

12/2005 (110)

АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.lokotrans.info

ЛОКОТРАНС

От Троицка до Орска
Первый во всех смыслах
Электровозы завода LEW
Музей в Екатеринбурге
Железнодорожные легенды:
БЖРК

ИЗДАЕТСЯ С 1993 ГОДА





Автомотриса АЧ0-001. (зав. №6454, год постройки 1977) Эта уникальная машина оказалась в ТЧ5 Южной ж.д. (Украина) и используется для служебных поездок руководящего состава Полтавского отделения Южной ж.д. Содержится в прекрасном состоянии. Фото выполнено А.Марковым на Киевском вокзале г.Полтава в феврале 2003 г.

"Старожил" среди тепловозов **ТЭП70-0030** (приписки депо Полтава Южной ж.д. (Украина) с поездом №489 Челябинск-Одесса на Южном вокзале г.Полтава. 1 сентября 2005 г. Фото А.Маркова



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(496) 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)
А.Ан.Васильев (Москва)
Дм.Веревкин (Санкт-Петербург)
С.Волков (Ростов/Дону)
В.Власенко (Таганрог)
А.Голубенко (Таганрог)
В.Галкин (Москва)
Я. Дорошенко (Прага)
П.Егоров (Москва)
А.Иоффе (Москва)
И.Ивонина (Раменское)
Э.Ершов (Женева)
П.Кондратьев (С.Петербург)
О.Корешонков (С.Петербург)
А.Колесов (Екатеринбург)
М.Каминский (Москва)
М.Кацер (Новочеркасск)
С.Лизунов (Пензен. обл.)
Дм.Мамин (Москва)
В.Мельников (Брянск)
А.Никольский (Москва)
Н.Палиенко (Киев)
Р.Хубиев (Ставрополь)
А.Расчектаев (Челябинск)
Дм.Строкань (Астрахань)
Н.Семенов (Монино, Моск. обл.)
Дм.Чернов (Истра, Моск. обл.)
Ю.Филатов (Омск)

Подписка через редакцию:

1 полугодие 2006 (1-6) 540 руб.

Подписка на 2006 г (1-12) 1080 руб.

Оплата почтовым переводом:

РОССИЯ 140100, Московская обл.,
г.Раменское, а/я 38,
Ивониной Ирине Александровне

Точка зрения авторов может не совпадать
с мнением редакции

Ответственность за содержание рекламы несет
рекламодатель

Перепечатка или использование материалов

допускается со ссылкой на источник

Редакция вступает с авторами

вводящую переписку

Свидетельство о регистрации №77-1666

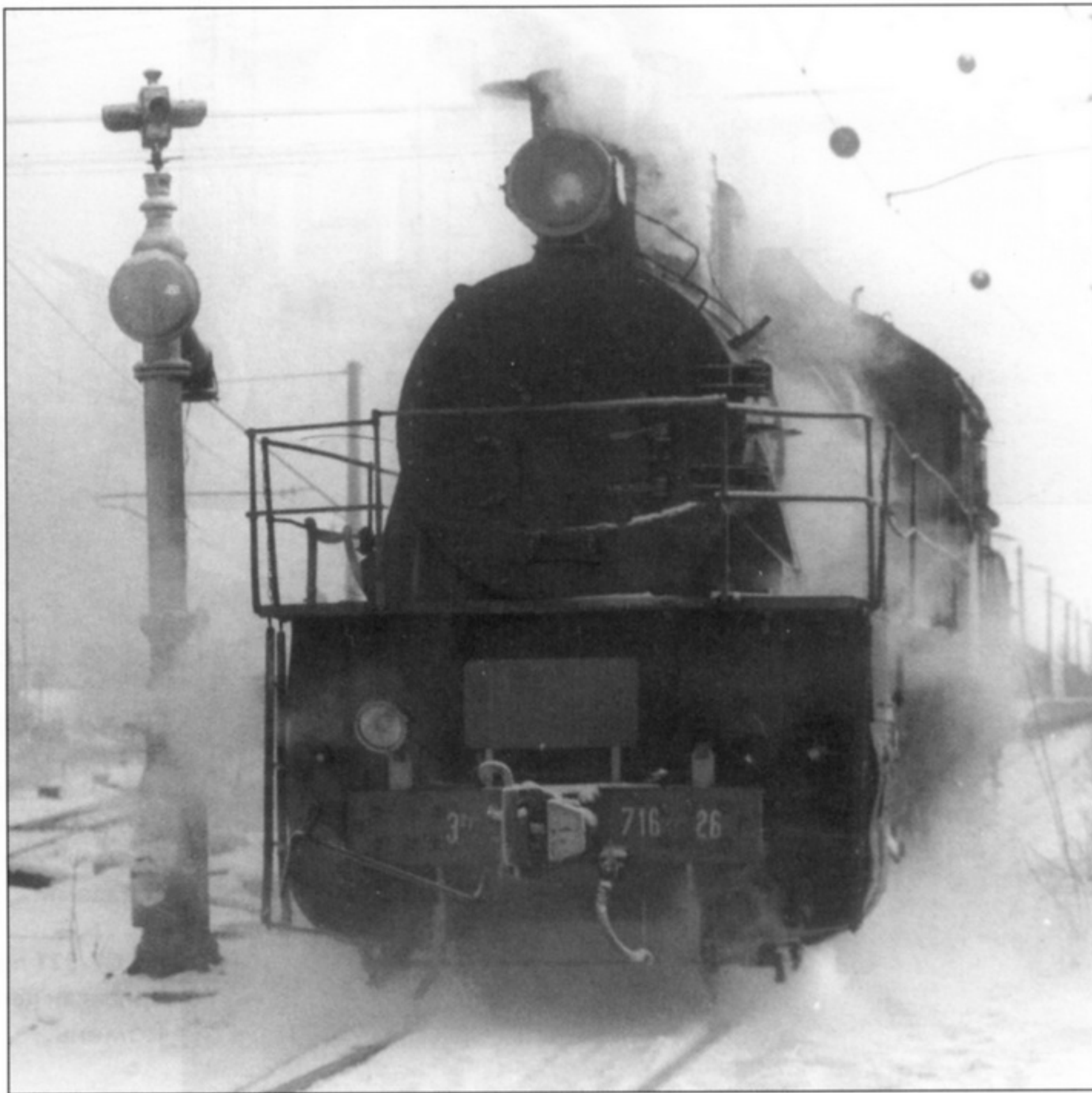
Заказ № 8806 Тираж 1000 экз.

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

В розницу цена свободная

© "Локотранс"

www.lokotrans.info



Зима. Станция Калинин. 1987 г. Фото А.Васильева

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛОКОТРАНС ЭНТУЗИАСТОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И МОДЕЛИЗМА

"Моделизм", Москва, Варшавское шоссе, 9. Детская ярмарка на Тульской, 2-й эт., пав.26-67. Т. 8-926-234-80-58
(в наличии все номера, самые низкие цены по Москве)

Политехнический музей Москва, М.Лубянка, подъезд 1. Книжный киоск

Центральный Детский мир, Москва, М.Лубянка, Театральный проезд 5. Секция железных дорог

"МЖТ", ст. Санкт-Петербург - Варшавский

"ЦМЖТ", ст. Санкт-Петербург, ул. Садовая 50

Клуб, Санкт-Петербург, наб. Обвод. кан., 114, ДК им. Карла Маркса, по средам с 16.00 до 18.00

Если Вы не можете купить ЛТ в этих местах - обратитесь в редакцию

ЛОКОТРАНС МОЖНО ВЫПИСЫВАТЬ И ЗАКАЗЫВАТЬ ОТДЕЛЬНЫЕ НОМЕРА

напрямую из редакции: Россия, 140100 Раменское, Моск. обл., а/я 38.

e-mail: lokotrans@teleconf.ru



4
10

12

20

28

16

34

36

42

46

54

ПАНОРАМА ИСТОРИЯ

История Каунасского тоннеля

От Троицка до Орска

ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

Первый во всех смыслах (Краснодарскому трамваю - 105 лет)

МУЗЕЙ

Музей в Екатеринбурге

Музей локомотивного депо (Барабинск)

ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Электропоезда завода LEW

ИЗ ЛИЧНЫХ КОЛЛЕКЦИЙ

ПАКГАУЗ

МОДЕЛИ И ПРОТОТИПЫ

Гидроколонны зарубежных типов на отечественных железных дорогах

ВЫСТАВКИ

Выставка в ЦМЖТ. Ноябрь

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛЕГЕНДЫ

БЖРК

ПРИВЕТ С ДОРОГИ

Западный экспресс

Обложка: Л-0029 с ретро-поездом. Ростов-на-Дону. Фото В.Буракова

В кадре: "Декапод" на клубном макете в ЦДКЖ. Фото Мих.Каминского

Обложка: ТЭ114-0067, ППЖТ, г.Бокситогорск, август 2002 г. Фото Ильи Семенова



ТЭМ2-4004, собственность Астраханского тепловозоремонтного завода; используется для маневров и испытаний (обкатка). Фото Строкань Дмитрия



Самый старый номер **ТЭМ2 №0004** работает в Брянске II Мск. Ж.д. Тепловоз построен в 1964 г. (по табличке). До 2003 г. Тепловоз был приписан к депо Унеча Мск.ж.д., а после 2003 г. был передан в депо Брянск II, где и работает до сих пор с хозяйственными поездами. Фото и информация В.Халимова

ЧС7-321 последний электровоз из Чехии в России. Приписан депо Свердловск-пасс., декабрь 2000 г. Тюмень. Фото С.Пальянова

Тепловозы ЗМ62У проходят ремонт в ОАО "ТРЗ". Отремонтированы все машины, приписанные к депо Кемь, а так же несколько машин депо Суоярви.

У тепловозов появилась вторая жизнь, и они будут продолжать мерить бескрайние просторы Карелии на радость машинистов и энтузиастов железных дорог.

ЗМ62У-0005 с секцией "В" от 0003 в депо Сортавала.

Фото Игоря Бекирова





ТЕП70-0030
приписки депо
Полтава Южн.ж.д.,
сентябрь 2005 г.
Фото А.Маркова

А.А. Марков

ТЕП70
№ 0030
(Полтавский)

Из моих архивов было известно, что самым ранним работающим тепловозом в серии был ТЭП70-0030. Но запись о нем была от 1997 года, что вызвало сомнения в его существовании. Это был, кстати, и первый тепловоз этой серии, приписанный ТЧ-5 Полтавы ЮЖД. Там же мне известны под номерами ТЭП70-0046 (кремненчугский); № 0047 – (ромненский); 0054, 0062, 0068 – (люботинские) и др.

Ситуация сложилась так, что мне в этом году довелось побывать в Полтаве и, конечно, я первым делом побывал в депо ТЧ-5 Южной ж.д. И, вот, удача! Из ворот депо прямо мне – ТЭП70, в новой окраске и, я не поверил глазам! Это был № 0030 – «живее всех живых»! Тепловоз неспешно проследовал к Южному вокзалу г. Полтавы и стал, ожидая свой поезд...

Со стороны Харькова прибыл ТЭП70-0144 (зав. № 2484) приписанный к депо Люботин Юж.д. Наш «герой» - 0030 - прибыл на смену харьковчанину и занял его место. Тут-то я его и запечатлел.

Хочется поблагодарить машиниста тепловоза Шевченко Виктора Андреевича, за беседу о тепловозе – ветеране своей серии. Как печален был его рассказ о начале 90-х годов, когда из-за отсутствия запчастей и регламентных работ «под нож» были отправлены и ровесники этого ТЭП70-го, и секции ТЭП60-х от тепловозов 2ТЭП60, пришедших в 1985 году с завода. Как сетовал поэт: «... Иных уж нет, а те – далече...»

Судьба к № 0030 была благосклонна - он уцелел. Сейчас смутные времена в депо позади, тепловоз ухожен, без течи масла и воды, дизель практически не дымит, или почти не дымит.

Машинист ласково похлопал его по борту и сказал: «Поработает лошадка». Хорошие времена настали для деповских тепловозов - им, хочется верить, предстоит долго и славно потрудиться.

Доброго пути тебе ТЭП70-0030 (зав. № 2268) 1985 года постройки!

В Подмосковье уничтожена станция –памятник, когда-то известная на всю страну

Проблема исчезновения тех или иных исторических сооружений железнодорожного транспорта, являющихся олицетворением своей эпохи, читателям журнала знакома достаточно хорошо. Одним из таких печальных примеров нашего безразличного отношения к памяти прошлого, стало уничтожение в конце 90-х годов XX века знаменитого деревянного комплекса бывшего разъезда Герасимово Павелецкой железной дороги.

Люди старшего поколения, наверное, еще помнят небольшой желто - коричневый домик, мелькавший за окном электрички, отъезжавшей от платформы Ленинская на Москву. От него холодным январским днем 1924 года паровоз У-127 увез на Павелецкий вокзал столицы тело В.И. Ленина, скончавшегося накануне в Горках.

Когда усадьба стала музеем, рядом с бывшим разъездом возвели монументальное здание станции Ленинская, а ставшие памятником деревянные постройки Герасимово, в канун праздников регулярно посещались советскими делегациями и туристами, а также группами из-за рубежа.

