выставки.

Можно много написать об участниках выставки, но объем журнала не позволит привести всю информацию, поэтому ограничимся натурными образцами подвижного состава и дорожно-строительной техники.

Свердловская железная дорога выставила следующие натурные экспонаты:

- выправочно-подбивочно-рихтовочная машина УНИМАТ;
- выправочно-подбивочно-рихтовочная машина ДОУМАТИК;
- щебнеочистительная машина ЩОМ-700 (предназначена для высокопроизводительной глубокой вырезки балласта);
- хоппер-дозаторный вагон непрерывной выгрузки балласта;
- вагон-думпкар;
- газотепловоз ТЭМ18Г -001;
- тягово-энергетическая вагон-лаборатория службы локомотивного хозяйства;
- электровоз ВЛ11К-101А;
- вагон СВ фирменного поезда "Урал" (изменилось наружное оформление ваго-

нов, внутренний интерьер);

- купейный вагон фирменного поезда "Екатеринбург" сообщением "Свердловск-Брест";

- вагон СВ фирменного поезда "Кама" сообщением "Пермь-Москва" (изменилось наружное оформление вагонов, внутренний интерьер и др.);

- вагон-лаборатория ВИКС (хозяйство электроснабжения).

Уралвагонзавод представил новые модели вагонов. Свою продукцию представляли также постоянные участники выставки "Алтайвагонзавод" – грузовые вагоны, "Тверской вагоностроительный завод" – пассажирские вагоны.

9 сентября выставку посетил Председатель Правительства Российской Федерации Фрадков М.Е.

В рамках экспозиции ОАО "РЖД", которую представляла Свердловская железная дорога, Детская Свердловская железная дорога выставила макет станции "Хрустальная", выполненная в системе ЛТ-модуль, с поворотными и перегонными модулями, с двухпутным встречным движением. Размеры макета в собранном виде составляют 3300 x 1300 мм.

Благоприятно воспринимается зрителями встречное движение на макете. Вопросы посетителей выставки не отличались разнообразием – сколько времени строился макет и можно ли организовать столкновение составов, причем второй вопрос задавали люди независимо от пола и возраста (!)...

Тяга на макете была представлена – BR216 (Mechano) с багажным и пассажирским вагонами Ріко; V200 (Росо) с четырьмя 4-хосными цистернами "Феникс"; ТЭМ1 (автор Волузнев, поздняя модификация с двигателем ДПМ с маховиком и одной ведущей тележкой, с голубыми светодиодами

в буферных фонарях) с двумя 4-осными полувагонами от "Miniaturmodell" и самодельным 4-осным полувагоном для перевозки контейнеров.

К моему удивлению, с лучшей стороны показал себя юниорский BR216 Mechano, несмотря на то, что все-таки ему не хватает тяговых усилий – каждая из 2-осных тележек имеет привод только на одну ось. А вот V200 пришлось чистить 2 раза. И вообще, в очередной раз подтвердилось, насколько отрицательное влияние оказывают фрикционные резинки ведущих колесных пар на состояние пути. Рельсы очень быстро загрязняются, а следом и колесные пары, ухудшается токосъем, что сразу сказывается на движении подвижного состава – появляются рывки, неравномерный ход локомотивов, вплоть до остановки.

Макет находился сразу при входе в ангар, на самом видном месте, в центре экспозиции ОАО "РЖД". Конечно, он пользовался огромной популярностью. При очередном наплыве посетителей (две бесплатные электрички из Екатеринбурга, затем от вокзала к полигону автобусами) к макету невозможно было пробиться. Всего выставку посетило, по подсчетам организаторов, от 13 000 до 15 000 человек.

Макет был высоко оценен руководством Свердловской железной дороги как самый посещаемый экспонат выставки.

**ВЛ11К-101А, прошедший модернизацию на УЗЖМ**

**В кабине модернизированного ВЛ11**

**Автомотриса служебно-грузовая АСГ-30П-001.**

**Фото М.И.Гаврильева**





...На проходившей в московском Экспоцентре 17-21 октября 2005 г., X международной выставке **"СПЕЦТРАНСПОРТ"** российское ЗАО "Трансмашхолдинг" объявило о планах изготовить ко Дню Железнодорожника – 2006 г. пробный электропоезд двойного питания **ЭД12Д**. Базовой комплектацией состава предусматриваются 2 головных с "улучшенными аэродинамическими характеристиками" и "энергопоглотителями антиаварийными", а также - с КЛУБ-У, САУТ, ТСКБМ, РПДА и УСАВП / , 4 моторных (с двигателями ТЭД-10 суммарной мощностью 4240 кВт) и 4 "прицепных трансформаторных" (с пантографами и трансформаторами) вагона. Все вагоны соединены жесткими сцепными устройствами БСУ-3.

Длина каждого вагона по осям автосцепок 22 056 мм, база 15 000 мм, ширина 3 522 мм; дверные проемы шириной по 1 250 мм. Намечено оснастить "новомодными" прислонно-сдвижными дверями.

Конструкционная скорость при номинальной населенности в 840 пассажиров должна составить 120 км/ч. Поезда предполагается комплектовать как контакторными, так и бесконтактными контроллерами с регуляторами ослабления поля, статическими преобразователями увеличенной мощности для собственных нужд, системами наружного и внутреннего видеонаблюдения.

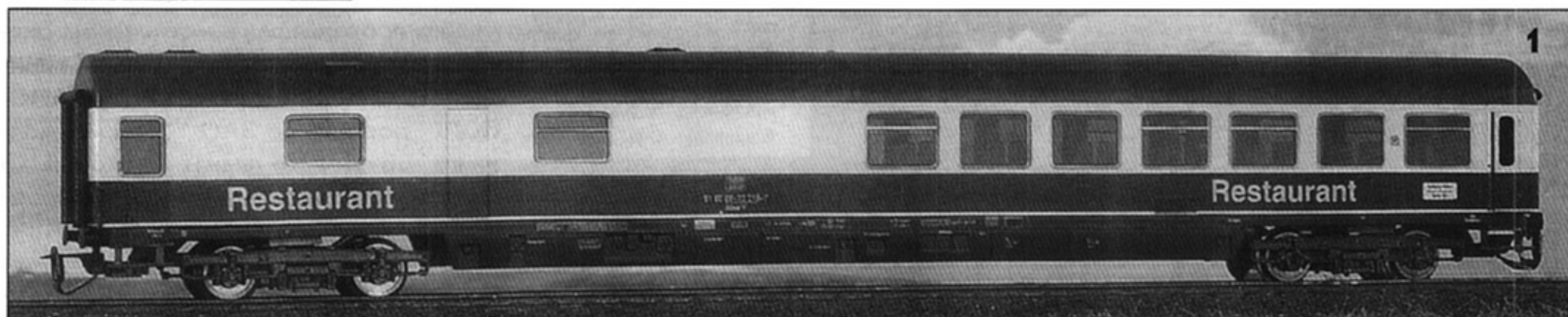
Тем же холдингом рекламировались электропоезда энергосберегающие постоянного тока ЭД4Э. №0001 находится в опытной пассажирской эксплуатации на Московской дороге. №0002 недавно прошел сертификационные испытания; серийное производство возможно уже с 2006 г.

Для переменного тока предлагается ЭД9Э. Среднегодовая экономия расхода электроэнергии для этих двух серий ожидается в 580 000 и 450 000 кВт/ч, соответственно. Для ЭД4Э обещана возможность рекуперативного торможения, вплоть до скорости 18 км/ч, против минимальных 55 км/ч у нынешних ЭД4М. Энергосберегающие комплекты оборудования были разработаны еще в 2001 г. Питерской «Энергосилой» - в настоящее время филиалом ОАО «Силовые машины».

...Пассажиры "Концептуальных электропоездов" Москва – Сергиев Посад и Москва - Владимир недолго наслаждались привычными тарифами: с 24 сентября 2005 г. стоимость проезда, к примеру, до Сергиева Посада была увеличена с 64 до 76 руб. До Владимира тариф увеличен со 143 до 172 руб. Решение, прямо сказать, рискованное; массовые летние перевозки завершены, в салонах и без того пустовато. Одновременно усилены крепкими парнями в камуфляже бригады контролеров-ревизоров.

Н.Семенов  
(по материалам прессы)



**Tillig**

Вагон-ресторан железных дорог DB. Вагон интересен своей конструкцией (прототип **WRmh**) (1). Вагон эксплуатировался с фирменными поездами Западной Европы на скоростных линиях. Будет интересен коллекционерам и модельстам для комплектования составов фирменных поездов. Интересен и комплект из трех вагонов (два синих спальных вагона 1 класса, вагон-ресторан тип **WR132** (с конструкционными изменениями). Этот набор предназначен для IV модельной эпохи (1965-1985 гг.).

Цистерна "Albizol" (фото Tillig) (2) (арт. 95 815) подойдет для 2 модельной эпохи. Эти цистерны использовались во времена Третьего Рейха. Напомним, что конструкция ци-

стерны достаточно интересна — клепаная рама и клепаный котел.

**BUSCH**

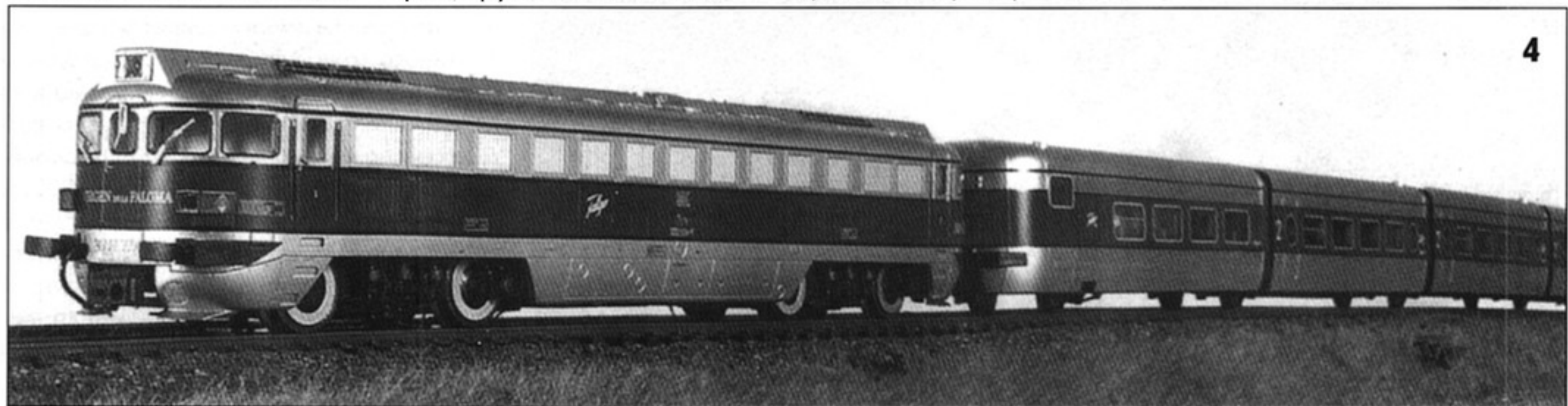
представили модель **Audi A6** в типоразмере HO (справа) (3). Одновременно появилась разновидность таксимерседес W-123. Последняя машина отличается высокой надежностью и во многих странах, в том числе в Германии, служит такси.

**BRAWA**

Продолжая выпуск **BR132** (в Германии известен под именем «Людмила»), предложил новый вариант в окраске железных дорог ГДР (DR) с номером 132 399-7. Артикул модели 41042 (5). Модель имеет белую окантовку по периметру колес тепловоза.