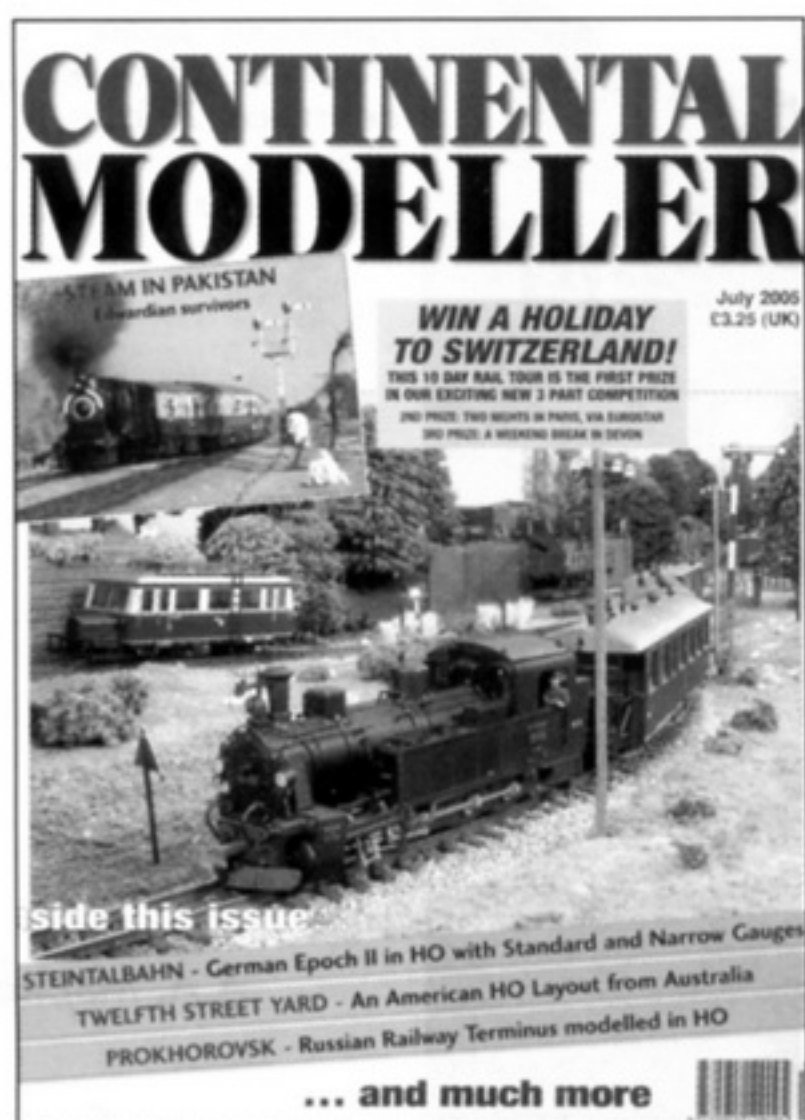
После распада Советского Союза здесь все поддерживалось в надлежащем состоянии на протяжении нескольких лет. Даже в 1998 году были в целости здания и деревянный навес. Хотя уже тогда здесь никто не дежурил, были забиты окна и разобран дощатый перрон.

К началу нового века следов построек обнаружить не удалось, а в наследство осталась ведущая в тупик дорога и небольшой тоннель, над которым проходит третий рельсовый путь. А по нему, как прежде, несутся с грохотом товарные составы и теперь еще экспрессы в аэропорт.

К советскому прошлому теперь можно относиться по-другому, и это, наверное, хорошо. Но отказываться от части своей истории, какой бы она ни была, нельзя. «Не зная прошлого, невозможно понять подлинный смысл настоящего и цели будущего», - сказал в свое время Горький. И сохранить для потомков атрибуты былого - наш долг. Но, к сожалению, не все получается так, как хотелось бы. И, зачастую, уникальные объекты мы теряем прямо на глазах, в то время когда под боком уже создаются новые замечательные коллекции и другие, не менее значимые, памятники водружают на пьедестал.

Владимир Буракшаев. Москва, 2005г.

На цветном снимке на стр.15 так выглядела станция Герасимово в 1998 году.



CONTINENTAL MODELLER июль 2005г. / Английский журнал для железнодорожных моделистов, увлекающихся зарубежной темой. Предполагается, что все, не относящееся к Острову (Великобритании), считается континентом - традиции империи! Это не мешает публиковать множество материалов не только по Европе и США, но и, даже, в России. В этом номере привлекает вни-



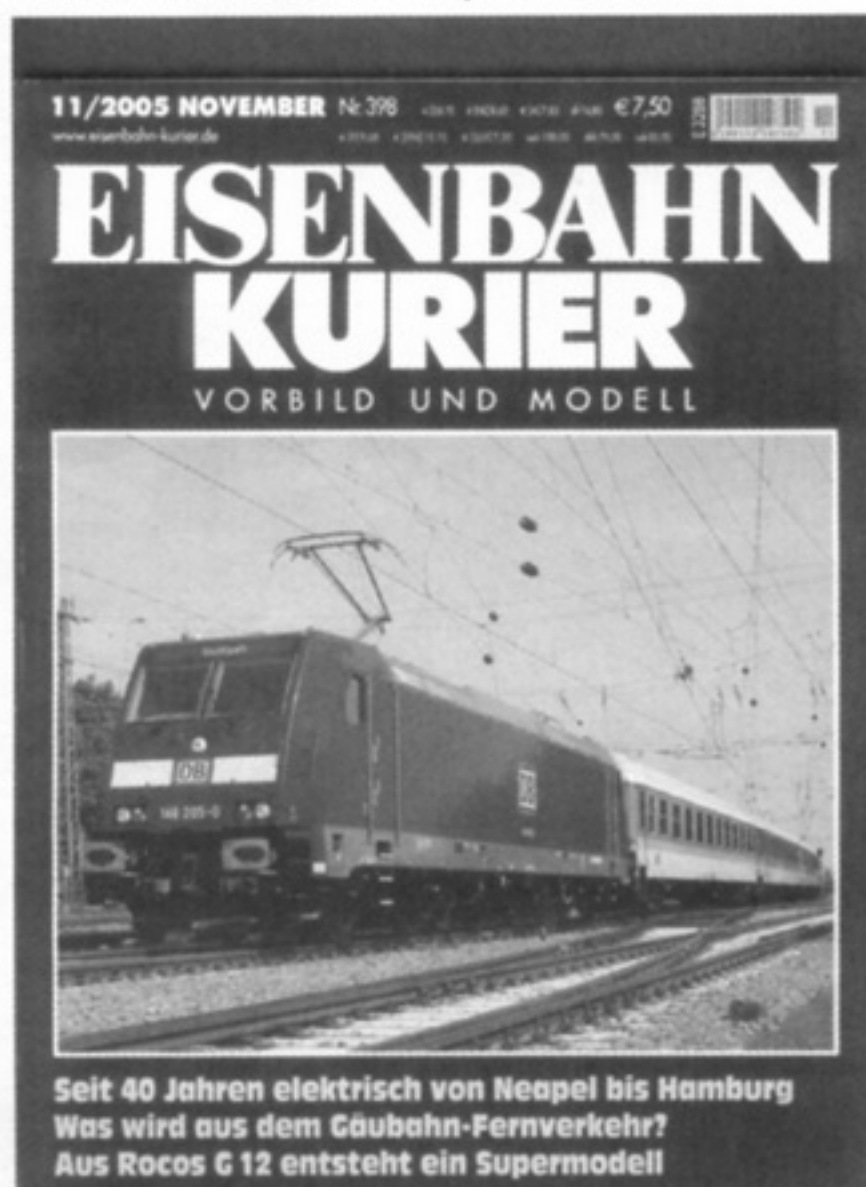
мание статья о макете русской темы "Прохоровск", автором которого является Крис Вайт! Любопытно, что свой макет и название большого вокзала (прототипом которому послужил Варшавский вокзал в Петербурге) получил по имени русского моделиста (!) И.И.Прохорова, о чем сообщается в публикации. (иллюстрация из журнала)

В журнале хорошо представлены обзоры новинок малосерийных производств, в том числе из Латвии и Украины.

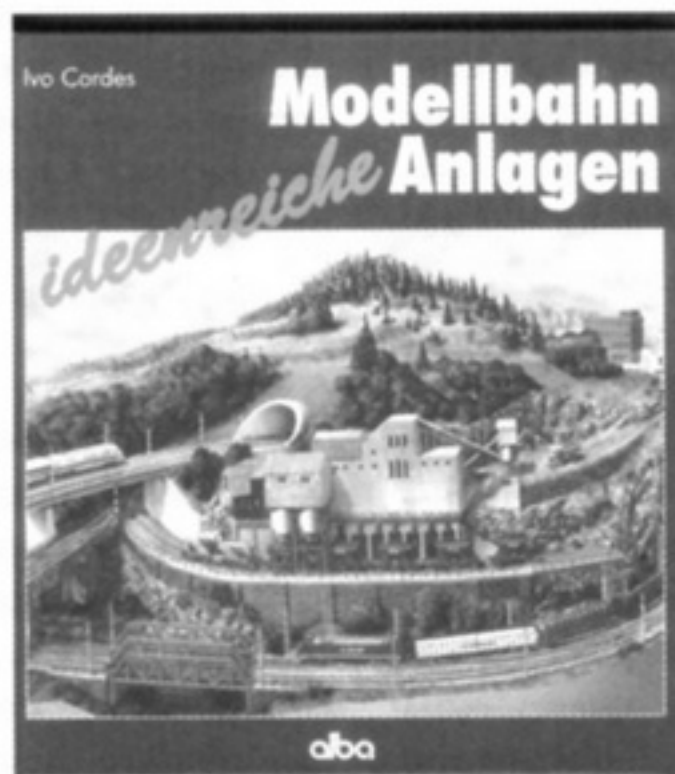


ПАНТОГРАФ (приложение). №3. С.А.-Ребров. Устройство и техническая эксплуатация троллейбусов. Часть 3. Третий

выпуск посвящен эксплуатации и техническим характеристикам грузовых автотроллейбусов, приведены силовые схемы МТБ и КТБ, архивные фотографии из коллекции Александра Шанина.



EISENBAHN KURIER 11/2005/ Этот немецкий журнал приобретает все больше поклонников, так как своим подбором материалов, правильным соотношением материалов о прототипах и моделях увлекает широкий круг читателей, интересующихся европейской и немецкой железной дорогой. В этом номере - юбилей электрификации знаменитой линии Неаполь-Гамбург, сообщения о новых двухэтажниках из Горлитца, заводские фотоархивы о выпуске первого тепловоза с гидropередачей V200 от Краусс-Маффай. Этот тепловоз (1953-1983 гг.) положил начало целой семье удачных магистральных пассажирских локомотивов, поставлявшихся и в США (SP, D&RGW), Югославию (JZ), Испанию (RENFE), Турцию (TCDD) и для вождения скоростного испанского Тальго-экспресса. Сам тепловоз стал одним из символов этой эпохи железных дорог!



Ideenreiche Modellbahn-Anlagen. Ivo Cordes/ (Идеи для макетов железных

дорог) В издательстве ALBA была выпущена книга (120 стр., 208x225), посвященная проблемам проектирования и строительства макетов. В книге выделено несколько разделов, которые объединяют концептуальные решения для макетов различного назначения - макеты «Компакт-класса», «Диорамы промышленных пейзажей». На этом следует остановиться более подробно. Буквально последние лет 10 в Европе и США началось активное освоение темы промышленных пейзажей на макетах. Возможно, что это связано с победоносной борьбой за экологию, когда грязные задворки заводов и подъездных путей начинают уже вызывать умиление и ностальгию. Для российских моделистов эта тема практически не интересна. По крайней мере, пример привести, что такие макеты кем-то были в нашей стране построены, просто невозможно.

Еще один раздел в книге - устройство макетов в комнате (когда реализуется модульно-консольная схема). Особнячком выделены большие макеты для больших площадей.

Книгу можно рекомендовать как для начинающих моделистов, так и для практиков, так как проекты снабжены трехмерными цветными рисунками с хорошей детализировкой.



MIBA spezial 64 / К этим выпускам привыкли многие, так как это полезное руководство для моделистов-практиков. В этой серии теперь выпуск об одной из самых любимых тем для ж.д. моделизма - макетах второстепенных железных дорог с уютными маленькими вокзалами, старотипным подвижным составом, изобилием пасторальных пейзажей, требующих, кстати, отнюдь не легкомысленных усилий и художественных навыков!

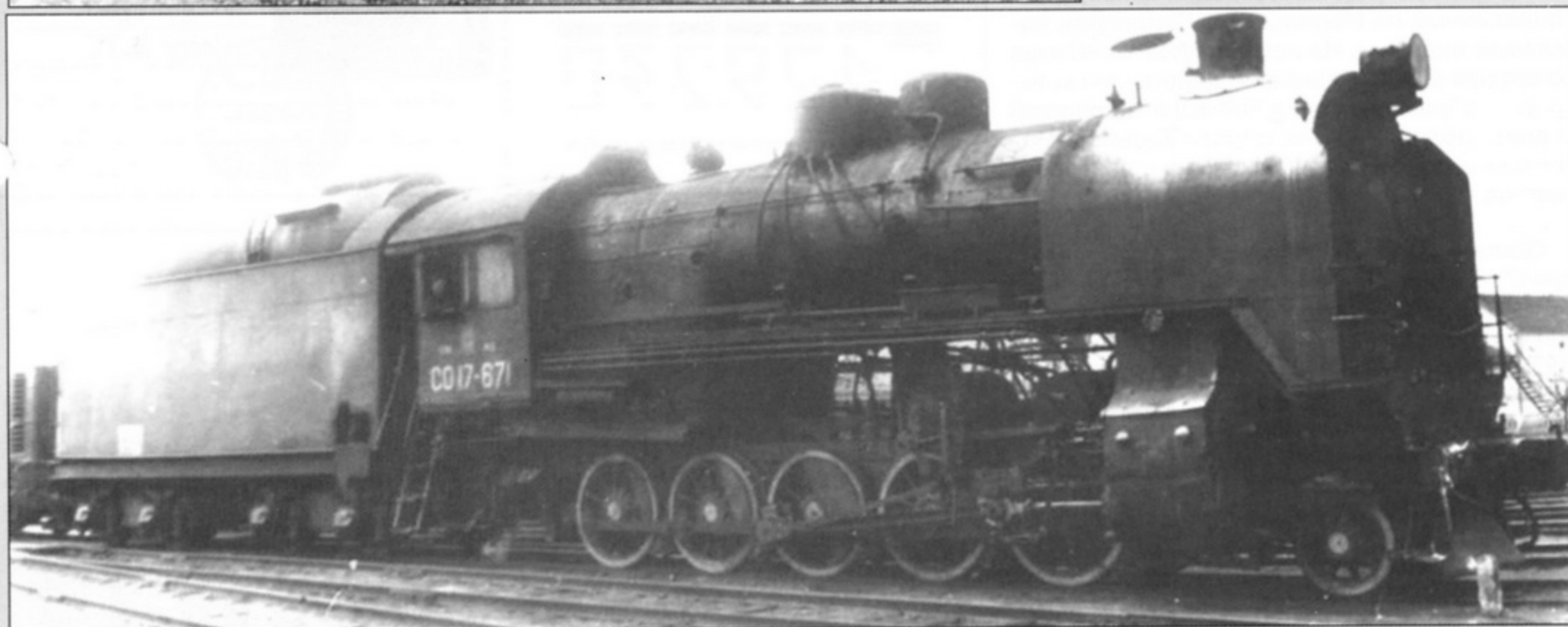
Благодарим Михала Малека (Чехия), главного редактора "Железоптен транспорт" Т.Кондакова, Й.Пахля, Х.Мауэра, В.Галкина, редакцию Eisenbahn Kurier за предоставленные материалы и информацию



С'212-16 на Кругобайкальской ж.д.
Паровоз приписки Восточно-Сибирской
ж.д. Из архива

СО17-671 в депо Тихорецк. 70-е годы.
Из архива В.Власенко

Паровоз **Б.2023** - ТЧ-Грозный,
Сев-Кав.ж.д., 1985 год.
Сегодня - это экспонат ЦМОЖД на
Варшавском вокзале в С.-Петербурге.
Из архива В.Буракова



Дудинка – конечный пункт самого северного железнодорожного участка в мире. Населенный пункт Дудинка был основан казаками еще в 1667 году, а в 1951 году ему был присвоен статус города – как центра национального округа Таймыр, входящего в состав Красноярского Края, расположенного на реке Енисей в 320 км севернее Полярного Круга.

В 20-е годы в этом районе начались разработки угля, медной руды, никеля, газа и нефти. Южнее Дудинки в Норильске был основан город металлургов, а в 1933 году стал работать Норильский металлургический комбинат и был построен участок железной дороги длиной 130 км между Норильском и портом Енисея – Дудинкой. Участок был электрифицирован на напряжение 1500 В постоянного тока. На нем эксплуатировались переоборудованные магистральные электровагоны ВЛ22.

На приведенной иллюстрации конверт, отправленный из Норильска в Ленинград заказным письмом. На нем надпечатка «Самая северная в СССР железная дорога», на которой изображены карта Таймыра, северный олень, поезд, участок дороги Дудинка-Норильск, а также старый штемпель почтового вагона.

Самая северная железная дорога



Обычная судьба электропоездов СР₃ – сарай. Вот, что удалось прочесть из номеров – последнее депо приписки Славянск, 1985 г. Номера СР₃-2132, 11465, 21326. Сами объекты стоят в электродепо Кутум Приволжской ж.д. Фото Строкань Дмитрия



Электропоезд ЭР1-1 находится на базе запаса Зеленогорск и числится, как "музейный". Сохранилось три вагона: головной, моторный и прицепной. Вид у всех вагонов не воодушевляющий, краска слезла, все вагоны ржавые. Салон в более приличном состоянии, можно сказать, что он пострадал меньше всего. На кузове есть следы какой-то надписи. Полностью прочитать не удалось, выяснилось только то, что эта надпись имеет отношение к "Ленгазу".

ЭР1-1 и салон. Игорь Бекиров





ТЭЗ-5743 (приписки депо Лихоборы) с грузовым поездом на Андреевском мосту. 1978 г. В.Халимов



Тепловоз **ТГК2-6972** в Польше на подъездном пути от станции Дунинов. Тепловоз работал в 1987-89 гг. Тепловоз обслуживал войсковую часть. Машина снабжена буферами и винтовой упряжью. В.Халимов

Спасем ТЭ6-15-1049

Уже много было заметок о тепловозах ТЭ6. Но в «живых» застать эту машину не думал ни кто! Ведь серия и количество построенных до сих пор остается загадкой... Как известно, в начале 80-х годов прошлого века (XX) в ТЧ Лихоборы Мск.ж.д. проходили подъемочный ремонт два тепловоза ТЭ6-15-1049 и ТЭ6-16-1050. По непроверенной информации их судьба завершилась на Подольской ТЭЦ в 80-е годы. Но, в одну из поездок по промышленным предприятиям Подмоскovie в районе Балашихи, наткнулись на совершенно сохранившийся ТЭ6-15-1049. Тепловоз не рабочий, но годный для реставрации. У нас в архиве сохранился снимок этого тепловоза в 80-е годы. Может, спасем тепловоз «загадку»?



Вверху. **ТЭ6-15-1049** в ожидании ремонта в ТЧ Лихоборы Моск. ж.д., зима 1983 г. Фото из архива В. и Дм. Быковских

ТЭ6-15-1049 на промышленных путях ст.Балашиха Моск. ж.д., май 2005 г. Фото В. и Дм. Быковских

История Каунасского железнодорожного тоннеля

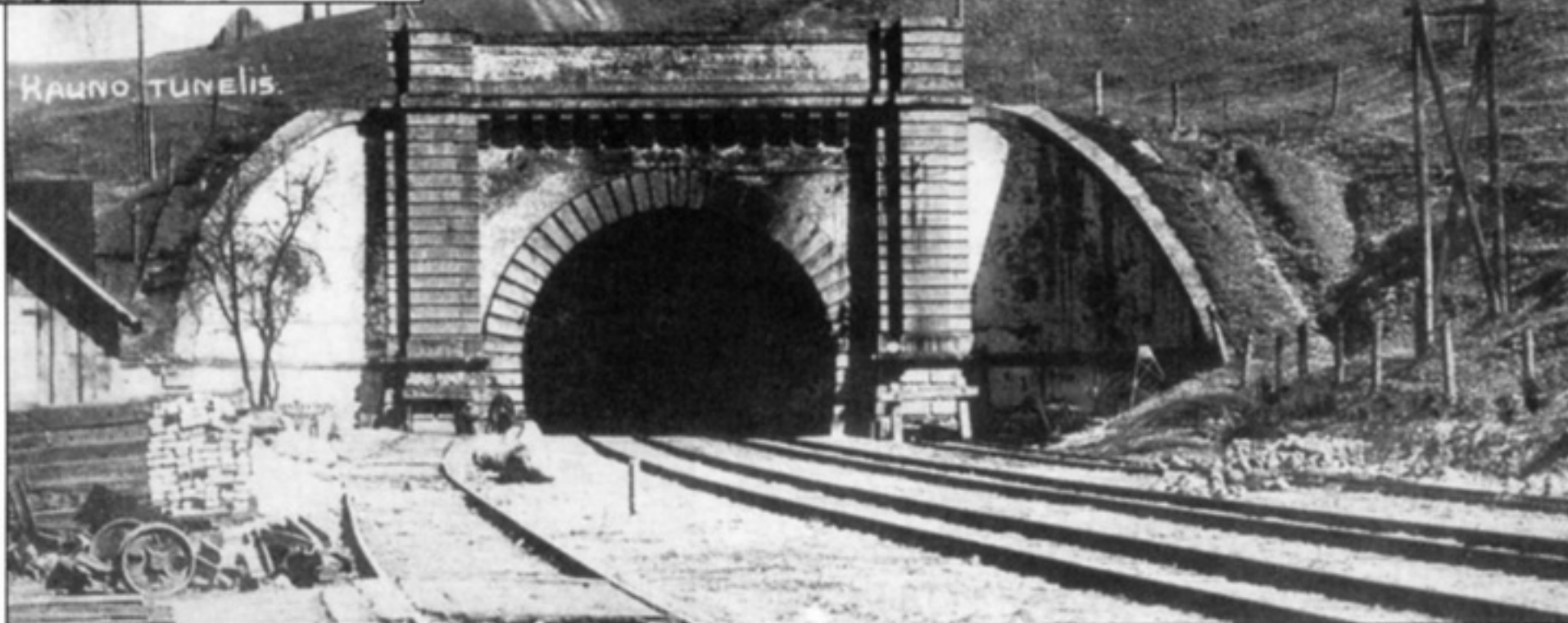


Вид на стройку. 1861 г.

Нормальное функционирование Каунасского железнодорожного узла вот почти уже 150 лет, «покоится на двух китах» - железнодорожном мосту через реку Нямунас (Неман) и находящемся на расстоянии каких-либо полутора километрах от него железнодорожном тоннеле. Между этими двумя объектами «зажат» Каунасский вокзал, находится старая сортировочная станция, депо, разгрузочные рампы. Так было задумано инженерами в середине того далекого XIX века, когда в Литву пришла «чугунка», как тогда популярно называли железную дорогу.

Появлению Каунасского железнодорожного узла способствовали две причины - губернский город Каунас должен был стать крепостью на северо-западе империи и интенсивное строительство железнодорожной линии Санкт-Петербург-Варшава через Лентварис. В 1859 году правительство Пруссии обратилось к правительству Российской империи с предложением соединить подходившую с прусской стороны железную дорогу с Варшавской, путем строительства соединительной железнодорожной линии от Лентварис (тогда - Лентворова) в сторону пограничного пункта Вирбалис (тогда - Вержболово). Россия в том же году приняла это предложение, понимая его значение для улучшения сообщения пассажиров, транспортировки почты и грузов.

Основными и самыми трудоемкими были как раз упомянутые два сооружения - мост и тоннель в Каунасе. Им и уделялось основное внимание строителей. Строительство моста началось в апреле 1859 года, а тоннеля - 15 мая 1859 года. Работами руководила французская фирма "E.Gouin", непосредственно на месте трудился инженер Гезан.



Портал тоннеля в 1934 г.

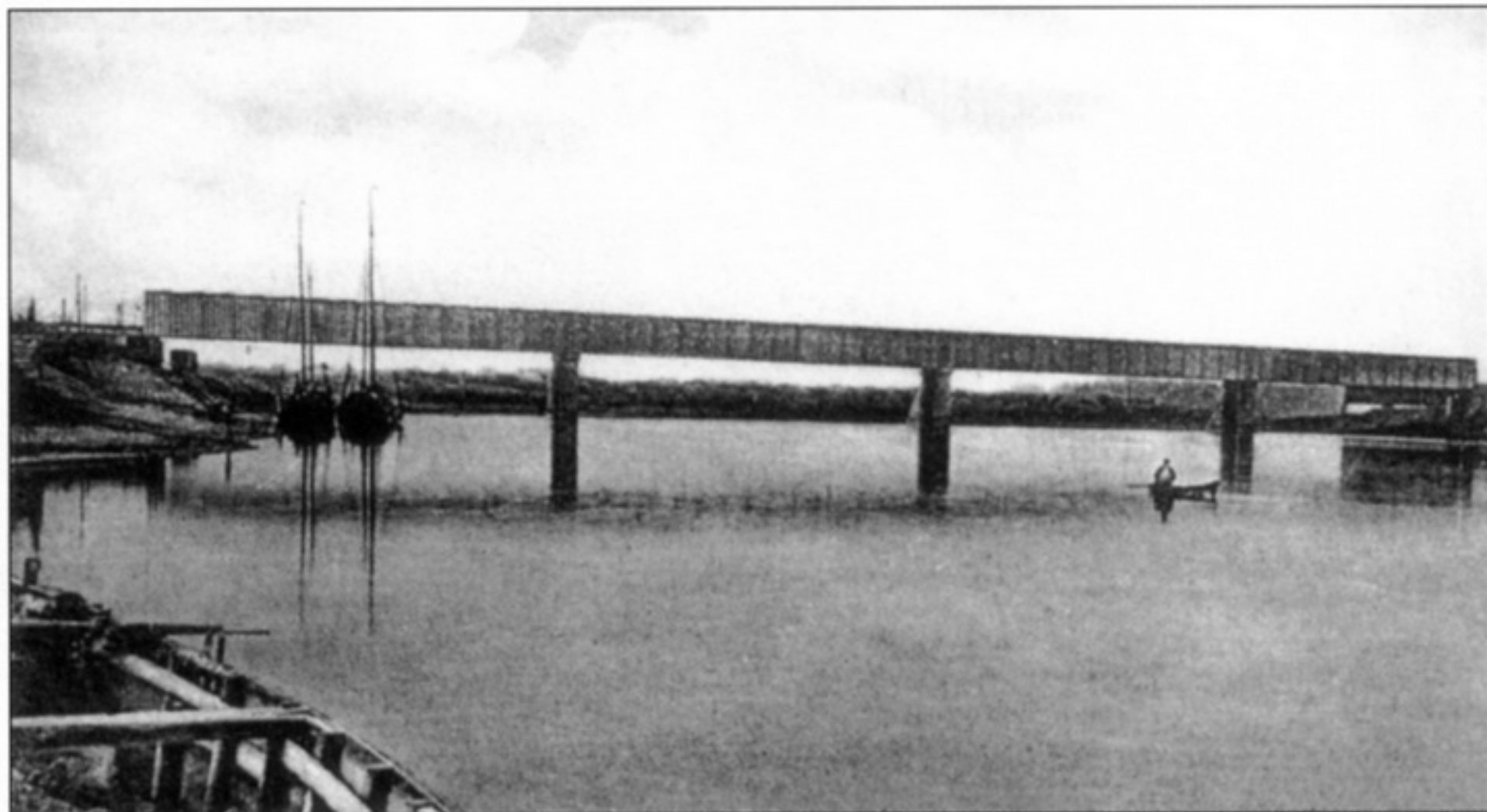
Первым серьезным ударом по успешно начавшемуся строительству была гибель в шторм осенью 1859 года корабля, который вез из Франции металлические конструкции Каунасского железнодорожного моста. Пришлось их заказывать сызнова. Прокладка тоннеля велась с обоих его концов. Были построены 4 вертикальных шахты, через которые с помощью паровых подъемных машин из тоннеля поднимали грунт. Для облицовки сводов тоннеля требовалось много кирпича, для его производства французами были построены 2 кирпичных завода, ставшие первенцами индуст-