(далее на стр. 46)





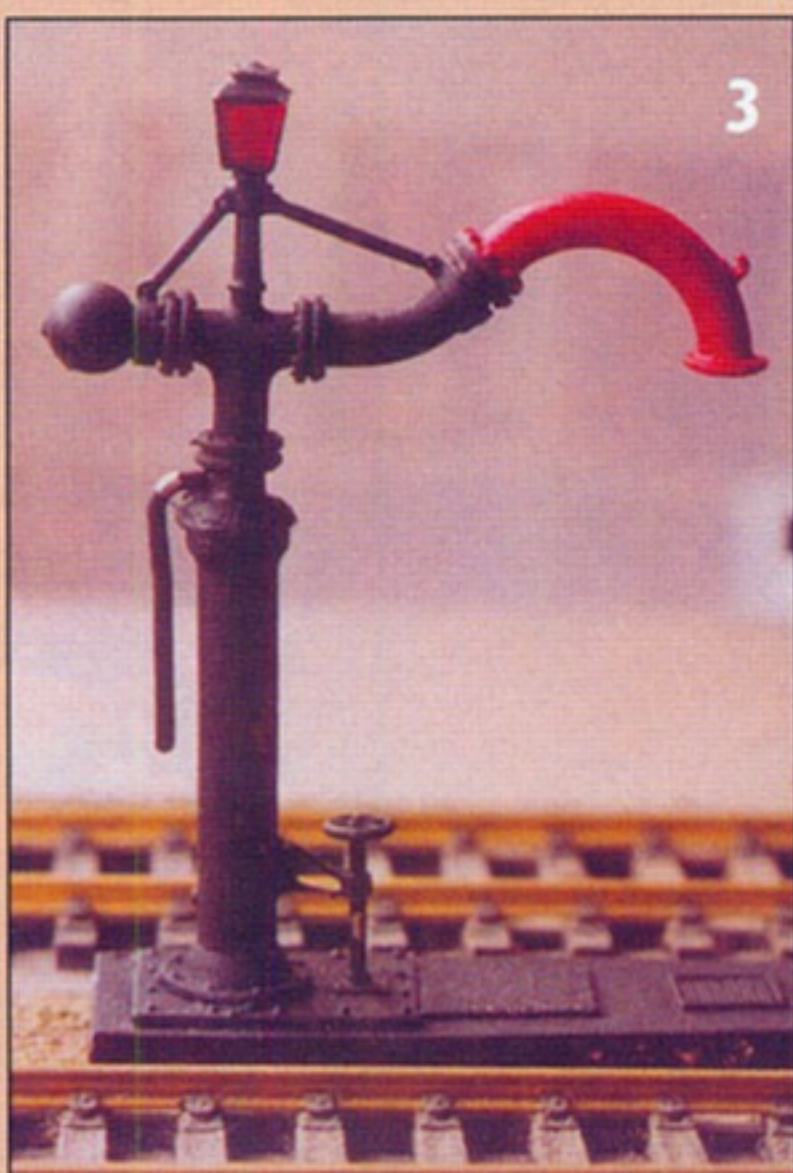


1. Тяговые испытания на макете из Свердловска немецкого тепловоза (серия 215) и отечественного легендарного ТЭЗ (автор модели Мих. Каминский). Фото Михаила Леонова

2. На фоне вокзала (автор Дм. Якуш) так выглядит "роковский" М62. Фото Дм. Якуша.

3. Модель гидроколонки типа 1890 г. русских железных дорог (фирма "Мастер")

4. Транспортер (автор Г. Клинов, г. Ногинск) на территории трансформаторной подстанции. Макет Московского клуба. Фото Мих. Каминского









Терентьев А.А., г. Екатеринбург

## МАКЕТ

### СТАНЦИИ "ХРУСТАЛЬНАЯ"

К открытию очередной выставки "Магистраль 2005" в г. Нижний Тагил Свердловской области на Детской Свердловской железной дороге был сделан очередной макет в типоразмере Н0. На этот раз он был сделан в системе ЛТ-модуль, двухпутным, со встречным движением. Глубина прямоугольных модулей выбрана 500 мм.

При разработке конструкции пришлось отказаться от одного из параметров ЛТ-модуля (Локотранс N7/2000). Это касается оси второго пути. Напомним, что главный путь по ЛТ-модулю проходит по оси фронта модуля на расстоянии 146 мм. А второй путь (дополнительный) располагается ближе к фронту модуля. При сохранении расположения оси главного пути, согласно нормам ЛТ-модуля - 146 мм, ось второго, дополнительного, пути пришлось отнести на 64,5 мм (вместо 46 мм по норме). Связано это с тем, что на станционных модулях использовались стрелки и флекс на балластной призме фирмы "Fleischmann". А в стрелочной уличке рельсовой системы этой фирмы расстояние между осями путей и есть 64,5 мм. Кроме того, при входе в поворотную кривую расстояние между осями путей должно быть не менее 59 мм (по нормам NEM для радиуса внутренней кривой 500 мм, как и сделано на поворотном модуле).

Вобщем, решение было принято - оставить расстояние между путями на станции и на других модулях неизменным - 64,5 мм. Макет в общей собранной конфигурации представляет собой большой овал, что позволяет самостоятельную эксплуатацию, как отдельного макета. В случае включения модулей макета в общую схему ЛТ-модулей, достаточно станционную часть переключить в режим однопутного движения, что позволит стыковаться с однопутными модулями других изготовителей. Для этого на дополнительном боковом пути входной и выходной светофоры сделаны съемными, на 3,5" разъемах типа "джек".

Станция состоит из двух модулей длиной 1000 мм и шириной 500 мм. Два перегонных модуля имеют такие же размеры. Поворотные модули имеют размеры 650 x 650 мм, их четыре. В полностью собранном состоянии весь макет занимает место размерами 3300 x 1300 мм.

На станционных модулях изображена станция "Хрустальная" в период до 2000 г. Это типовая станция Свердловской железной дороги, постройки начала XX века. Сейчас она имеет несколько другой вид - после капитального ремонта обшита современными материалами.

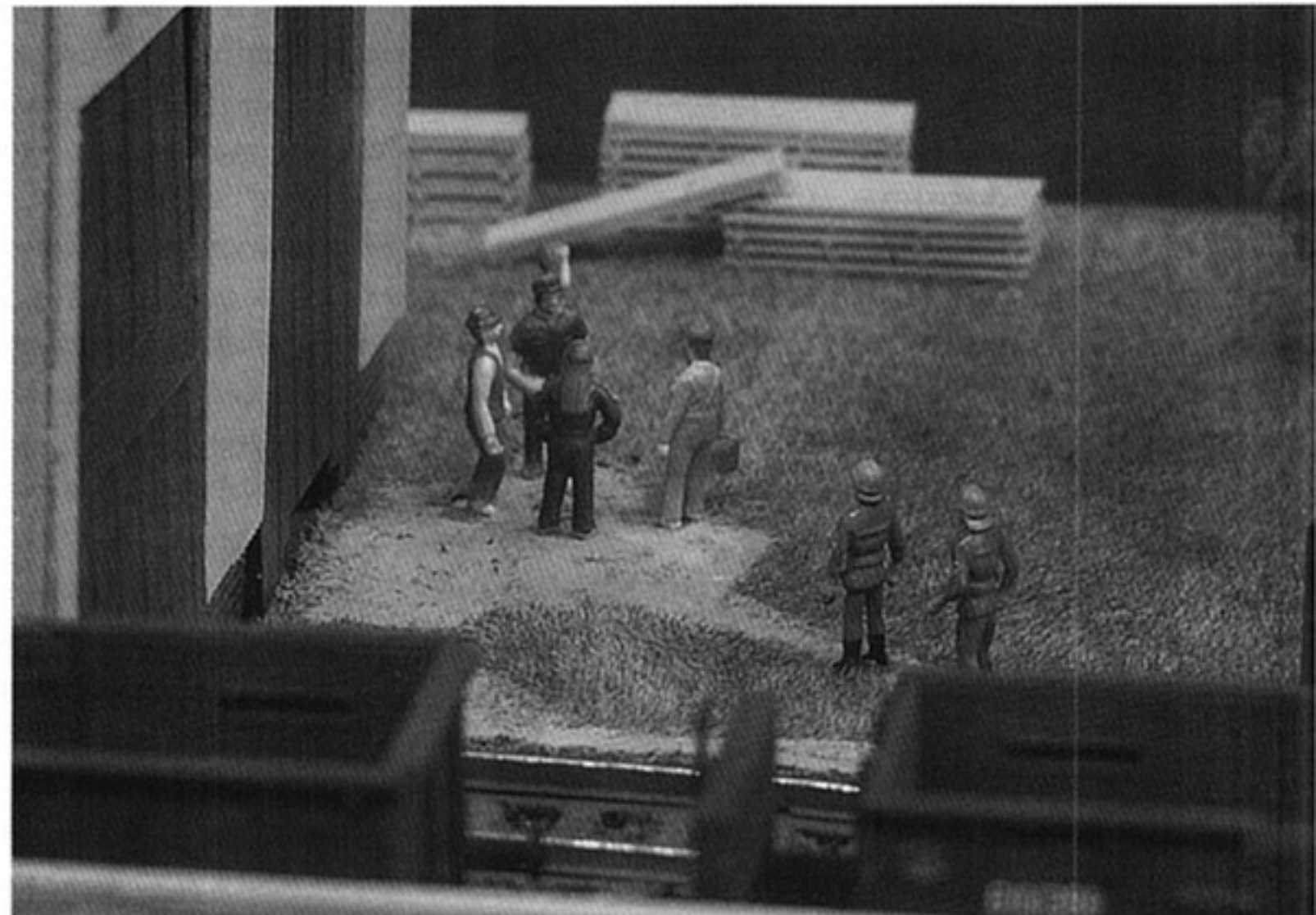
Путевая схема станции, как и в жизни, трехпутная, количество стрелок на макете - 7 шт., 5 светофоров в 2-х путном варианте (2 входных, 3 выходных), 3 светофора в однопутном варианте (1 входной, 2 выходных). Поворотные и перегонные модули изображают типичные среднеуральские пейзажи. В качестве дополнительной автоматики установлены три электромагнитных расцепщика. Конструкция привода выполнена самостоятельно на базе автомобильных 12-вольтовых реле. Работают надежно. Электропитание выполнено на базе двух, взаимно независимых блока питания Mehano. Эти блоки питания очень легки, работают надежно, кроме того, являются источниками стрелочного питания 16В. Можем сообщить также информацию для моделестов, что если в ваше распоряжение попался этот блок питания без электрического вывода для питания стрелок - не расстраивайтесь. Отличие такого блока от полнокомплектного (=12V, перем.16V) только в отсутствии разъема на корпусе и значительно более высо-