рии строительных материалов в Литве.

Однако, не все шло гладко и тут. Лето 1860 года было очень дождливым и много кирпича пошло в брак. Чтобы не останавливать строительство, недостающее количество кирпича срочно закупили в Западной Европе. Тем не менее, это не остановило строителей - 15 ноября 1861 года строительство тоннеля было завершено. Он имел ширину - 8,44 м и высоту - 6,95 метров.

Тоннель был двух путным, составы по нему в обоих направлениях одновременно ходили до конца 1964 года.

Каунасский железнодорожный мост



Потом, с увеличением потока крупногабаритных грузов вторую колею убрали и путь проложили по оси тоннеля.

Ну, а как шло строительство всей железнодорожной линии?

После потери конструкции моста основные силы строителей были сосредоточены на строительстве насыпи и прокладке пути от Вирбалиса до Каунаса. Строительство было завершено весной 1861 года, и 28 апреля открыто движение поездов. До конца года в обоих направлениях проследовало почти 5000 составов, из них более тысячи были пассажирскими. Тогда же, 11 апреля 1861 года в Каунасе начало работать управление новой железной дороги, основной задачей которого было ускорение строительства обоих ключевых объектов – тоннеля и моста. А с движением поездов от прусской границы до Лентвариса нашли остроумный выход – в Каунасе построили обходную ветку тоннеля,

соединив ее с уже подошедшими со стороны Лентвариса путями.

Паровозы для новой железной дороги заказали в Австрии. Они прибыли в Вирбалис, а оттуда доехали до левого берега Нямунаса. Здесь их на пароме перевезли в Каунас и поставили на рельсы. Первый состав из Каунаса в Лентварис отправился 15 августа 1861 года.

Мост строители сдали путейцам 4 февраля 1862 года и, в тот же день, по нему прошел поезд из Даугавпилса на станцию Вирбалис. Перед сдачей моста он был окрашен в зеленый цвет, поэтому и в середине XX века жители Каунаса по привычке называли его «зеленым», хотя он давно поменял окраску.

Новая важная железная дорога вступила в строй действующих.

На этом можно было бы и завершить рассказ о Каунасском тоннеле. Но сейчас, имеющий почти полутора вековую историю тоннель проходит первый в своей истории капитальный ремонт и реконструкцию. Во время этих работ на-

мечено продлить его безопасную эксплуатацию, как минимум, на столетие, установить 10 контрольных систем, следящих за состоянием тоннеля и грунта вокруг него.

Ремонтники восхищены качеством работы своих предшественников. Даже в странах западной Европы трудно найти так хорошо сохранившиеся тоннели куда более поздней постройки. Сегодня приходится восстанавливать лишь несколько небольших участков свода, которые пострадали летом 1944 года при попытке отступающих немцев взорвать тоннель, который так и не обрушился – старая кладка выдержала взрыв! Уже через 1,5 месяца через тоннель пошли военные эшелоны. В 1949 г. была реконструирована водоотводная система, так как попытка подрыва все же изменила гидрологические условия в глубине горы, и тоннель стал сильно промокать...

Строительство железнодорожных объектов сильно отразилось на самом городе Каунас. Именно основанные при строительстве в 1859 – 60 годах мастерские, производившие инструмент для строителей, повозки, тачки, вагонетки, стали первым промышленным предприятием города, своеобразной «кузницей кадров» для позднее появившихся фабрик, новыхстроек железнодорожных и промышленных объектов. Рабочий поселок, возникший рядом с порталом тоннеля, частично сохранился до настоящего времени. Ничего удивительного – ведь и насыпь, построенная тогда, в 1860 – 61 гг., и водоотводные сооружения, и многие постройки эксплуатируются без особых затрат на ремонт до наших дней.



Портал тоннеля сегодня

Памятный конверт и марка, выпущенные в честь юбилея



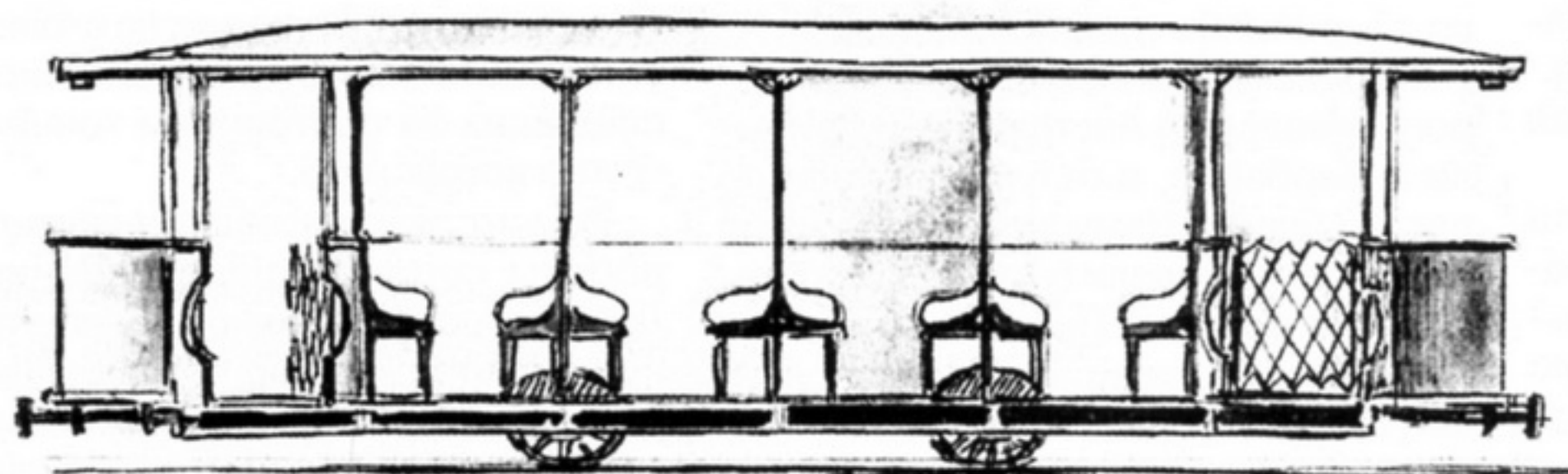
В последних номерах ЛТ было несколько заметок о 2ТЭ116. Могу дополнить следующим...

В депо Тюмень «фантомасы» приходили с №019, и далее большими партиями с малыми перерывами в номерах. Но, я остановлюсь на тех номерах, о которых шла речь. До №300 2ТЭ116 шли в депо Тюмень и Ишим почти непрерывно, затем №309, затем №330...333, а затем разрывы в номерах большие, так как другие депо наполнялись этими тепловозами.

Сейчас самый последний в Тюмени 2ТЭ116-1648, последний ТЭП70-№530. Депо Ишим вообще не имеет своих локомотивов, остались лишь локомотивные бригады, работающие на этих машинах.

Фото и информация С.Пальянова 2ТЭ116-309, приписки депо Тюмень, сент. 2005г.

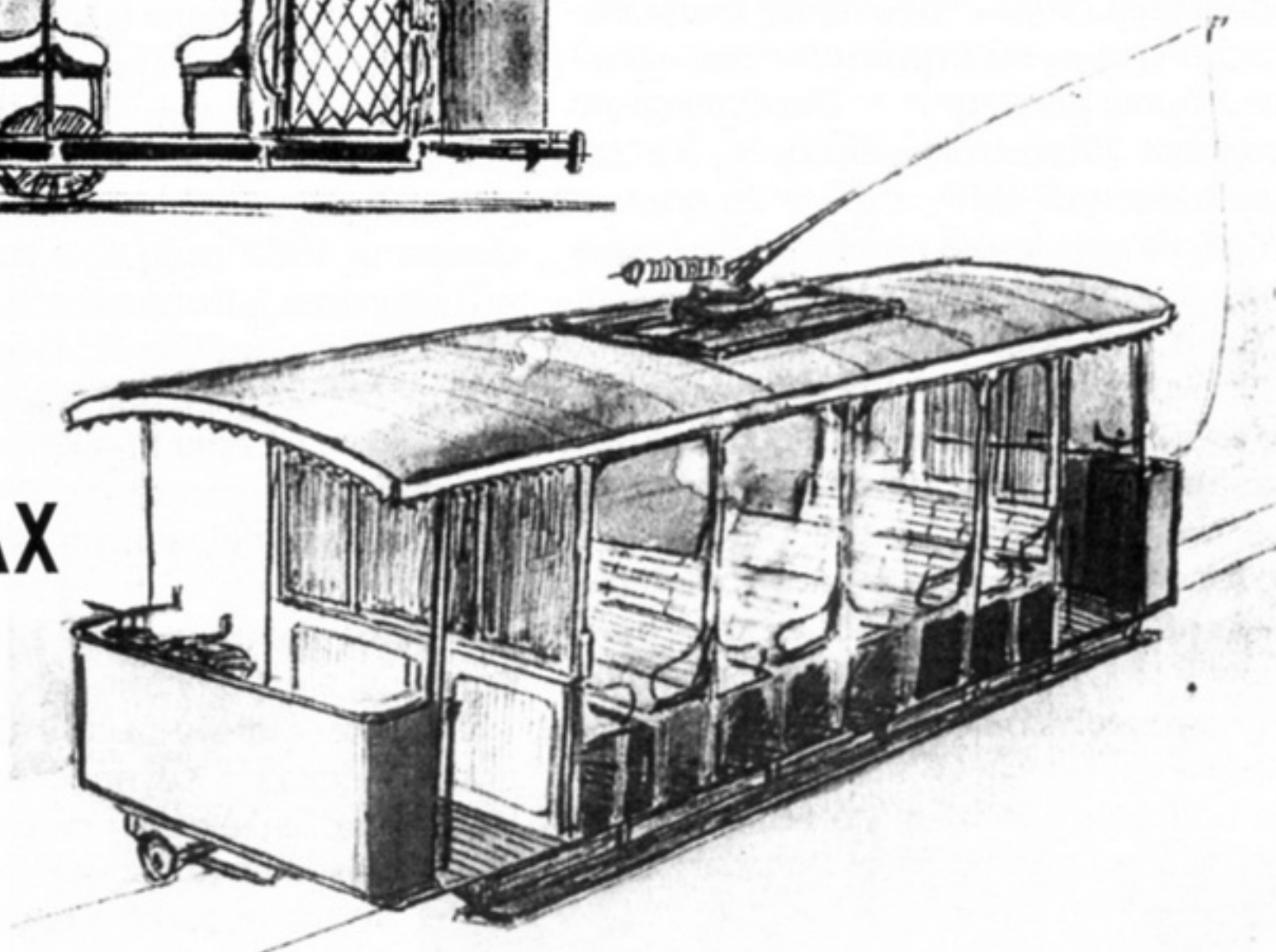




Один из первых открытых моторных вагонов в Екатеринодаре.
Открытый прицепной вагон.
Рисунок В.П.Буюкяна.

Виктор Манзюра

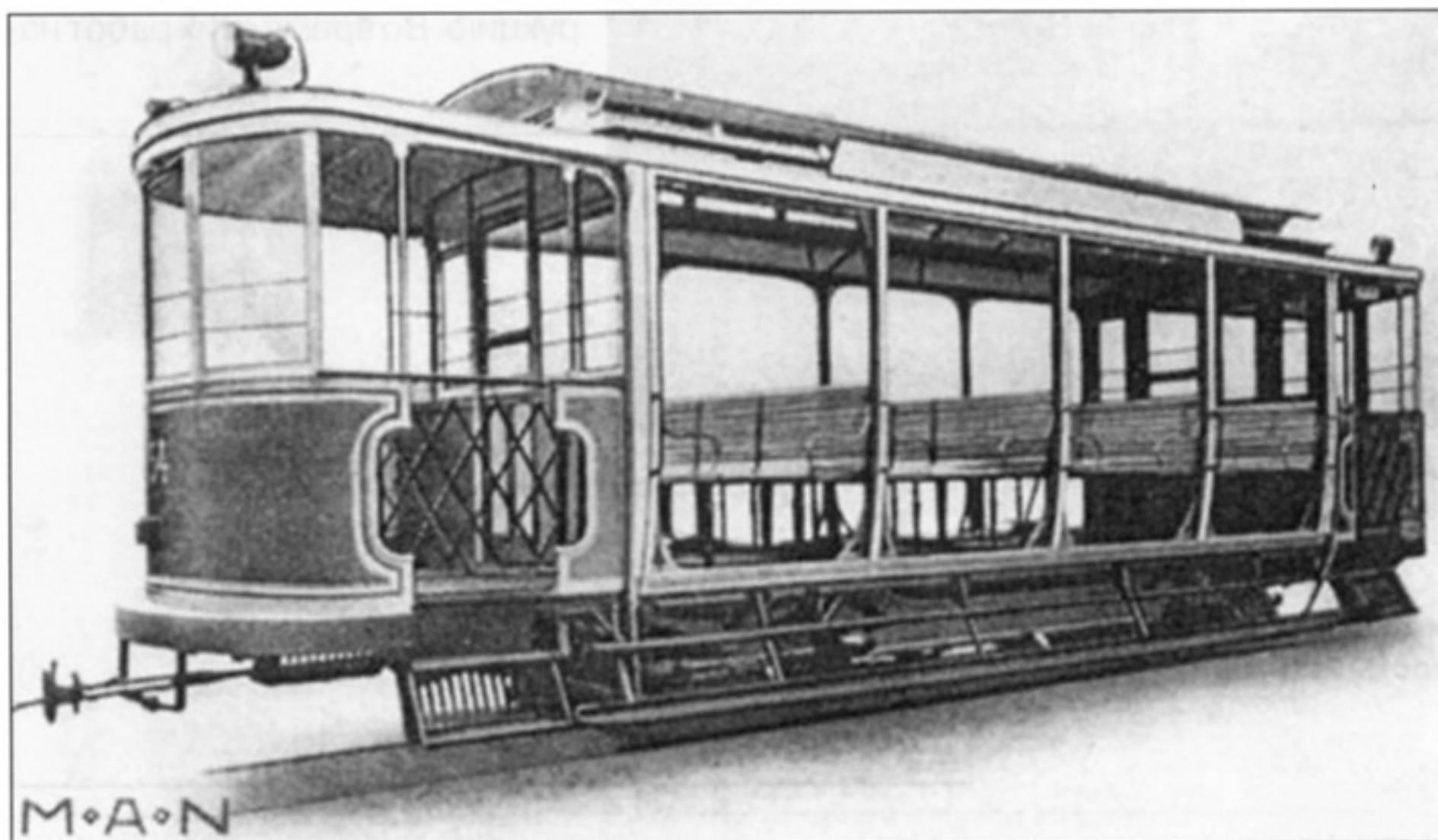
ПЕРВЫЙ ВО ВСЕХ СМЫСЛАХ Краснодарский трамвай за 105 лет



10 (22) декабря 1900 года открылось трамвайное движение в Екатеринодаре. Сразу начали работать 2 маршрута: главный по ул. Красной от Городского сада (ныне Горпарк) до Хлебного рынка в районе Хакурате и боковая ветка по ул. Екатерининской (ныне ул. Мира) от ул. Красной до вокзала. О ней мы и хотим рассказать.

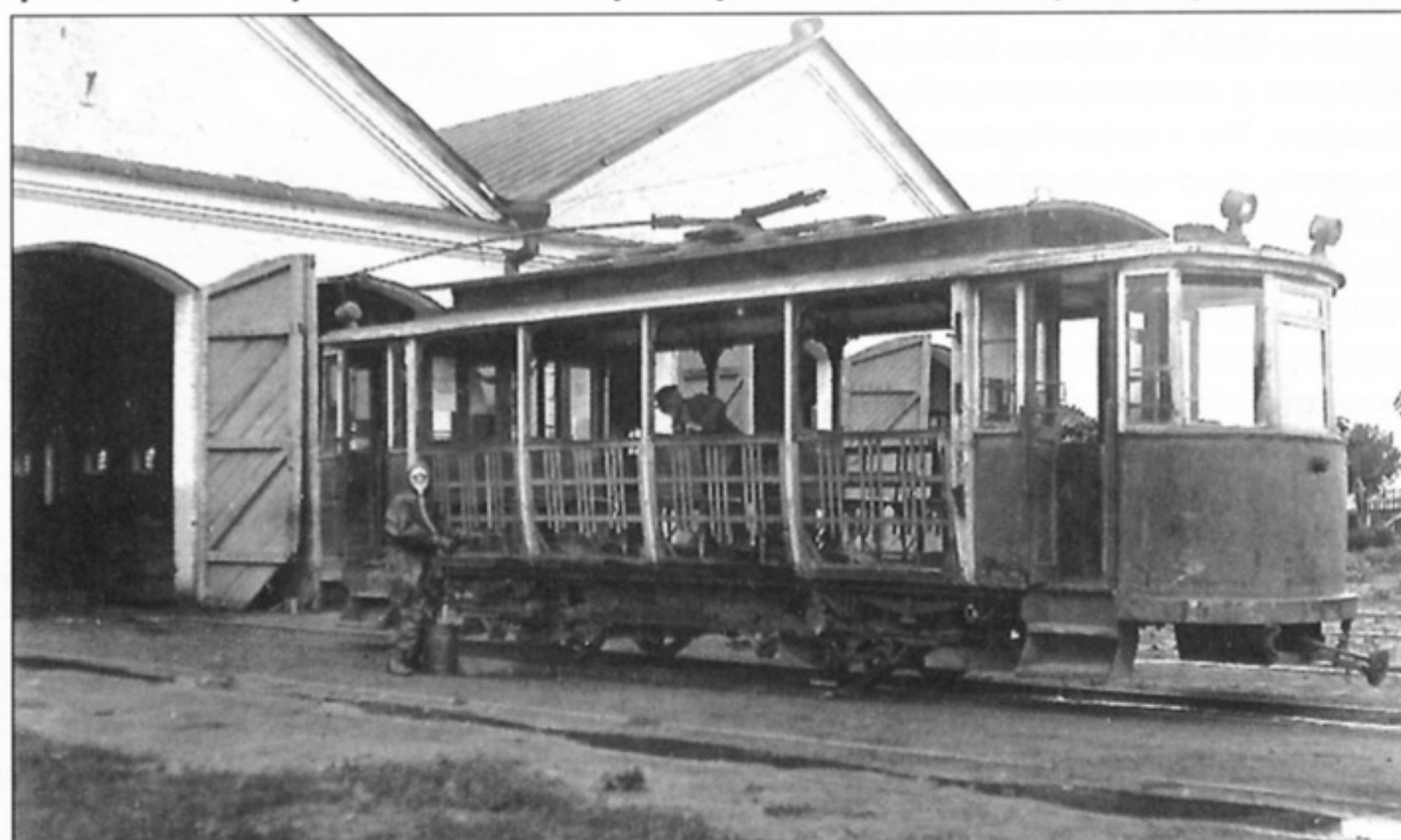
Представьте себе, что весенним вечером вы приехали в провинциальный и темный Екатеринодар конца позапрошлого века (ведь 1900 год - еще XIX век!), и вдруг увидели трамвай. За семь с половиной минут он доставит вас в самый центр города. Трамвай открытый, он больше похож на ящик с перегородками, разделен на отсеки, в каждом из которых расположены по 2 лавки напротив друг друга, кондуктор ходит не по вагону, а по наружным подножкам.

Первые вагоны были иностранные, но уже с 1901 года такие простенькие трамвайчики начал строить Усть-Катавский завод. Вагон не разворачивается, вожатый просто переходит с одной площадки на другую и едет в обратную сторону. И начинается ваше путешествие по Екатеринодари. Вокзальный запах угля и дыма сменяется сначала ароматом весенних садов, затем тяжелым болотным духом от Карасунского канала и, наконец, легкомысленным амбре городской цивилизации. Екатерининская линия однопутная, и ваш трамвай на разъезде ждет встречного. Всего 1,4 версты, а сколько впечатлений! Трамвайное депо возле вокзала, зловонный Карасунский канал. Триумфальная арка (ныне снесенная) на углу Котляревской (ныне Седина), Екатеринин-



Трамвай MAN образца 1912-13 гг., 32 места, 16 стоячих, вес 12 т., воздушный тормоз, 1000 мм колея.

Трамвай MAN обратимого типа во время учений по ГО в Северном парке.



ский собор (тогда еще не построенный), пожарная команда напротив, жилые дома с садами во дворах. Печально, что от трамвая на улице Мира не осталось ничего, кроме ВРМ и трамвайно-троллейбусного управления, позже один из первых маршрутов города не был ликвидирован, а заменен троллейбусом.

В 1909 году бельгийская «Компания тяги и электричества», построившая екатеринодарский трамвай, занялась сооружением новых и продлением существующих линий. Была продлена и Екатерининская - по ул. Екатерининской, Медведовской (Кирова) и Гимназической до пристаней. Теперь от вокзала трамвай возил пассажиров до пристани. Началось и грузовое движение от пристаней к товарному двору станции Екатеринодар.

Начали поступать в город и новые, более современные трамваи. Они были построены на заводе MAN в Герамании. У этих вагонов в холодное время боковины закрывались специальными щитками, средние сиденья в каждом ряду снимались, образуя проход, наружные ступеньки демонтировались, вход осуществлялся через двери на площадках, для вентиляции был предусмотрен так называемый крышевый фонарь. Эти вагоны были очень распространены в узкоколейном Екатеринодаре - Краснодаре, они встречаются на многих фотографиях старого города, некоторые экземпляры проработали до 1950 года, когда последний из городских маршрутов - это была «тройка» - был переведен на широкую колею.

Ходили такие трамваи и по Красной. Там у них были прицепные вагоны. В 1919 году, когда людей в Екатеринодаре было сверх меры, по Красной курсировали поезда из моторного и двух прицепных вагонов. Для прицепов было выделено даже свое депо, позднее Северный парк (напротив стадиона «Динамо»).

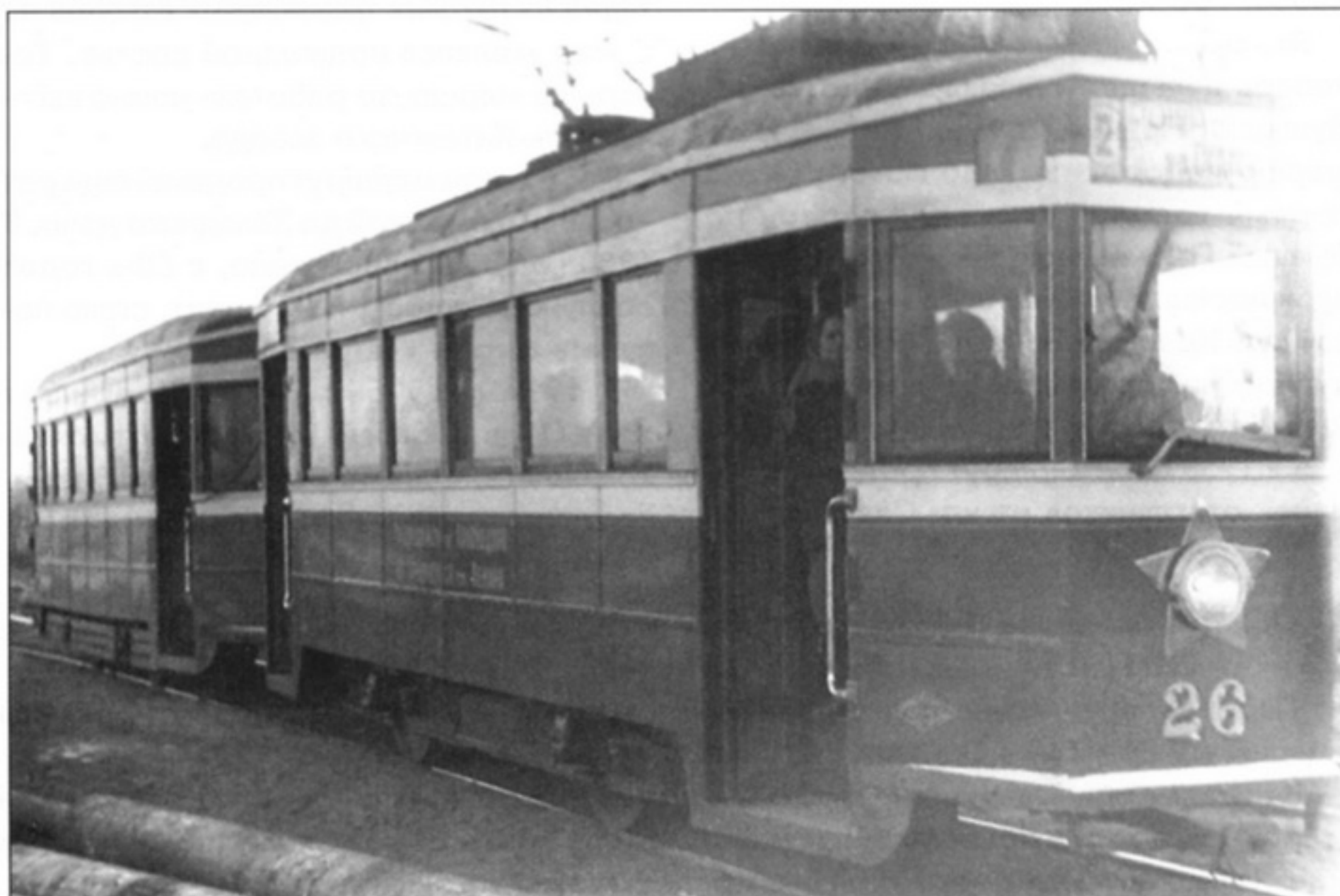
В 1932 году линию продлили по ул. Медведовской до ул. Горького, а дальше трамваи пошли до Кожзавода по уже имевшейся линии. От вокзала стал ходить еще один маршрут, который в 1934 г. был перешит на широкую колею. С этого времени он получил номер 1. По маршруту стали ходить стандартные трамвайные вагоны Мытищинского завода с прицепами. Эти вагоны оказались удачными и работали почти во всех трамвайных городах СССР. В Краснодаре они доработали до начала 70-х годов, один вагон сохранили в Восточном депо как экскурсионный.