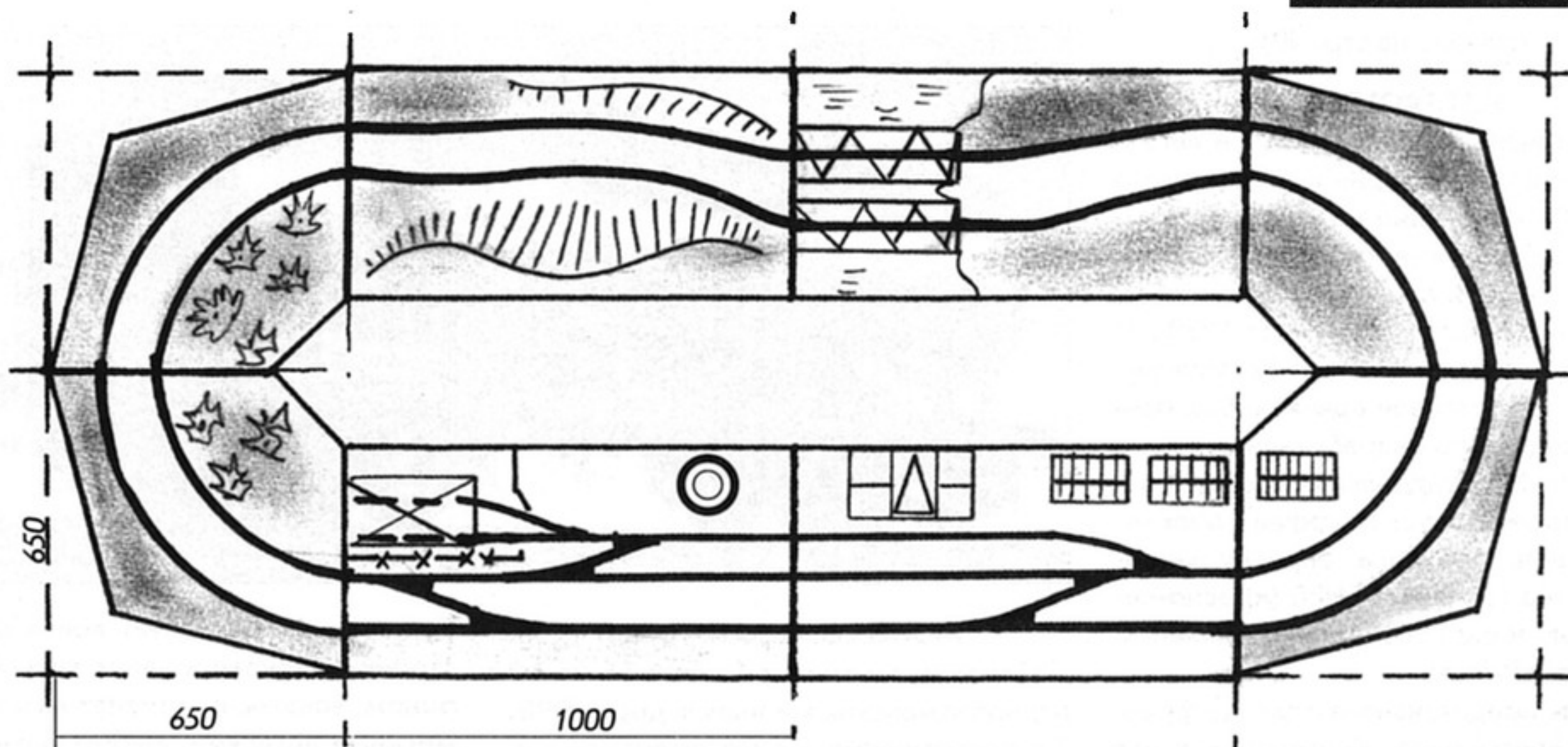




МАКЕТ СТАНЦИИ "ХРУСТАЛЬНАЯ"







кой ценой. Удобен пульт и тем, что переключение направления движения происходит только в нулевом (левом) положении регулятора. Т.е. в обратную сторону локомотив может двинуться только через полную остановку и дополнительное переключение направления движения. Удобно!

Относительно электрики можно добавить и то, что от макета блоки питания могут быть полностью электрически отсоединены, и вся рельсовая схема может быть включена в цифровой блок управления.

В работе над макетом использовались следующие материалы и комплектующие – травяной коврик и трава-присыпка Noch, деревья – от AuHagen, Noch, и мелкосерийных производителей из Польши, здание депо от Hornby, мосты, водонапорная башня от AuHagen, три домика – из набора отечественных полуказарм, перроны от "Пересвет", рельсовые плети на перегонных и поворотных модулях от Pilz. Фигурки людей использованы из китайских наборов "Playtown" (M1:72). Но

совершенно очевидно, что, по крайней мере, часть фигурок скопирована с фигурок фирмы "Preiser", т.е. фигурки на самом деле сделаны в масштабе 1:87.

Особое место на макете занимают бытовые миниатюры, которые, с одной стороны, позволяют колоритно насытить площадь макета и, с другой стороны, чрезвычайно улучшают восприятие всего произведения. Авторами созданы миниатюры – "Мальчик с коровой", "Болтушки", "Молодежь", "Планерка", "В лесу" и "Свалка".

Есть намерение продолжать изготавливать такие 2-х путные модули с целью увеличения размеров макета.

*От редакции. Пока версталась эта статья, макет из Екатеринбурга прибыл для участия в выставке в Москве, организованной по инициативе ВОЛЖД силами Московского клуба железнодорожных моделистов. Эта выставка состоялась со 2 по 8 ноября в помещении клуба в здании ЦДКЖ.*





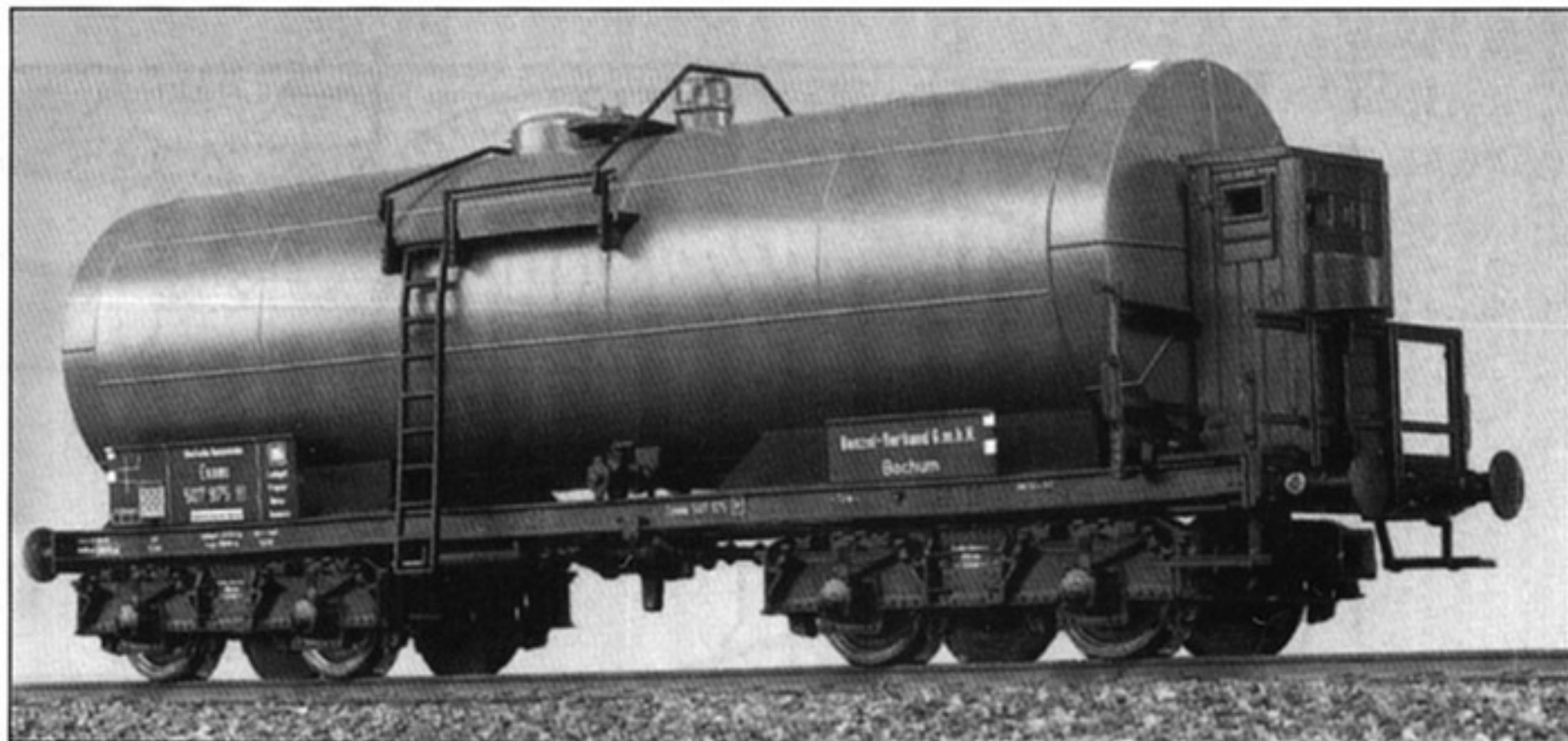
(Начало на стр. 40)

**ELECTROTREN**

Для любителей классических и легендарных поездов сегодня информация о **Talgo. (3)** Испанские поезда системы Тальго отличаются не только прекрасным комфортом, но и удивительной конструкцией, которая почти полвека (с 1950 г.!) работает на скоростных линиях Испании.

В качестве тяговой единицы был применен специально разработанный тепловоз серии 353 с гидравлической передачей (построен Краусс Маффай в Мюнхене). Модель получила окраску национальных жд Испании RENFE (красно-серебристый поезд) с собственным именем *Virgen de la Paloma*.

Модель предназначена и для оцифровки. Есть внутреннее оборудование для размещения фигурок пассажиров. Тепловоз сопровождается набором вагонов из 6 штук. Эта модель представлена для систем с трехрельсовым питанием. От Electrotren (до смены владельцев фирмы) тепловоз Talgo можно было купить и в двухрельсовом исполнении. Кстати, эту редкую вещь мы обнаружили в модельном магазине на Тульской.

**MODELLEISENBahn GmbH**

Представлена четырехосная бочка Западногерманских железных дорог DRB. Тип цистерны достаточно известен – т.н. "essen". Появится достаточно большое количество окрасок и вариантов надписей грузов. (5)

**AUHAGEN**

В продажу поступила популярная обновленная модель – вокзал **Moorbach** в ТТ. (арт. 13 321) (6) Размеры 356х120х100 мм. При доступной цене можно со-

брать привлекательную вокзальную постройку – вокзал из двух зданий с перроном, вокзальным туалетом и многими мелкими деталями. Набор укомплектован новыми аккуратными скамейками, собираемыми из 3 деталей. Здания можно, и нужно, электрифицировать, для упрощенной светоизоляции прилагается бумажная развертка. Для опытных моделистов, конечно, лучше поработать более тщательно над освещением. Вокзал может быть использован и для конверсий.











Гидроколнна. Карелия, 1991 г. Фото А.Васильева

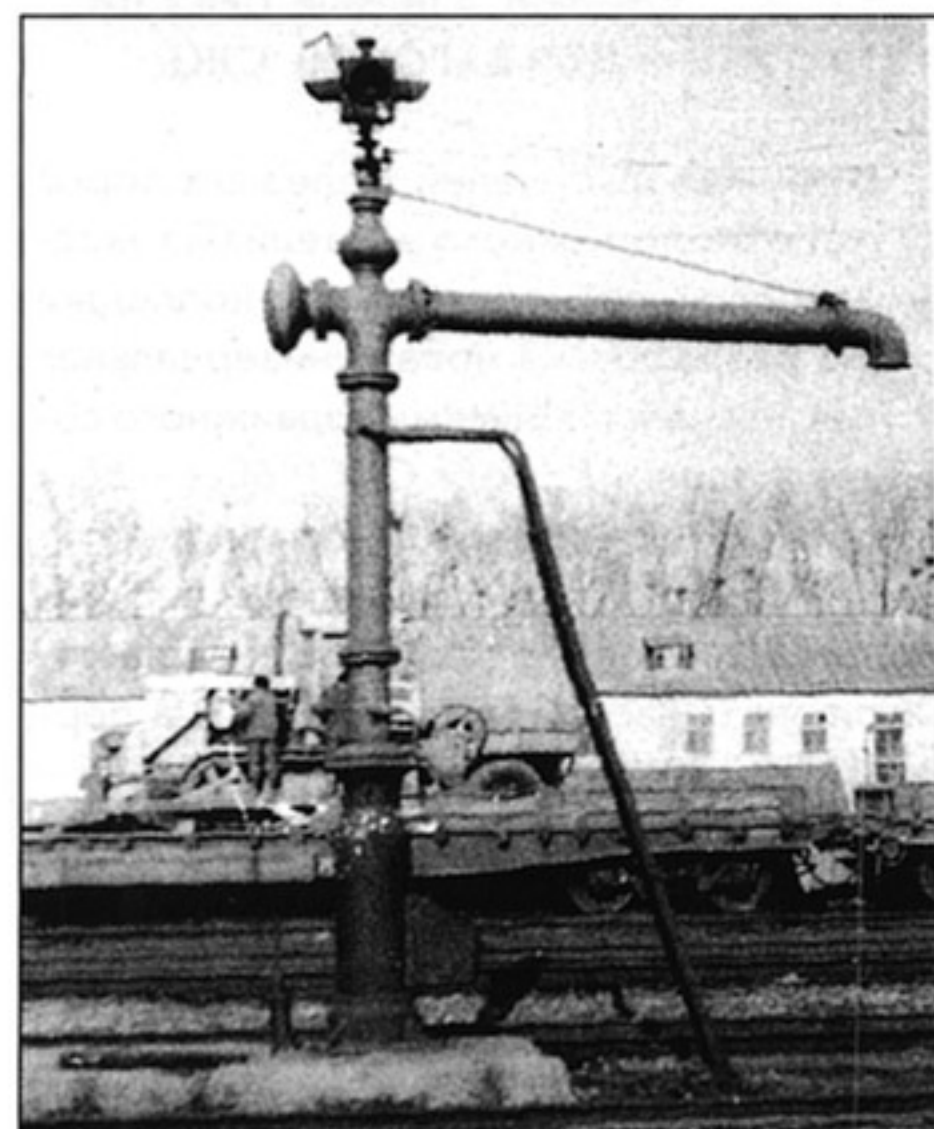
В помощь любителям российских железных дорог представляются чертежи гидроколнны типа 1936 года для снабжения паровозов водой. Чертежи выполнены Сергеем Воцеховичем с модели фирмы «МАСТЕР». Модель была, в свое время, изготовлена известным моделистом Белолипским, ныне покойным. Сама модель была любезно предоставлена нам известным московским моделистом Александром Рубцовым. Сегодня модели фирмы «МАСТЕР» недоступны для большинства любителей и появление этих чертежей будут весьма полезны всем, кто моделирует паровозную эпоху СССР.