Во время фашистской оккупации трамвайное хозяйство Краснодара сильно пострадало. Но первый маршрут оставался без изменений. Подвижной состав всех маршрутов необходимо было

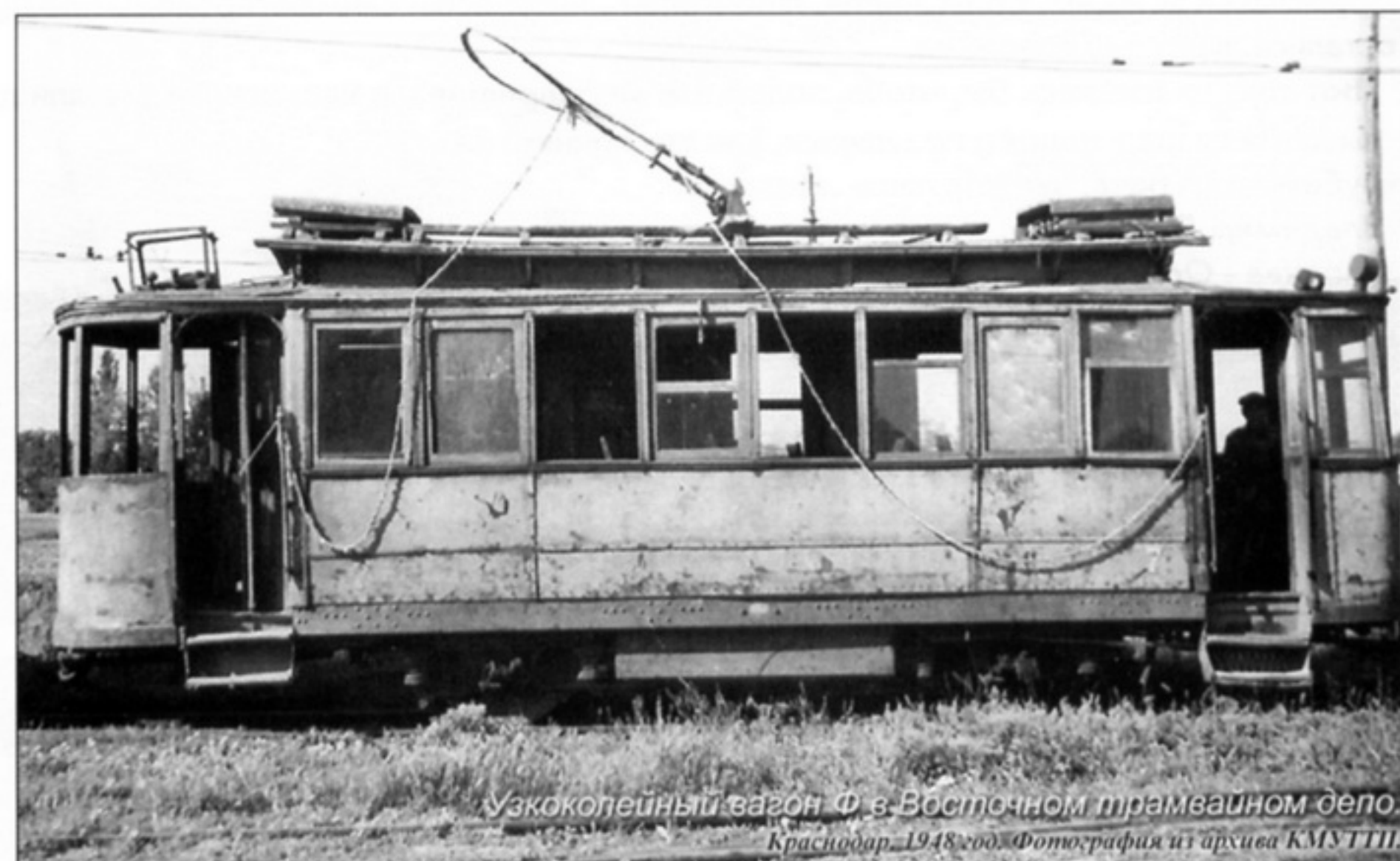


Трамвайные поезда Х+ПВ и МВ+ПВ (на заднем плане) в Северном трамвайном парке.

Трамвайный поезд МО+ПО, переданный в Краснодар из Ленинграда
Узкоколейный трамвайный вагон, Восточное депо. 1948 г.



Фотографии из архива КМУТТП. Благодарим Олега Бодню за помощь в подготовке публикации



Узкоколейный вагон Ф в Восточном трамвайном депо
Краснодар, 1948 год. Фотография из архива КМУТТП.

обновить и увеличить. На первом, как и на других маршрутах Северного депо, появились поезда, переданные из Ленинграда – старые вагоны, пережившие блокаду и отремонтированные на заводе ВАРЗ №2, с надписью «Трудящимся Краснодара от трудящихся города Ленина». Среди них был ряд настоящих питерских раритетов, о которых стоило бы написать отдельно.

Так, поезд МО/ПО, один из двух построенных 1934 году в Ленинграде, после войны работал в Краснодаре, в том числе и на 1-м маршруте. Достались краснодарцам и редкие вагоны 1-й очереди петербургского трамвая – правда, уже в виде прицепных.

В 1951 году изменился первоначальный план проведения троллейбуса на вокзал – троллейбус было решено вести по ул. Мира, где для этого требовалось снять трамвай №1, пользующийся большой популярностью. И маршрут сохранили, но перевели на ул. Гоголя, Коммунаров, Горького.

Это было в 1952 году, трамваи пошли теперь дальше Кожзавода – до ул. Бабушкина. Причем самую старую часть маршрута (от вокзала до Нового рынка) первый трамвай проходил теперь по бывшей Пашковской линии Русского товарищества. Когда-то здесь ходил трамвай «ул. Красная – Вокзал», который конкурировал с трамваем Бельгийского общества.

А в 1955 году маршрут продлили в поселок отставников на ул. Славянскую.



Один из первых трамвайных вагонов КТМ-5МЗ в Краснодаре.

Снова менялся подвижной состав. Теперь на маршруте работали новые вагоны Усть-Катавского завода.

В 1963 году маршрут продлили еще раз – по ул. Славянской до Западного депо. В 1980 году Западное депо, с 60-х годов обслуживающее 1-й маршрут, стало получать вагоны «Татра-3».

В 1994 году был открыт маршрут №11 – в Юбилейный район от Мясокомбината. Однако в районе ул. Вишневой его введение стало вызывать трам-

вайные пробки. Маршрут сократили, направив его на вокзал. В результате, он стал дублировать маршрут №1 на большей части. Какой-то из двух маршрутов надо было закрывать. Закрывали первый. Так на моих глазах исчез исторический атрибут города – трамвайный маршрут №1. Формально можно было бы отменить 11-й маршрут, перенаправив его в Юбилейный район. Получилось бы то же самое. Но исторический маршрут был бы сохранен.

Обкатка паровоза Л-4524 с товарным поездом из хопперов и трех крытых вагонов состоялась в выходные дни 22 – 23 октября 2005 года.

Паровоз, специально подготовленный в депо Санкт-Петербург – Сортировочный – Московский, прошел с составом по маршруту Бологое – Осташков и Осташков – Соблаго – Жукопа.

В поездке приняли участие любители железнодорожных дорог из Москвы и Санкт-Петербурга, а также представители информационной службы Октябрьской ж.д. Для размещения бригад и участников тура был предоставлен купейный вагон.

Для фотографирования по ходу движения организовывались фотостопы.

Несмотря на то, что оба дня стояла характерная для этих мест пасмурная погода с морозящим дождем, большинство любителей с интересом снимали проходы поезда и все остались, в целом, довольны.

Вот только хотелось бы, чтобы подобные мероприятия и у нас, наконец, стали доступны для всех желающих и популярны, как это принято за рубежом. А пока, можно лишь сожалеть.

Владимир Буракшаев.

Москва – Осташков, 2005г.





Так выглядела станция Герасимово в 1998 году. Фото В.Буракшаева (подробности читайте на стр. 5)



ЭМ2И-003, отправление с Киевского вокзала Москвы. Фото О.Сергеева



Промышленный парк: тепловоз ТГМ4-2716 работает на подъездных путях завода "Прогресс", г. Самара. Фото и информация Строкань Дм.

ТЭП70-0511 на перегоне Ожерелье - Пчеловодное, август 2004 г. Фото Дмитрия Чернова





Первенец пассажирского тепловозостроения в Украине

ТЕП150

В 2004 г. по заданию «Укрзализныци» был спроектирован и построен опытный тепловоз ТЭП150. Над его созданием трудился коллектив ОАО ХК «Лугансктепловоз».

Тепловоз предназначен для пассажирской работы на скоростях 160-180 км/ч (в прямых участках пути). Локомотив выполнен односекционным, шестиосным с двумя кабинами управления.

Тепловоз ТЭП150-001 (Джанкой, Приднепровской ж.д.)
сент. 2005 г.

Табличка Луганского завода. 2005 г.
Фото Е.Ульянова и В.Пономаренко



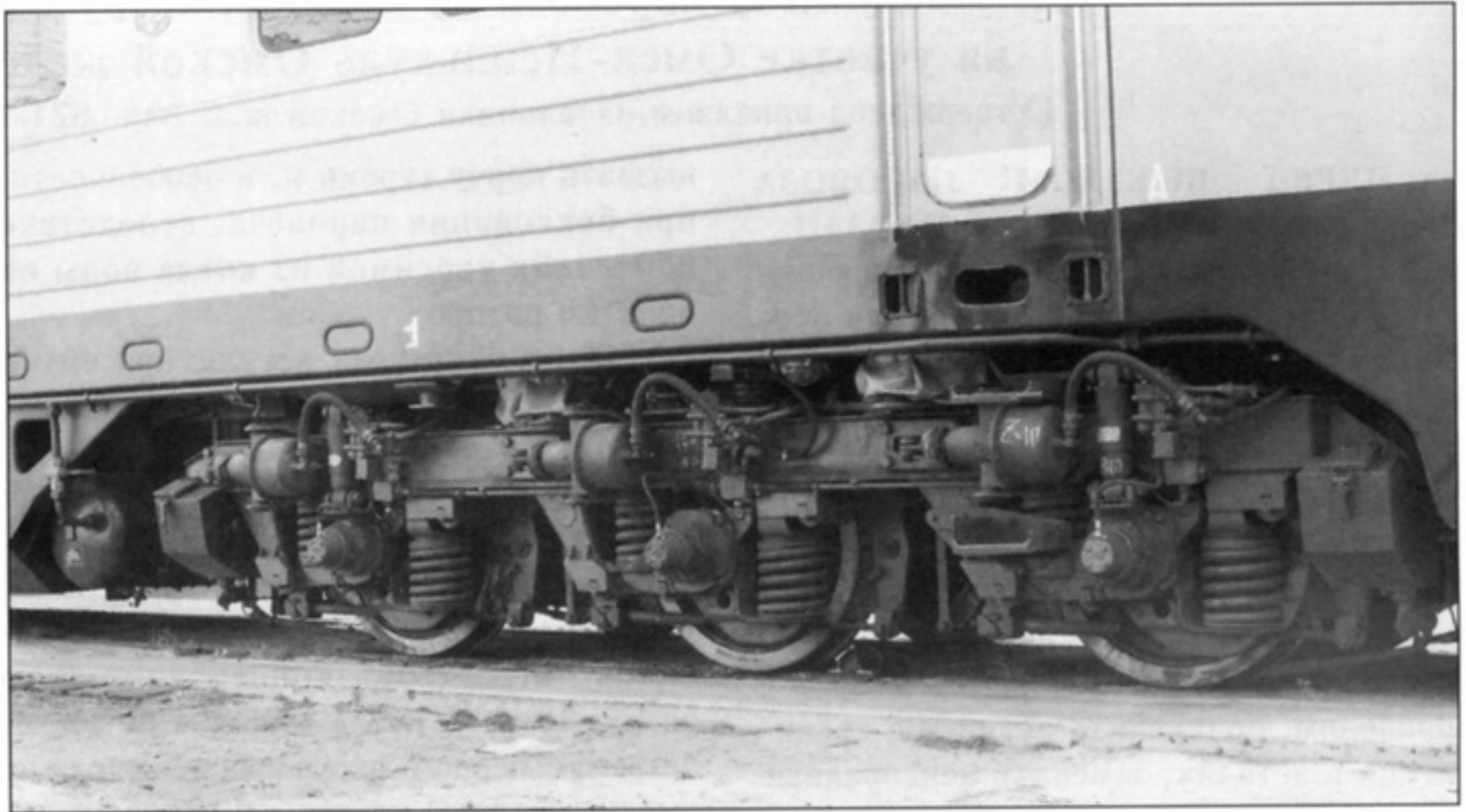
В качестве силовой установки использован четырехтактный дизель 5Д49 с газотурбинным наддувом. Мощность по дизелю – 3100 кВт (4216 л.с.). Дизель согласован с синхронным тяговым генератором. Особенностью генератора является использование тягового и вспомогательного генераторов в одном корпусе. Тепловоз оборудован микропроцессорной системой управления, которая диагностирует работу силовых и вспомогательных цепей и систем. В системе защиты от боксования и юза используются датчики частоты вращения, встроенные в тяговые электродвигатели.