Несколько слов об авторе чертежей. Сергей Войцехович, инженер,

моделист с большим стажем, проживает в г. Брянске. Его чертежи военной техники публиковались в различных журналах. Читатели ЛТ знакомы с публикациями Сергея в нашем журнале. Наша публикация не нарушает авторских прав, так как мы не снимаем копий с его работ для использования в коммерческих целях.

Несколько слов об устройстве модели гидроколнны. Изготовление модели предполагает, что хобот гидроколнны должен поворачиваться вместе со стояком для имитации подачи воды в тендер паровоза на станционных и экипировочных путях.

В нерабочем положении хобот стоит вдоль пути. На кране установлен фонарь с сигнальными стеклами. Фонарь информирует о положении



Гидроколнна русских железных дорог. Фотография из архива В.Мельникова.

## СНАБЖЕНИЕ ПАРОВОЗОВ ВОДОЙ



### Гидроколнна образца 1936 года

хобота (он же – сливной рукав).

Сигнализация была такая:

- хобот вдоль пути («Путь свободен») – днем видна поворачивающаяся часть, а ночью – белый огонь фонаря в обе стороны пути;

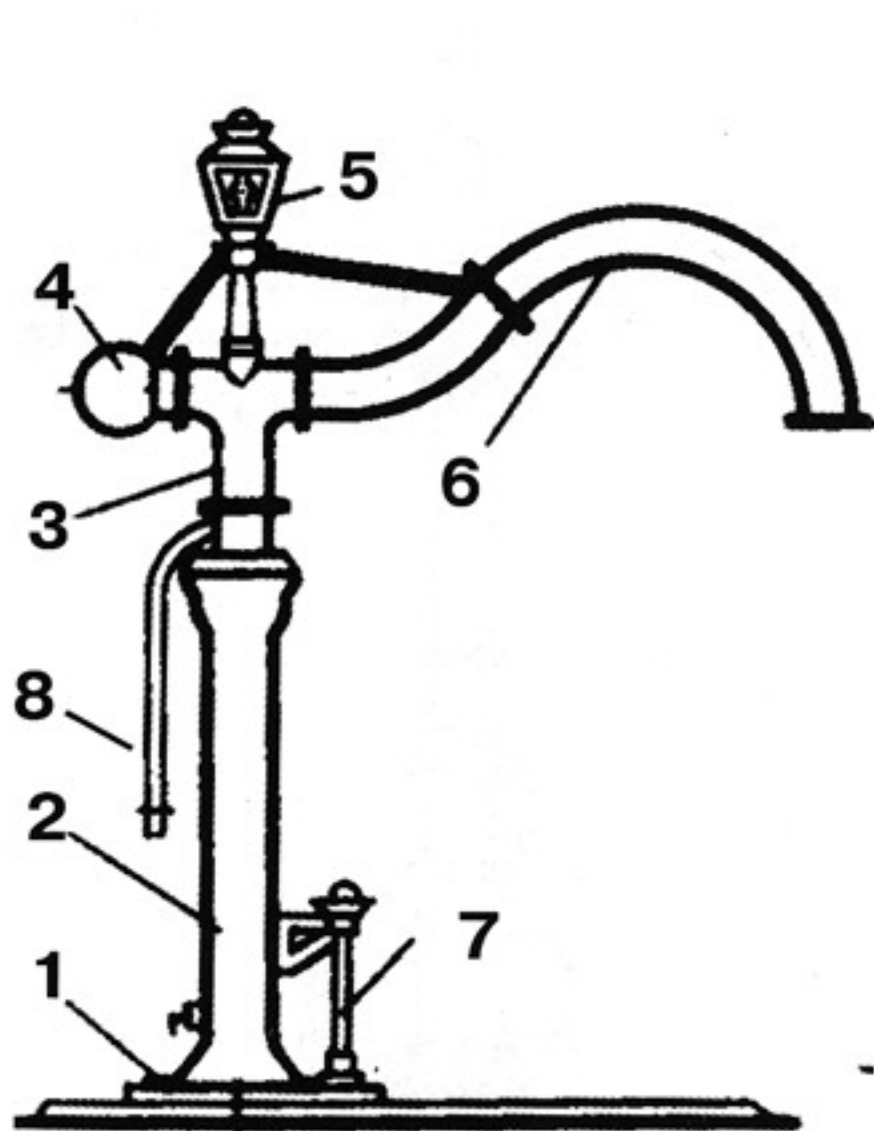
- хобот поперек пути («Стоить! Путь загражден») – днем виден повернутый хобот поперек пути, а ночью – красный огонь фонаря в обе стороны пути.

С сигнализацией связана и схема окраски гидроколнны.

Постамент – черный, стояк – серый или серебристый, хобот и воронка – красный.

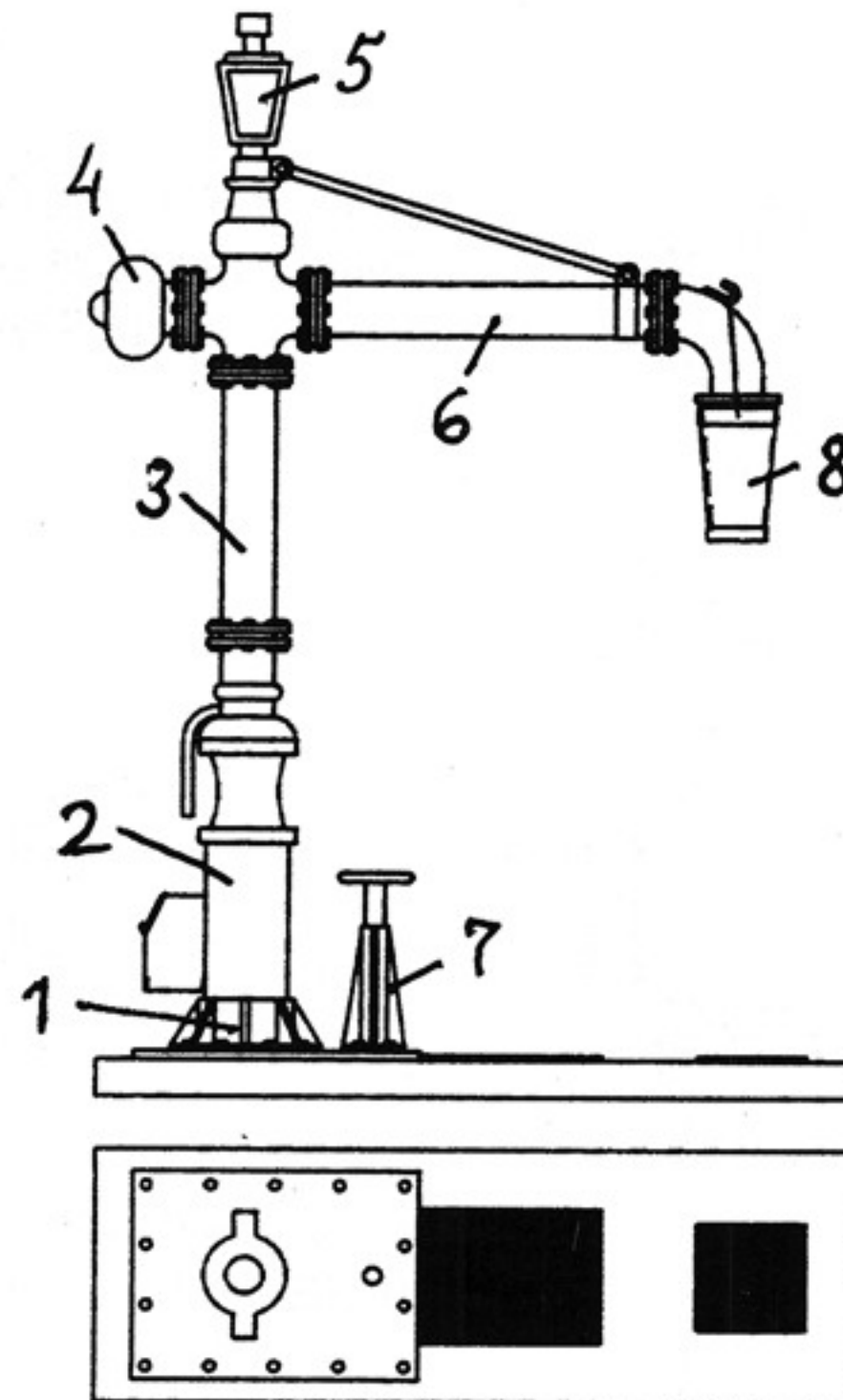
В. Мельников, член клуба Локотранс, член общества любителей моделей ПАКГАУЗ.





**Гидроколонна типа 1890 г.**

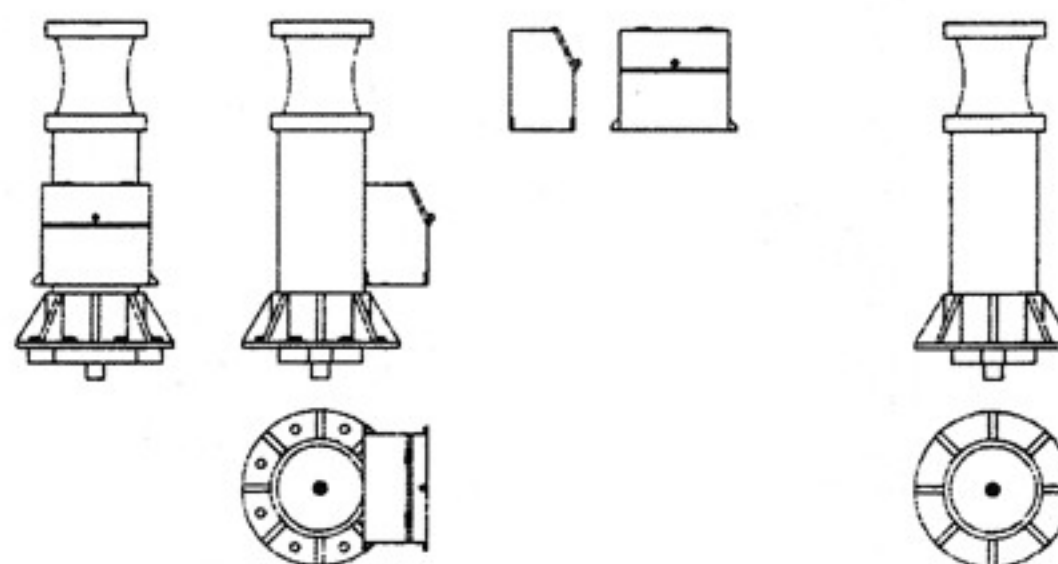
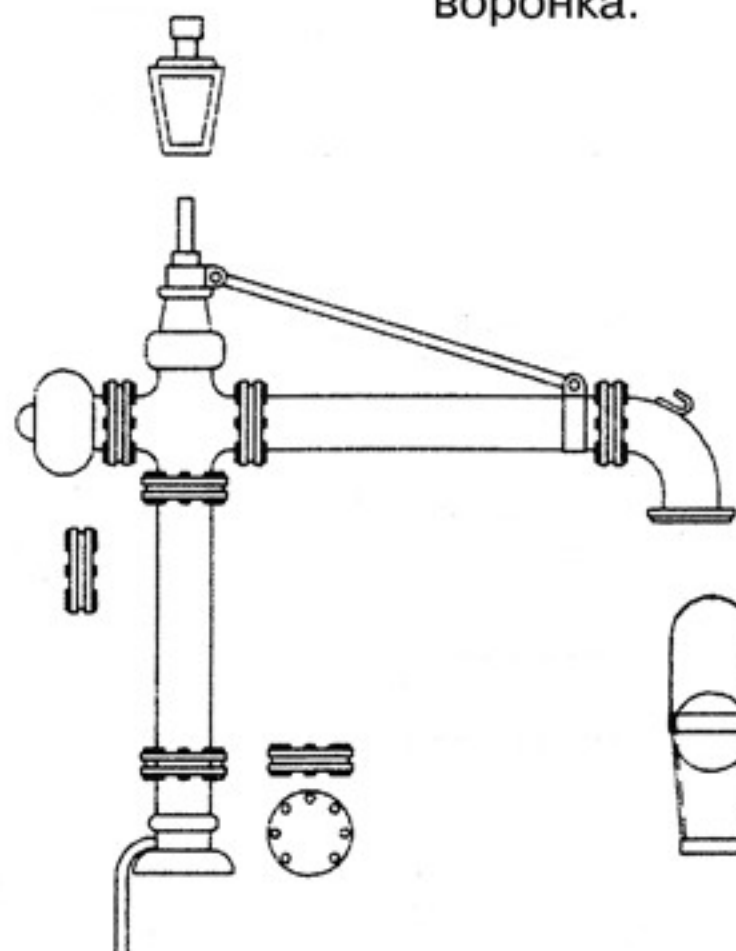
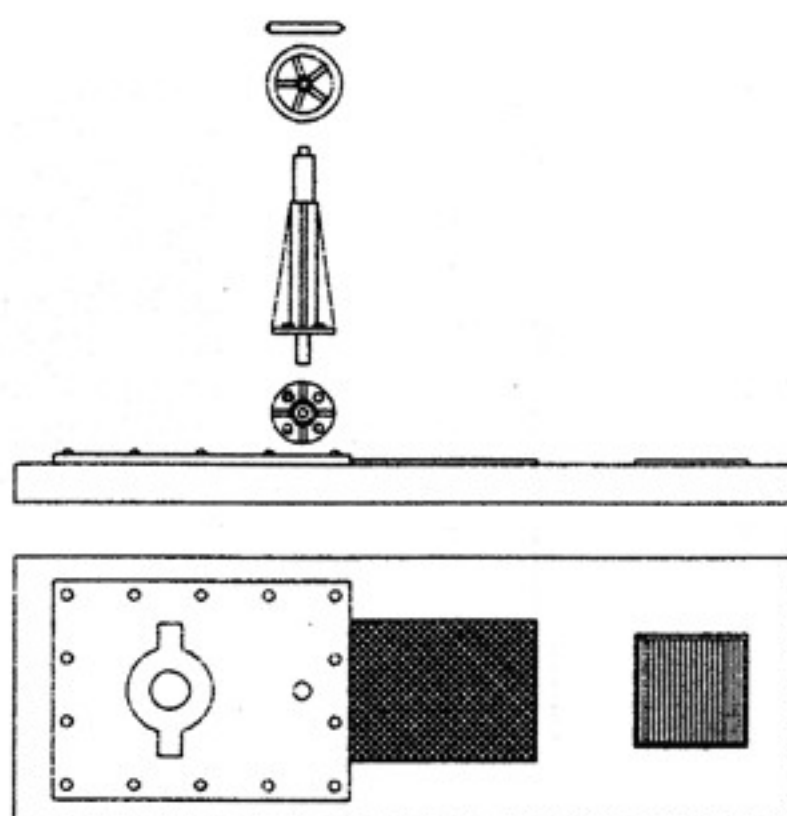
1- постамент; 2- опора стояка; 3- стояк; 4- противовес; 5- фонарь; 6- хобот; 7- штанга задвижки; 8- рукоятка для поворота гидроколонки



**Гидроколонна типа 1936 г.**

1- постамент; 2- опора стояка; 3- стояк; 4- противовес; 5- фонарь; 6- хобот; 7- штанга задвижки; 8- воронка.