Для вождения пассажирских поездов тепловоз имеет оборудование для электроснабжения поезда. Предусмотрена работа двух локомотивов ТЭП150 по системе многих единиц (СМЕ). Кузов тепловоза вагонного типа, предусмотрены технологические люки для удобства обслуживания.

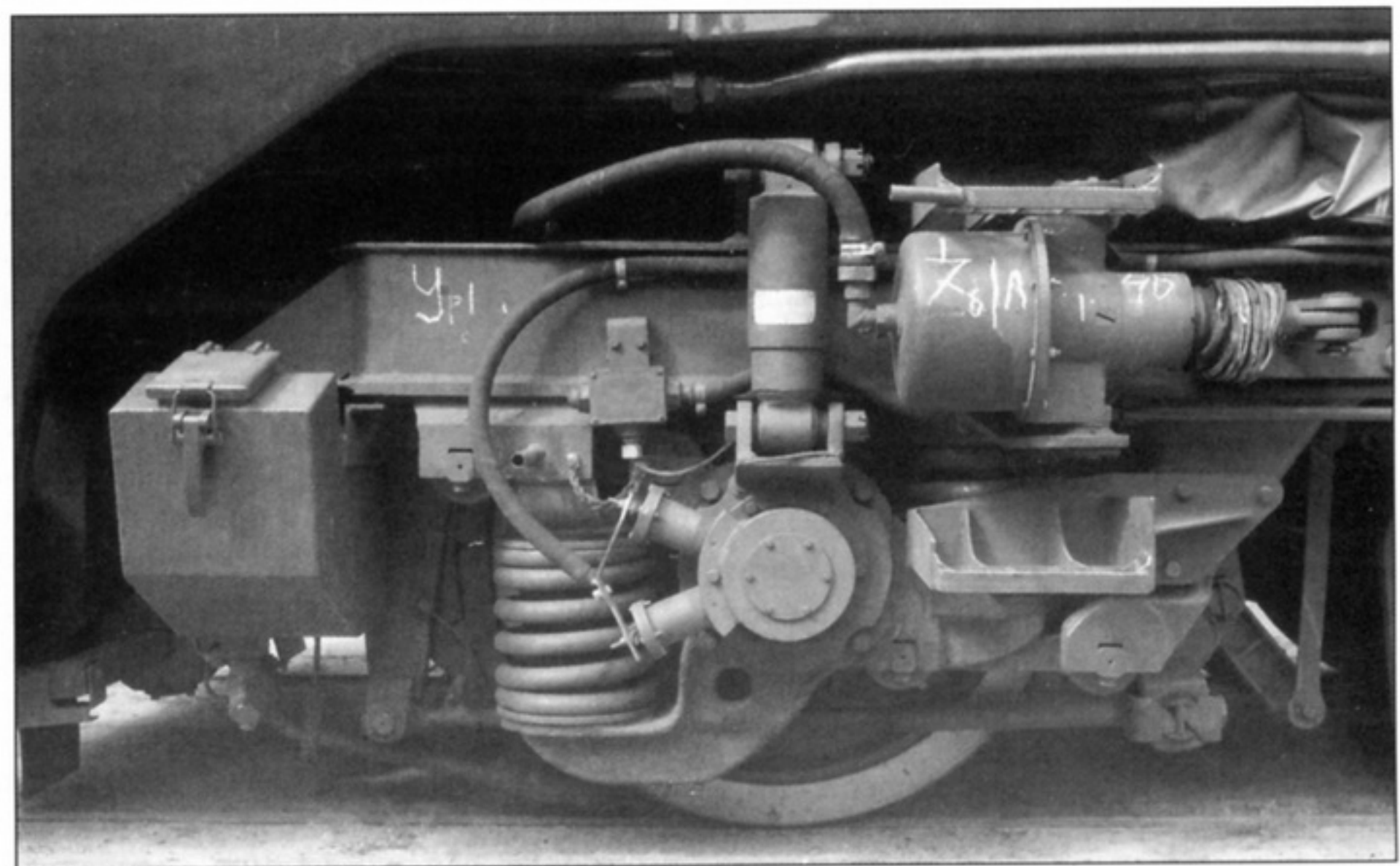
Экипажная часть. Следует отметить, что ТЭП150-001 может эксплуатироваться на рельсах типа Р50 и тяжелее. Тяговые двигатели с опорно-рамным подвешиванием, но возможен вариант исполнения тепловоза на тележках с опорно-осевым подвешиванием тяговых электродвигателей..

На 1,3, 4, 6 колесных парах используются гасители колебаний. Детали тормозной рычажной передачи практически остались без изменений (для тележек этого типа). В тормозной системе установлены тормозные цилиндры нового типа, применен и реостатный тормоз.

В целом тепловоз имеет ряд новшеств. Испытания проходили в ТЧ Основа Южной ж.д., в ТЧ Джанкой Приднепровской ж.д. была реализована



Тележка, общий вид с правой стороны (кабина "А")
Буксовый узел первой колесной пары.



максимальная скорость 164 км/ч. В настоящее время тепловоз находится в ТЧ Н.Д.-Узел Приднепровской ж.д., после чего должен поступить в

эксплуатацию в депо Николаев Одесской ж.д.

Евг.Ульянов, Вадим Пономаренко

С 22 по 24 ноября 2005 г. во Всероссийском выставочном центре (ВВЦ) в Москве прошла пятая международная выставка «Вокзалы России».

Одним из наиболее заметных иностранных экспонентов на выставке были АО «Пассажирские перевозки железных дорог Казахстана». Посетители стенда узнавали, что этот перевозчик обслужил за 2004 г. более 16 млн. человек при плотности рельсовой сети республики всего в 5,2 км. на 1 000 км. кв территории: вшестеро меньше плотности автомобильных дорог! В среднем за сутки, поездами казахстанского формирования пользовались 44 000 пассажиров, включая 9 000 - пригородных. С 2001 г. началось внедрение на республиканские магистрали высокоскоростного поезда с вагонами TALGO Patentes, два 22-вагонных

состава которого обращаются с сентября 2003 г. между двумя столицами республики: Алматы и Астана, как фирменный экспресс «Тулпар» (Скакун). Время в пути сократилось на 9 часов и не превышает ныне 14 часов, делая новинку серьезным конкурентом местных авиалиний! (Первоначально для движения со скоростями до 150 км/ч использовались пассажирские тепловозы, так как Казахстан не располагал электровозами с такими скоростями движения. Но затем были закуплены электровозы КЗ4А, рассчитанные на скорость до 200 км/ч. - прим. ред.)

К такому событию был полностью реконструирован вокзал в Астане, с которого запустили еще и 10-вагонный пригородный экспресс ЭД9МК-0076 до курорта Боровое. Сегодня новая столица рес-

публика отправляет и принимает за сутки в среднем порядка 6000 железнодорожных пассажиров.

В 2005г. совместно с турфирмами «Lern Idee Erlebnis Reisen» (Германия) и «ТУРАН-АЗИЯ» (Казахстан) организован высококомфортабельный туристский поезд «Жемчужина Шелкового Пути» Алматы - Туркестан - Ташкент - Самарканд - Бухара - Шахризад - Хива - Мары - Мерв - Ашгабад - Алматы из 7 вагонов первого класса (по 9 двухместных купе), 2 - второго (по 9 четырехместных), 2 вагонов-ресторанов национальной кухни и 1 вагон-салона с баром. На 2006 г. уже запланировано не менее четырех рейсов: 7 - 19 мая, 10-22 сентября, 15-22 октября и 1-13 декабря...

Николай Семенов

Инструкция

**машинисту паровоза по вождению грузовых поездов
на участке Омск-Исилькуль Омской железной дороги**
(Утверждена приказом начальника Омской ж.д. № 821/Н от 21.11.1952 г.)

**ПЕРЕД ВЫЕЗДОМ ПАРОВОЗА
ПОД ПОЕЗД МАШИНИСТ ОБЯЗАН:**

Подготовить паровоз для следования его с поездами по тяговому плечу в обоих направлениях с точным соблюдением графика движения поездов, для чего;

а) тщательно осмотреть паровоз, обратив особое внимание на детали движущегося механизма и экипажа, паровоздушных и водопитательных насосов, соединений воздухопровода, турбин дымососа и воздушных вентиляторов с приводом, подкрепить ослабшие соединения в деталях, заменить неисправные шпильки в дышловом и кулисном механизме и рычажных передачах тормоза, тщательно промазать трущиеся поверхности и резервуары заполнить смазкой,

б) прочистить песочные трубы, навести их головки на рельс, укрепить державками, очистить коллекторы песочницы от крупных частиц песка, взрыхлить слежавшийся песок у выхода его к коллекторам. При заходе паровоза в депо на экипировку песочница заполняется песком до полной ее вместимости, а при следовании по кольцу наличие песка должно быть не менее половины полного запаса;

в) проверить наличие воды в левом подшипнике турбины дымососа, и в картере редуктора турбины вентиляторов, обнаруженную воду удалить через спускные краны;

г) подготовить котел к форсированной работе путем продувки его (исключая паровозы, вышедшие из промывки) через все нижние и верхние продувочные краны, заменив воду в котле с таким расчетом, чтобы получить качество котловой воды по содержанию хлоридов ниже нормы, что устанавливается анализом пробы котловой воды, доставляемой машинистом в деповскую лабораторию;

д) залить в тендер паровоза установленную норму смеси антинакипинов как в основном, так и в оборотном депо,

е) при отправлении с поездом со станции основного и оборотного депо ввести непосредственно в котел через специальное устройство химический пеногаситель (при следовании паровоза резервом пеногаситель не применять),

ж) перед троганием поезда с места спустить конденсат из трубы мягого пара и запустить турбину воздушных вентиляторов острым паром;

з) при трогании паровоза с поездом, а также в пути следования открытие регулятора производить плавно, без рывков, не допускать бросания воды из котла и боксования паровоза.

Резкое открытие регулятора может

вызвать порчу турбин и, в особенности, при боксовании паровоза, вследствие попадания уносимой из котла воды на лопатки роторов турбин.

После открытия регулятора спуск реверса на рабочую отсечку производить плавно.

В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ МАШИНИСТ ОБЯЗАН:

а) в целях предупреждения замасливания агрегатов конденсационного оборудования и котла паровоза не допускать: чрезмерного расходования масла на смазку паровой машины и паровых цилиндров, водяного и воздушного насосов, бросания котловой воды и шлама в цилиндры машины, для чего всемерно уменьшать потери воды паровозом и питать котел конденсатом, поддерживать уровень воды в котле от 1/3 до 1/2 по водомерному стеклу, периодически продувать котел, своевременно сдувать масло со шлагом с поверхности воды из котла через кран продувки на цилиндрической части котла и прибор-маслодуд, что даст возможность не только предупредить замасливание конденсационного оборудования, но и получить более сухой пар, с меньшим содержанием влаги, увеличить степень перегрева его, следовательно, значительно увеличить мощность паровоза по паровой машине.

Сдуд замасленного шлама с поверхности воды из котла производится при уровне воды в котле, соответствующему уровню верхней кромки маслосдува (нанесенного на футляре водомерного стекла котла), через кран продувки, на горизонтальном участке пути при движении паровоза на малой и средней форсировках работы паровоза или на стоянке. При этом кран открывается на 2-3 сек за один раз продувки, кран открывать 3-4 раза с промежутком между открываниями около 15-20 сек.

Во время одной поездки с поверхности воды котла шлам выдувать 2 раза при подходе к основному и оборотному депо. В случае большого наличия на поверхности воды замасленного шлама (в чем убеждаться открытием верхнего крана продувки при подъезде к половине тягового плеча), верхнюю продувку производить не только перед основным и оборотным депо, но и после проследования с поездом половины тягового плеча. Нижние продувки в пути следования от Омска до Исилькуля производить при рабочем котловом давлении на 403, 368, 339, 312 и 282 км и от Исилькуля до Омска на 276, 300, 330, 342, 368 и 391 км.