Гидроколонна образца 1936 года  
для снабжения паровозов водой  
Детали 1:1

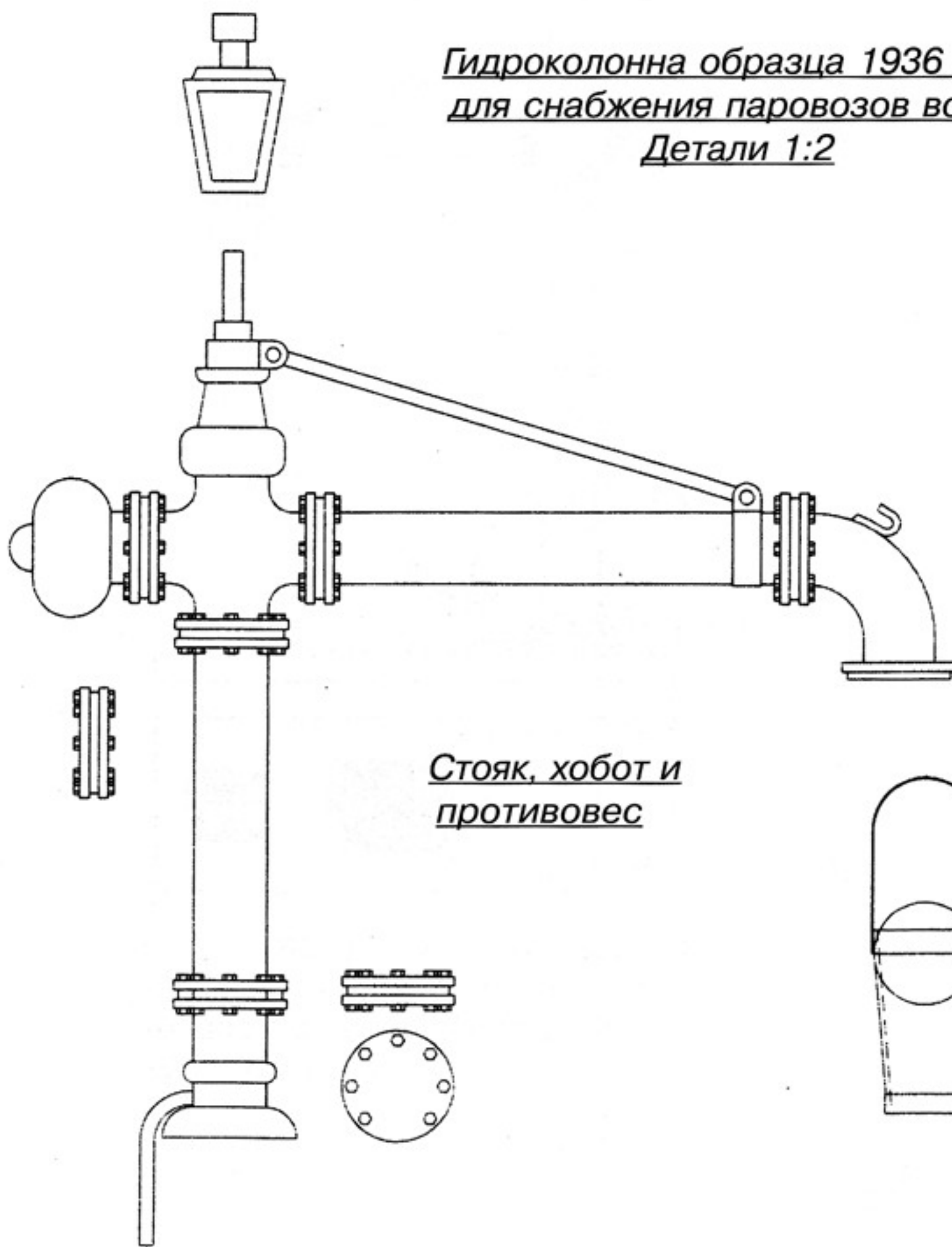


МАСШТАБ 1:87

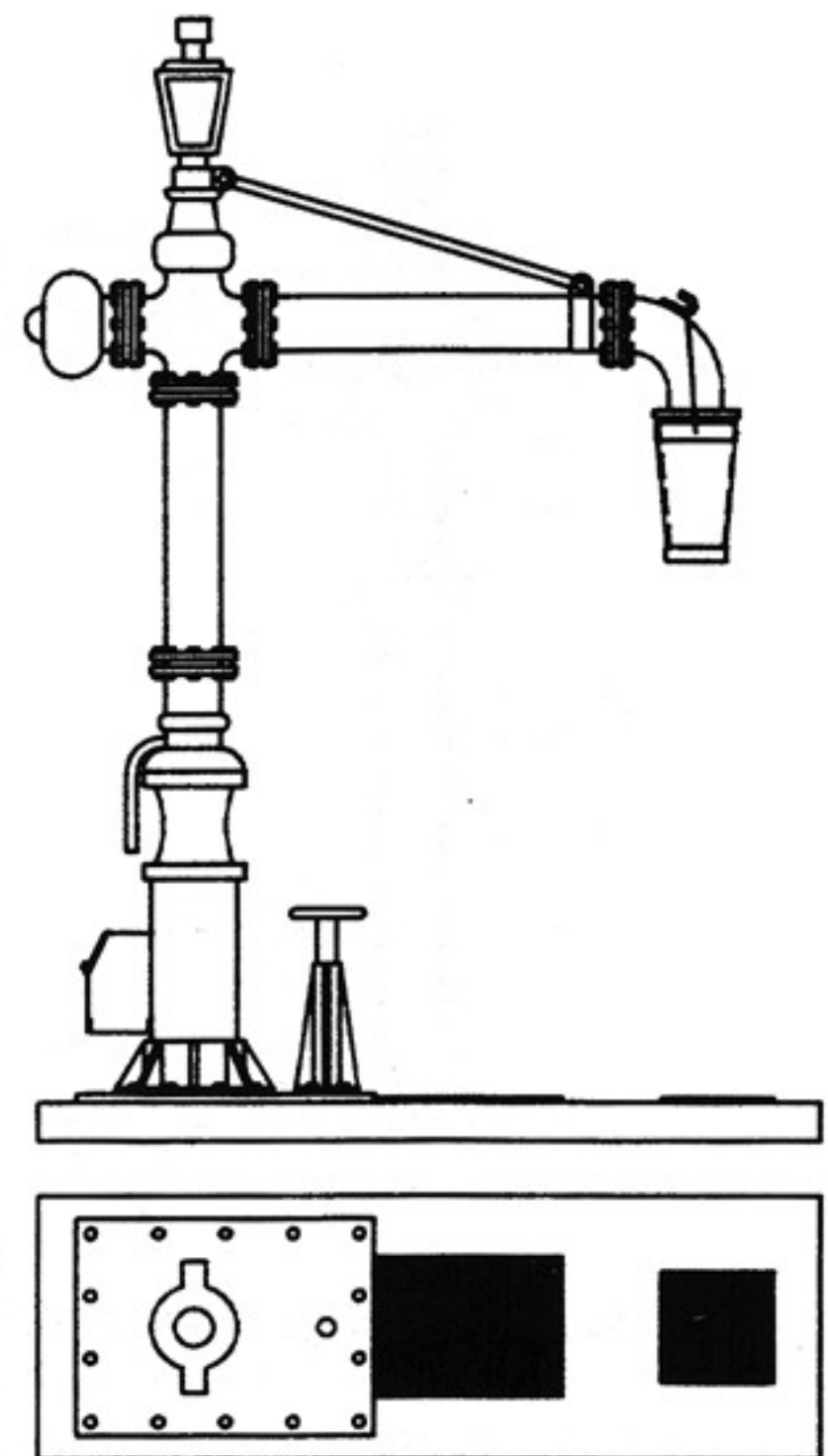
Чертеж выполнил С. Войцехович



Гидроколонна образца 1936 года  
для снабжения паровозов водой  
Детали 1:2

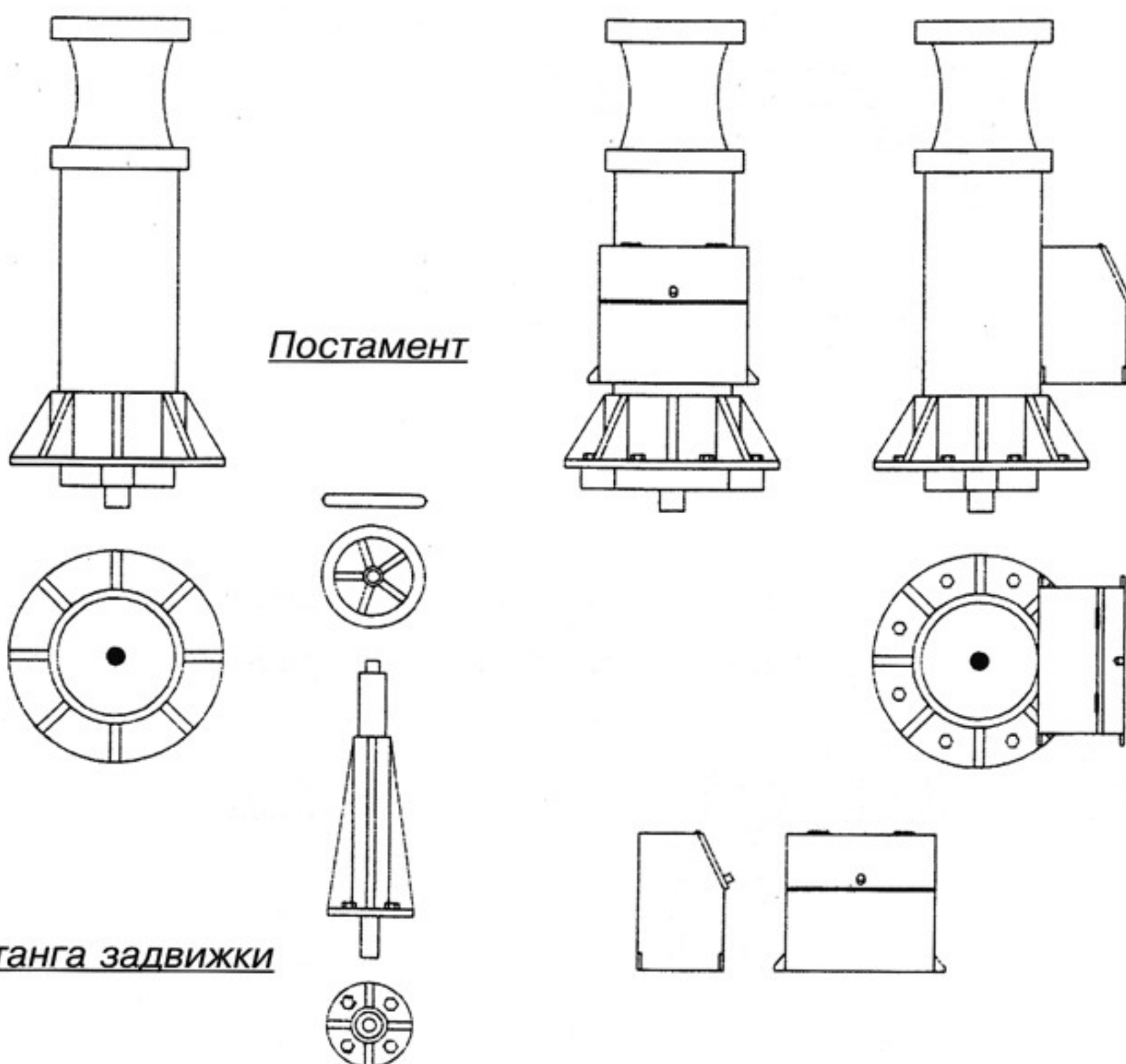


Стойк, хобот и  
противовес



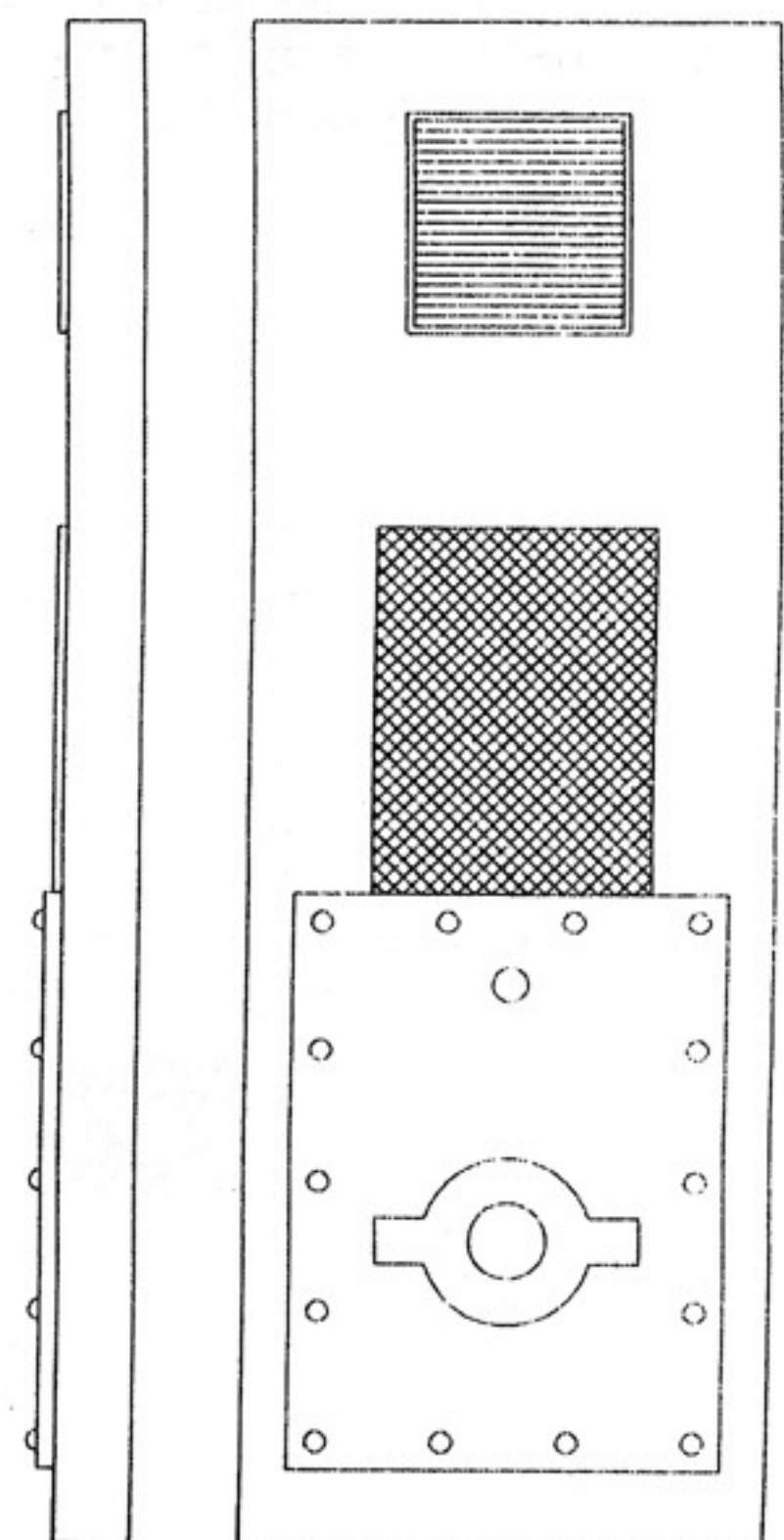
М 1:87

Воронка



Постамент

Штанга задвижки



Чертеж выполнил С. Войцехович





Гидроколонна в депо Подмосковная. 2003 г.

Фото А.Васильева

(слева) Гидроколонна на ст.Астапово (Лев Толстой). Фото Ю.Меркутова

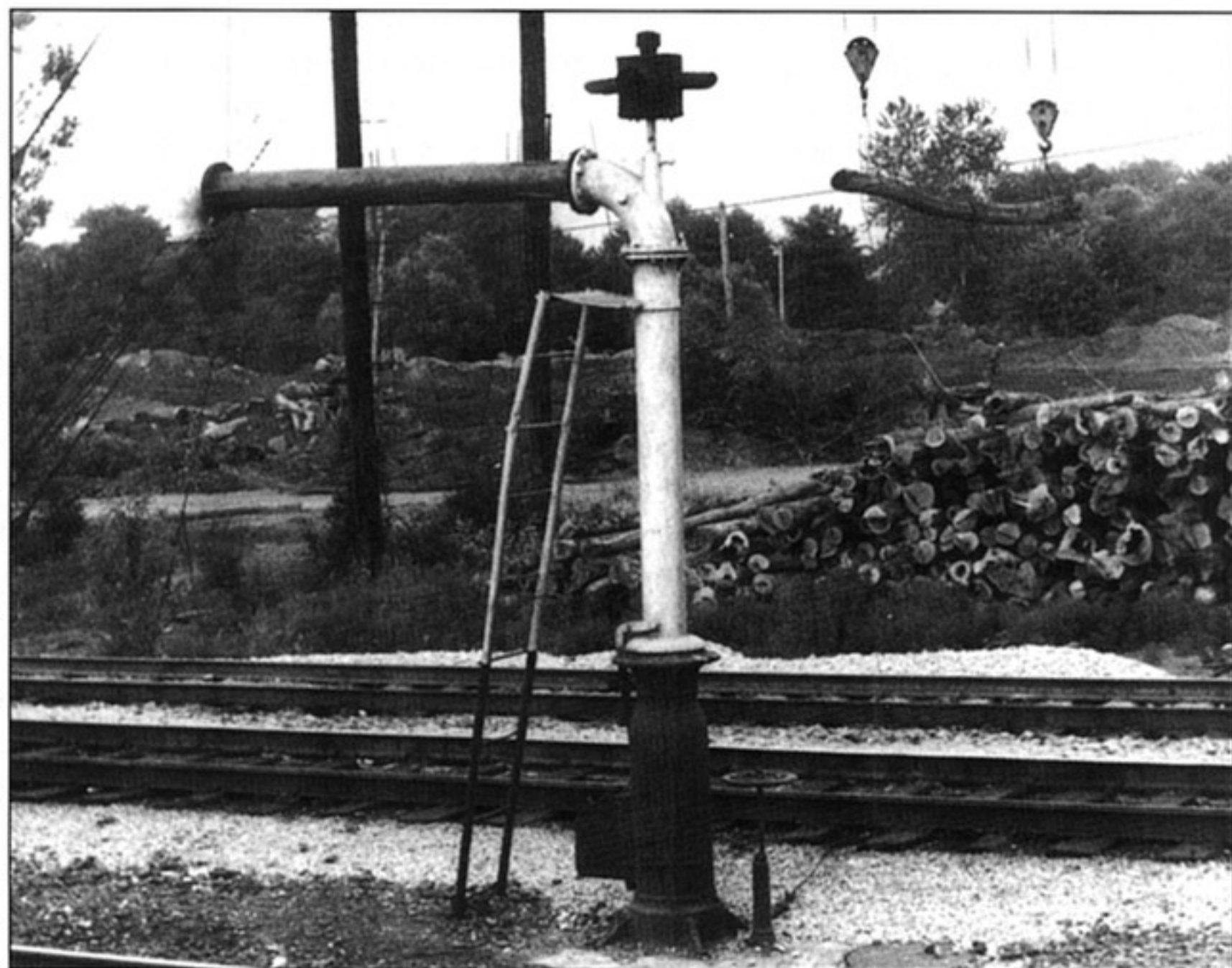
Гидроколонна.ст. Куринский Сев-Кав.ж.д. 1985 г. Фото А.Васильева

На отечественных железных дорогах применялись довольно разнообразные типы гидроколонн, как русского, так и зарубежного производства. В период расцвета строительства железных дорог имели распространение в России гидроколонны образца 1890 г. русской постройки

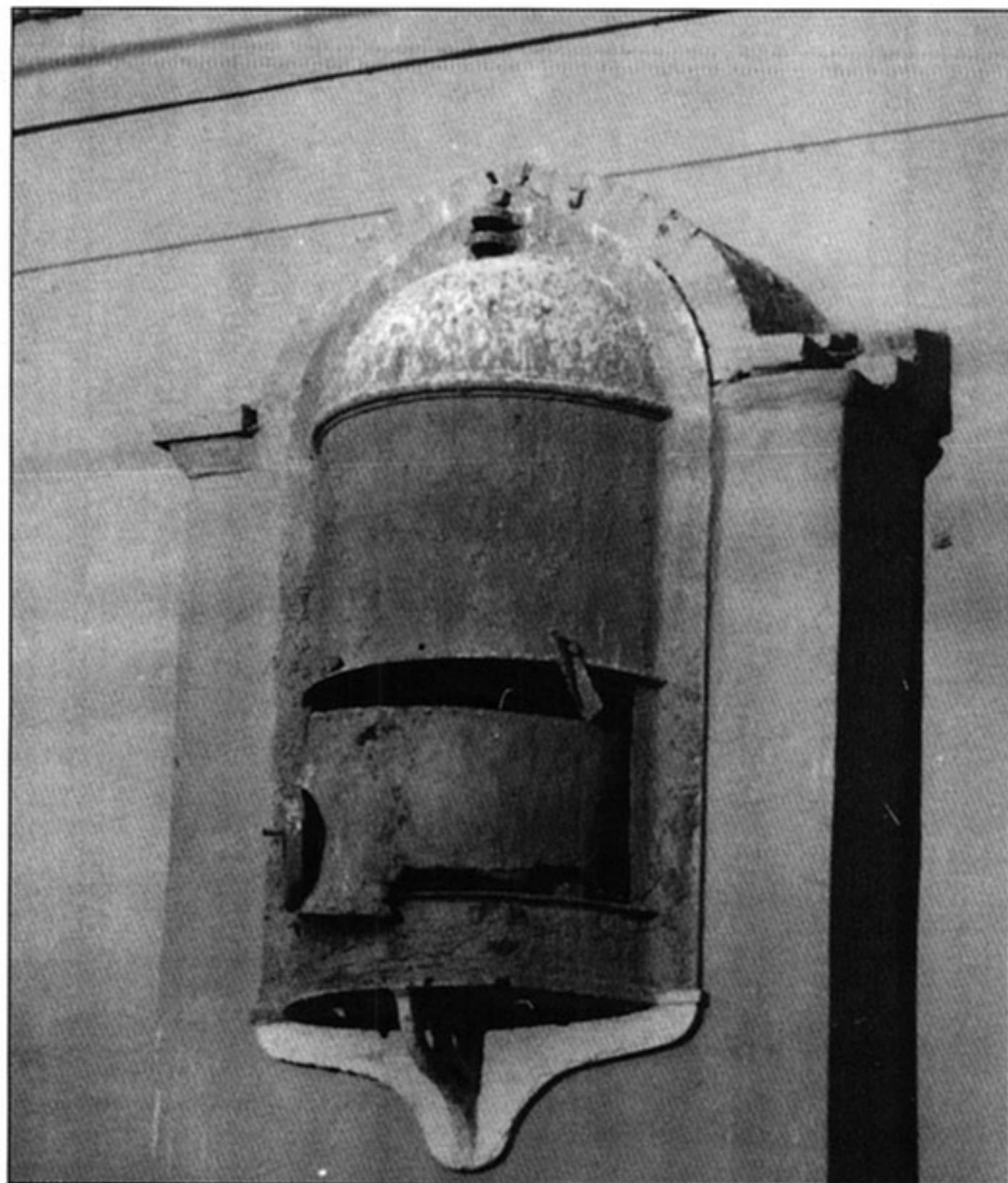
Гидроколонна состоит из вращающегося стояка с хоботом, постаменты и запорной задвижки. В нормальном положении хобот располагается вдоль пути и закрепляют. Для обслуживания сигнального фонаря гидроколонна могла иметь лестницу. Правда, с появлением электрических сигналов, лестницы на некоторых колоннах демонтировали или не устанавливали.

На выливном отверстии хобота устанавливают сетку или насадку с направляющим устройством, предохраняющим от сильного разбрызгивания воды при наборе. После окончания набора воды из стояка воду выпускают в колодец и далее в канализацию.

В начальный период развития паровозов и при невысоких заливочных горловинах — гидроколонны вполне справлялись со своими задачами. Воз-







вышение среза хобота над уровнем головки рельса составляло 3650 мм.

С появлением более мощных паровозов, потребовавших укрупнения размеров тендера, в 1936 г. утверждается новый тип гидроколонны - высота возвышения среза хобота была взята как 3780 мм, - который стал для снабжения мощных паровозов водой наиболее распространенным типом нормальной гидроколонны в советское время. Рабочее сечение такой колонны (диаметр) 200 мм.

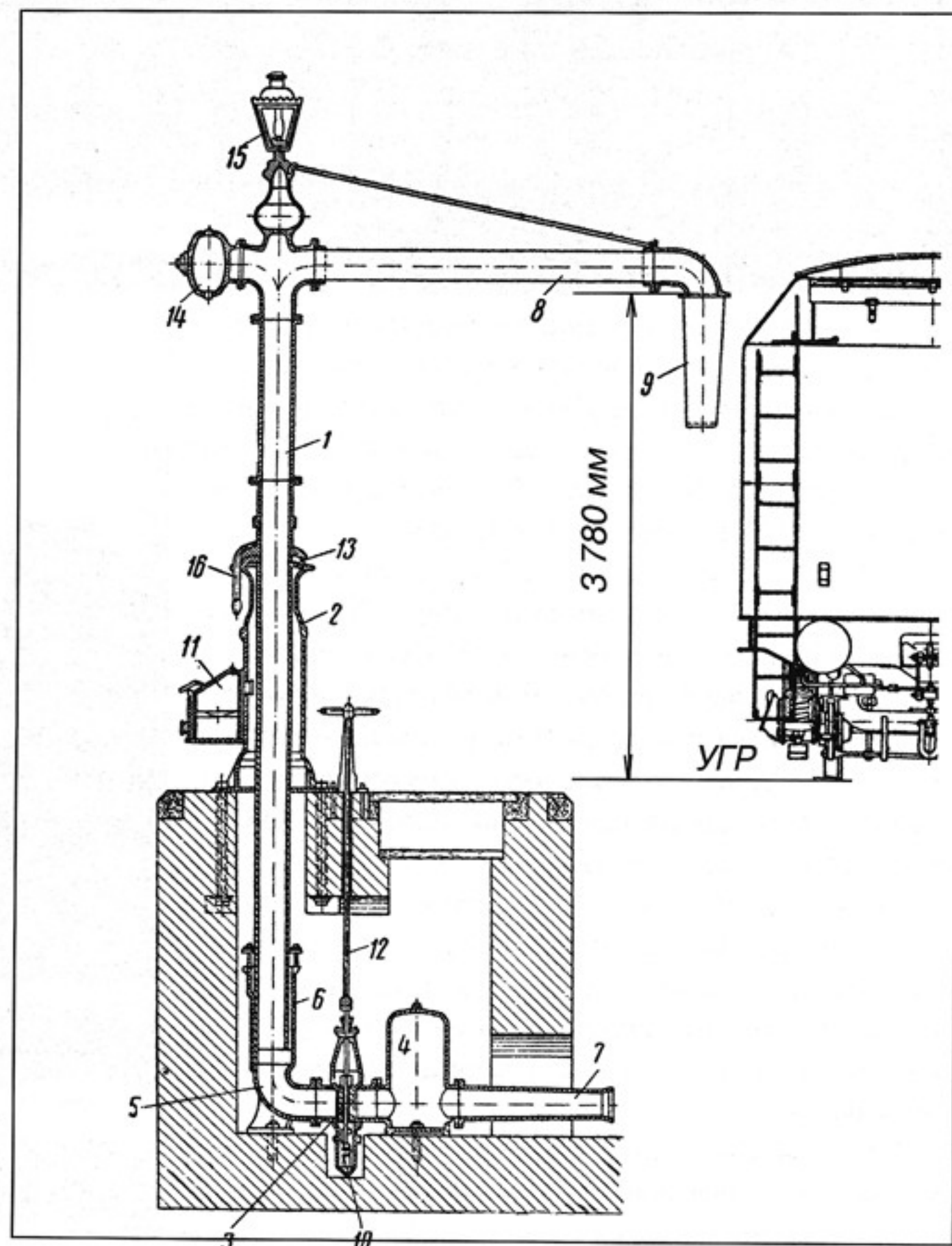
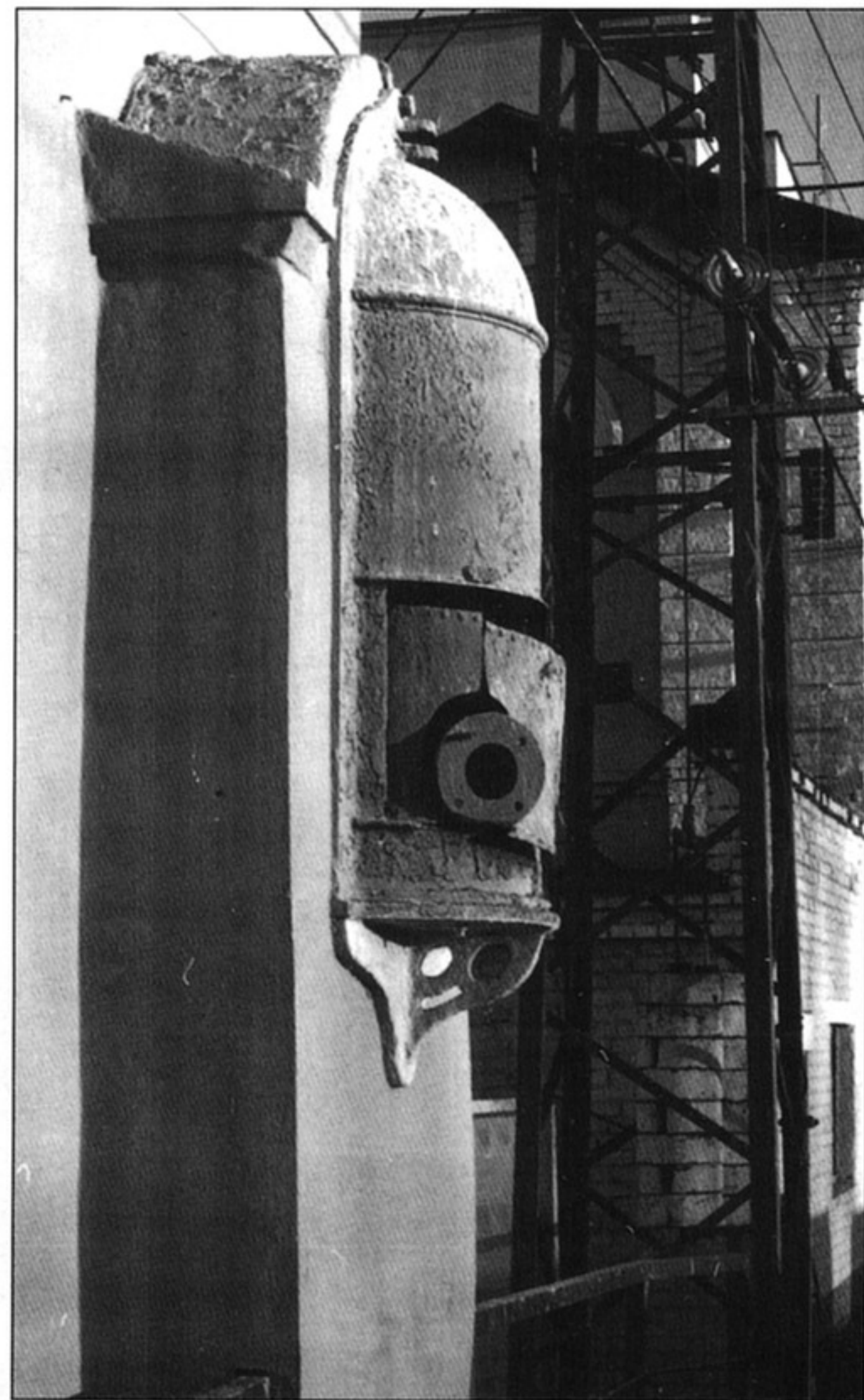
Колонны располагались на станциях в междупутьях для набора воды паровозами, а также устанавливались в депо.

При наборе воды в пути следования паровоз останавливается рядом с гидроколонной, так, чтобы была возможность набрать воду. Если паровозы следовали с большегрузными составами, то согласно ПТЭ (Правил технической эксплуатации) того времени паровоз грузового поезда мог останавливаться, и не доезжая до колонны. Затем паровоз

мог отцепиться от состава и подъехать к колонне одним паровозом.

Распространение на русских железных дорогах получили также настенные краны для снабжения паровозов водой. Это была поворотная чугунная конструкция с поворачивающимся хоботом гидроколонки в вертикальной или горизонтальной плоскости. Такие краны располагались в непосредственной близости от железнодорожных путей на стенках водонапорных башен, что позволяло увеличивать давление воды, а следовательно скорость заправки паровоза. На фотографии приведена конструкция такого настенного крана, уничтоженного вместе с башней в 2005 году на станции Раменское Моск. ж.д.

В условиях русских зимних холодов это решало проблему подогрева гидроколонн и предохранения от замерзания остающейся воды в стояке. В остальных случаях стояк обогревался специальной печкой. Высота обогреваемой части могла быть различной, в зависимости от климата. Это хорошо видно на стр. 55.



Гидроколонна и включение ее в водоразводящую сеть:

1- стояк, 2- чугунная опора, 3- задвижка, 4- воздушный колпак, 5- опорное колено, 6- сальник, 7 - подводящая труба, 8- выливной хобот, 9- воронка или струенаправляющая насадка, 10- устройство для опорожнения стояка, 11- печь, 12- штанга, 13 - шариковая опора стояка, 14- противовес, 15 - сигнальный фонарь, 16 - рукоятка для поворота гидроколонки.





Михаил Булгаков

## Охотники за черепами

Начохраны ст. Москва М-Б Белорусской дороги гр. Линко издал приказ по охране, которым предписывает каждому охраннику обязательно запротоколировать четырех злоумышленников. В случае отсутствия таковых нарушители приказа увольняются.

- Ну, мои верные сподвижники, - сказал начальник транспортной охраны ст. Москва-Белорусская, прозванный за свою храбрость Антип-Скорохват, - докладывайте, что у нас произошло в истекшую ночь?

Верные сподвижники побренчали заржавленным оружием и конфузливо скисли. Выступил вперед знаменитый храбрец - помощник Скорохвата:

- Так что ни чего не произошло...

- Как? - загремел Антип. - Опять ничего? Пятая ночь и ничего! Почему нет злоумышленников?

- Сказывают, сознательность одолела, - извиняющимся тоном доложил помощник.

- Так-с, - занял злоеще Антип, - одолела! Вагоны с мануфактурой целы? Никакой дьявол не упер вновь отремонтированного паровоза серии Ща? И никто не покушался на кошелек и жизнь начальника славной станции Москва-Белорусская? Дак это же что же? Я, что ли, за них, чертей, воровать буду сам?!

Сподвижники тоскливо молчали.

- Это, братцы, так нельзя, - продолжал ныть Антип. - Ведь это, выходит, что вы даром бремените землю. Какого черта вы лопаετε белорусско-балтийский хлеб? Кончится все это тем, что вас всех попрут в шею со службы, а вместе с вами и меня. Огромная такая станция и никаких происшествий! А ежели начальство спросит: сколько, Антип, ты поймал злоумышленников за истекший месяц? Что я ему покажу? Шиш? Вы думаете, меня за шиш по головке погладят?

- Нету их, - тоскливо запел помощник, - откуда же их взять? Не родишь их!

- Роди! - взвыл Антип. - Попирая законы природы! Гляди! Досматривай! Идет человек по путям: ты сейчас к нему. Какие у тебя мысли в голове? Ты не смотри, что у него постная рожа и глаза, как у педагога. Может, он только и мечтает, как бы пломбу с вагона скovyрнуть. Одним словом, вот что: в советском государстве каждая козявка выполняет норму, и чтоб вы выполняли! Чтоб каждый мне по четыре злоумышленника в месяц представил. Как это может быть, я вас спрашиваю, без происшествий?

- А ведь было происшествие ночью-то, - захрипел один из транспортных воинов, - мастера Щукина пес чуть штаны не порвал Хлобуеву; когда мы под вагонами лазили.

- Вот? - вскричал предводитель. - Вот! А говорит - нету! А дикие звери на белорусской территории, вверенной нам, это не происшествие? Поймать и убить! Убить на месте.

11/2005

ЛОКОТИНС

53

- Кого - мастера или пса?

- Мозгами думайте? Пса. И мастера ущемить: покажи мандат на предмет засорения станции хищными зверями. Одним словом - марш!

У мастера Щукина была счастливая звезда в жизни, и поэтому пуля проскочила у него между коленями.

- Что вы взбесились, окаенные?? - закричал ошалевший Щукин. - Чего же вы божью собачку обстреливаете?

- Бей его! Заходи! Штыком его! Убег, проклятый! А ты, борода, покажи мандат, какой ты есть человек.

- А, ты знаешь, Хлобуев, - засипел зеленея Щукин, - допьешься ты до чертей. Ты погляди мне в лицо...

- Нечего мне твое лицо глядеть. Достаточно мне твое лицо известно. Показывай удостоверение.

- Отлезь от меня, фиолетовый черт.

- А-а. Отлезь? Ладно. Бикин, бери его. Пущай покажет основание, по которому находится на путях.

- Кара-ул!

- Поори, поори...

- Кара!..

- Покричи мне...

- Кр... кр...

- Покаркай.

Вторым засыпался член коллегии защитников Ламца-Дрицер, вернувшийся в дачном поезде из подмосковной станции «Гнилые корешки» и избравший кратчайший путь через линию.

- Это вопиющее нарушение! - закричал заступник, конвоируемый Антиповым воинством, - я подам заявление в Малый Совнарком, а если не поможет, то в Большой!

- Хучь в громадный, - пыхтели храбрецы, - Совнарком разбойникам не потатчик.

- Я разбойник?! - вспыхивал и угасал Дрицер, как свеча.

- Ладно, бывают алистократы с портфелями карманы вырезают. . .

...Третьей - теща начальника станции с лукошком. - Отцы родные! Сыночки! Куда ж вы меня тащите?!

...И четвертой - целая артель временных рабочих полностью. С лопатами, с кирками и твердыми краюхами черного хлеба. Артельный староста, похожий на патриарха, стоял на коленях, ослепленный блеском оружия Антиповой гвардии, и бормотал:

- Берите, братцы, все. Лопаты и рубашки. Скидайте штаны, только отпустите христианские душеньки на покаяние.

Неизвестно, чем бы кончились Антиповы подвиги, если бы всевидящее начальство не прислало ему телеграмму:

Антипу.

Антип! Ты поставлен, чтобы злоумышленников ловить, но ежели их нету, благодари судьбу и сам их не выдумывай! Наш идеал именно в том и заключается, чтобы злоумышленников не было. Стыдись, Антип! Любящее тебя начальство».

Получил Антип телеграмму, заплакал и подвиги прекратил. Отчего и наступила на белорусской территории тишь и гладь.

1925 г.

(публикация в журнале «Юность» №12, 1987 г., с. 19-20)





## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ДУРЬ

Железная дорога - огромный мир, в котором есть все, что угодно: хорошее и плохое, грустное и смешное. Ну, и дури, конечно, хватает всякой - иногда безобидной, иногда не очень. Она идет от разных людей - от самих работников, от их начальства, от пассажиров...

Цель новой рубрики - обратить на эти явления внимание и, тем самым, попытаться их хотя бы уменьшить. Предлагаем читателям ЛТ присылать свои краткие наблюдения всего глупого, странного, нелогичного, происходящего в полосе отчуждения и вокруг нее. А я позволю себе сделать почин на двух примерах.

*А.С.Никольский, первый зам. Председателя ВОЛЖД*

### 1.

Кто поджидает электричку на московской платформе Каланчевская, может услышать по станционному вещанию такой перл:

«Электропоезд до Серпухова отправлением в 11-30 в отправлении отменяется» (далее повтор 1-2 раза).

Спрашивается, как это? В отправлении отменяется, а в прибытии остается что ли? Почему не сказать просто: «Такой-то поезд отменяется»? Нет, надо все сдобрить канцеляризмами, а вернее - сорными словами. Как тут не вспомнить Грибоедова: «Словечка в простоте не скажут - все с ужимкой».

### 2.

На некоторых пригородных станциях есть не две, а три высокие платформы (например, станция Голицыно). При этом один путь оказывается между двух

платформ. Если электричка прибывает на этот путь, ее двери ни за что не откроют на обе стороны. Отправляющийся на ней пассажир должен твердо знать, с какой платформы, в каком направлении надо садиться (кстати, и номера платформ не всегда легко обнаружить). А если он ошибся, или вообще окажется здесь впервые, то будет беспомощно бегать вдоль закрытых дверей, а потом наблюдать уход своего поезда, в который был не в состоянии сесть. А ждать пассажира, пока тот перебежит через мост, никто не будет.

Я наблюдал такие сцены и в Голицыне и в Лосиноостровской. Как-то спросил машиниста: «А чего не открыть-то на обе стороны?» Он ответил: «Нам запрещено». Я силен был понять - почему. Наверно, не хотят лишней работы для бригады проследить посадку с обеих сторон. Неужели так уж трудно?

Последний такой случай я наблюдал в Тушине в дни замены тепловоза в октябре с.г., когда все расписание на несколько дней пошло кувырком. И вот, в воскресный вечер, идет в Москву набитая людьми электричка, и пассажирам объявляется, что дальше Тушина она не двинется. То есть все, кто обычно выходят на Ленинградской, Дмитровской, Рижской, (то есть весь поезд) выгружаются в Тушине.

Платформы с двух сторон, но двери открываются, конечно, только справа, и густая толпа ползет к турникетам. Легко понять, что там творится. Между тем слева пустует платформа и те же турникеты!

Такое впечатление, что железнодорожные службы как-то недолюбливают этих пригородных пассажиров ...



**В советское время была такая рубрика в газетах: «Вести с полей», с рассказами о посевной и косовице. В наше время для таких новостей, что читаем мы в передовицах официальной прессы и сами реально видим в жизни можно назвать: «Вести с путей».**

*Вот первые вести:*

1. Локомотивное хозяйство Украины живёт не сладко. Иначе вряд ли бы на боку электровоза ЧС7-122 ТЧ «Октябрь» Южной жд «Укрзализныци» появился рекламный постер на тему шоколада и выпечки одной из украинских фирм! Большая клякса (в виде которой сделан постер) имеет цвет запёкшейся крови и издали наводит на мысль о немалом количестве жертв этого электровоза. Будем надеяться, что это (средства от рекламы, а не тяжёлые ассоциации) подсластит тяжёлую жизнь украинских зализничников.

*С.Остроглазов*





**Гидроколнна в депо Подмосковная. 2003 г.**

Фото А.Васильева

**Снабжение паровоза водой во время ретро-тура на ст.Кавказская. 1999 г.**

Фото О.Сергеева

**Гидроколнна на ст.Кавказская. 2003 г.**

Фото В.Склярова

**Пригородный поезд на ст. Кын. Слева - сохранившаяся гидроколнна. 1997 г.**

Фото А.Колесова







Пассажирский электровоз ЧС4, мощность 5100 кВт, максимальная скорость 180 км/ч, строился заводом Шкода 1966-72 гг.