В целях предотвращения излишнего

расхода воды держать кран продувки открытым не больше 2-3 сек, а закрытым 5-7 сек. Число открытий устанавливается химлабораторией депо таким образом, чтобы качество котловой воды и шламосодержание поддерживать в установленной норме. Подкачку воды при нижних продувках не производить. Категорически запретить продувку паровых котлов в местах посадки пассажиров, в местах производства путевых работ, при скрещении с поездами и у жилых зданий.

Начало продувки котла после выхода паровоза из промывочного ремонта устанавливается деповской лабораторией в зависимости от качества питательной воды, норм качества котловых вод и содержания шлама в котле,

5) систематически взрыхлять крючком песок в песочнице, при малом количестве песка окучивать его у выходов в песочные трубы, на каждой остановке проверять подачу песка по всем трубам, в необходимых случаях прочищать их, памятуя о том, что при исправно действующей песочнице значительно (до 20%) увеличивается сила тяги по сцеплению,

в) правильно управлять автотормозами, не допускать затяжки отпуска их перед подъемом, не допускать перезарядки поездной магистрали давлением выше установленного (5,2 атм летом и 4,5 атм зимой), памятуя о том, что длительная постановка ручки крана машиниста в 1-е положение, а затем последующая постановка ее во 2-е - поездное положение, приводит к самоторможению поезда. При отпуске автотормозов ручку крана машиниста обязательно ставить в 1-е положение: после одной ступени торможения на 10 сек - при составах до 100 осей, на 20 сек - при составах выше 100 осей, после полного служебного торможения на 20 сек - при составах до 100 осей, на 40 сек - при составах выше 100 осей;

г) при следовании с поездом держать полное давление пара в котле, регулируя тягу дымососа открытием байпаса, регулятор открывать полностью на большой клапан, отсечка по реверсу должна быть от 4 до 5 делений, а в целях взятия необходимого разгона перед подъемом отсечку заблаговременно (за 4-5 км до подъема) увеличить до 4,5-5,5 делений, при вынужденном снижении скорости во время следования по подъему открывать вентиль острого пара к турбине воздушных вентиляторов.

(Государственный архив Омской области, ф. № 358, оп. № 37, д. № 80).
Подготовил Ю.Филатов

Музейные новости из Екатеринбурга

На страницах «Локотранса» уже рассказывалось о судьбе уникальной коллекции довоенных электровозов (в составе «СМС-ки», «Владимира Ленина-девятнадцатого», «Сергея Кирова» и прочего... «Политбюро»), обретшей новое пристанище на территории локомотивного депо Свердловск-Сортировочный (см. ЛТ-№3/2004). К нынешнему Дню железнодорожника работы по организации здесь музейной экспозиции, начатые более двух лет назад, были, наконец, полностью завершены. Проведено соответствующее благоустройство (металлический забор, дорожки с газонами, фонари...), а главное - напротив площадки с локомотивами появилась еще одна, относящаяся преимущественно к вагонному хозяйству.

В число вновь выставленных экспонатов входят: 2-осный крытый вагон так назы-

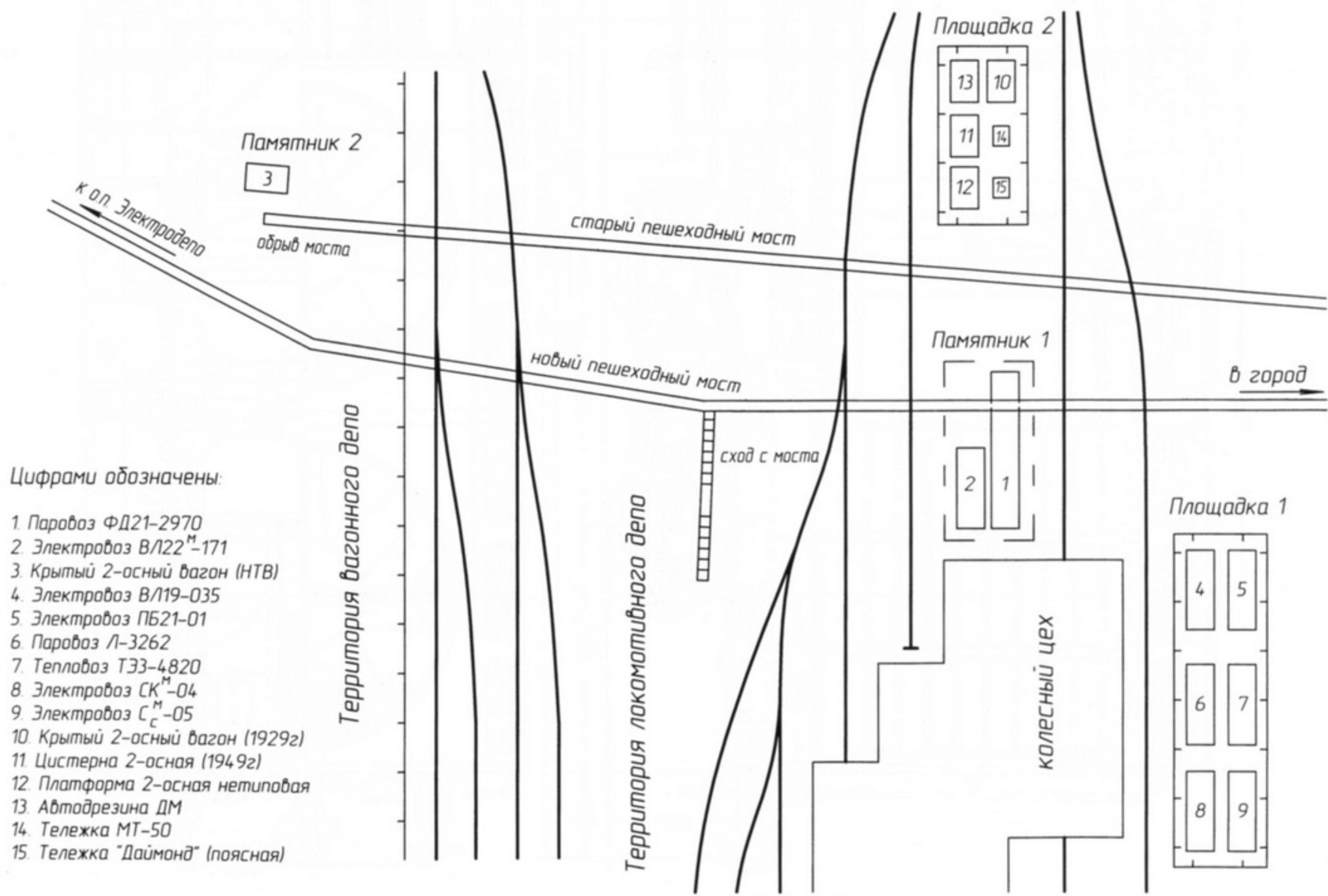


ваемого «канадского типа» (на раме которого сохранились таблички завода «Красное Сормово», 1929 г.); 2-осная цистерна постройки завода имени Сталина, 1949 г. (тип котла 49), 2-осная безбортовая платформа (представляющая собой импровизацию на основе рамы с ходовыми частями какого-то вагона, не поддающегося точной идентификации) и две вагонные тележки - «Даймонд» (поясная) и МТ-50. Наконец, последним эк-

спонатом по времени поступления на площадку (но далеко не последним в плане исторической ценности!) стала автодрезина ДМ, предназначенная для монтажа и обслуживания контактной сети электрифицированных железных дорог.

Составной частью музейной экспозиции ныне фактически является двойной памятник с паровозом ФД21-2970 и электровозом ВЛ22^М-171, появившийся на этом месте еще летом 1983 г., к 50-ле-

Схема музейной экспозиции на ст. Свердловск-Сортировочный

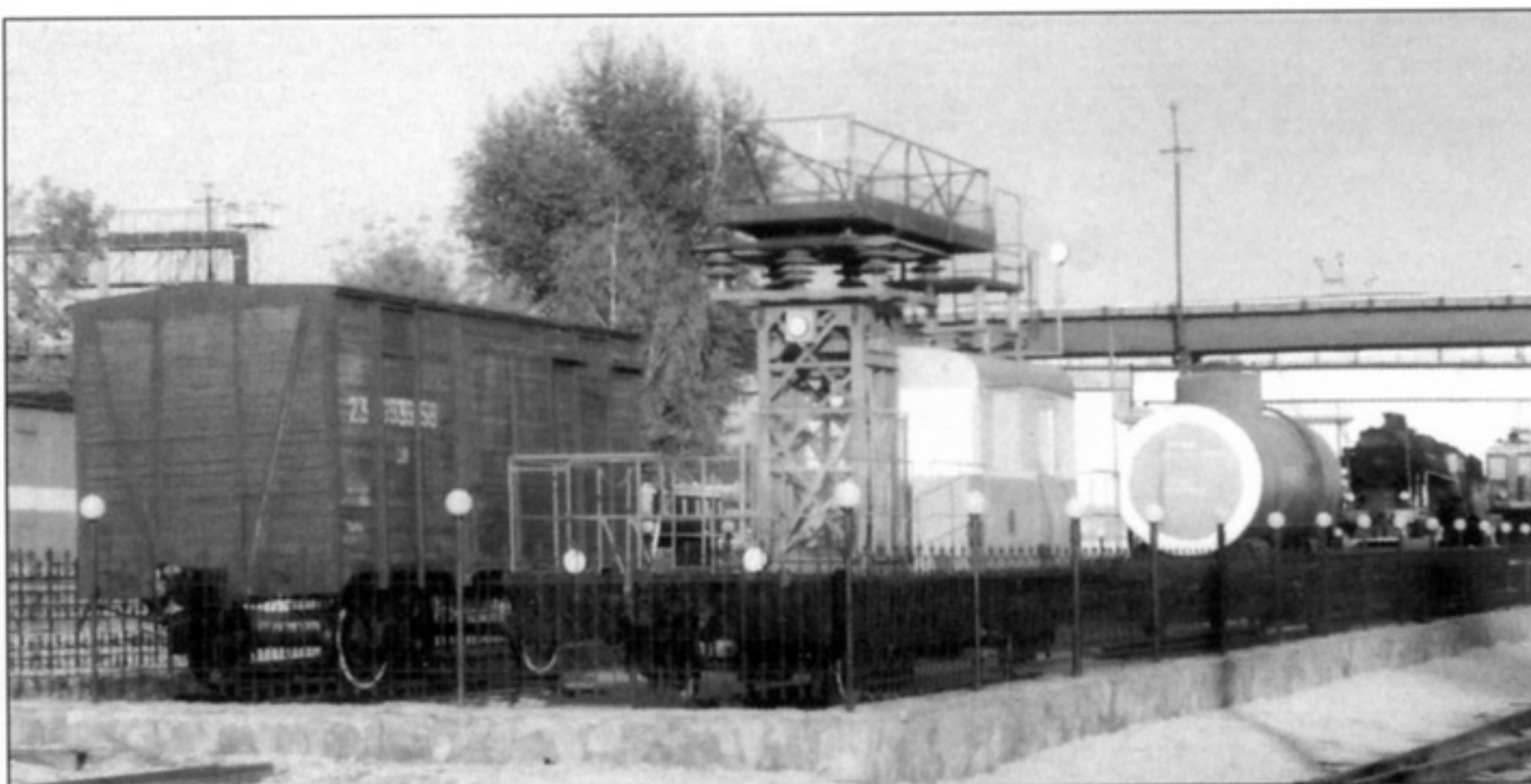


тию локомотивного депо Свердловск-Сортировочный.

Еще один старый памятник находится чуть поодаль, на территории вагонного депо; это крытый вагон дореволюционной постройки (НТВ), с сохранившимися деревянными стойками кузова.

Место размещения музейной экспозиции можно признать достаточно удачным, так как оно находится на производственной территории (что сводит к минимуму проявления вандализма, что, вообще говоря, неизбежного при отсутствии штатной охраны). В то же время, она хорошо просматривается с пешеходного моста, по которому ежедневно проходят тысячи горожан, пользующихся электричками, останавливающимися на платформе Электродепо. Для иногородних любителей, желающих осмотреть выставку, этот маршрут тоже является оптимальным. Сюда можно попасть электропоездами, следующими в направлении Нижнего Тагила, Шали, Дружинино (вторая остановка от ст. Свердловск-Пассажирский). Возможен и другой путь - автобусом №6 или №13 до остановки «ул. Ватутина» (от ж.-д. вокзала около 20 минут езды)...

Впрочем, и в районе самого вокзала есть целая группа интересных образцов старой железнодорожной техники, хотя и не столь компактная по своему расположению. Это три паровоза-памятника: два - возле ДК Железнодорожников (макет «сухопутного парохода» Черепановых и КЧ4-431 колеи 750 мм), третий - при депо Свердловск-Пассажирский (ЭУ701-40). Несколько натурных образцов (семафор, шлагбаум, путевой упор, моде-



рон, тележки «Даймонд» и ЦНИИ-ХЗ) дополнительно размещено перед зданием старого вокзала (1878 г. постройки), отданным музеем Свердловской ж.д.

Третья группа мемориальных единиц подвижного состава находится в Южном трамвайном депо (на ул. Фрунзе). В ее состав входят вагоны Х, МТВ-82, Т-2, К-2, уникальность которых любителям городского транспорта разъяснять нет необходимости. К сожалению, эта экспозиция закрыта высоким деревянным забором и является практически недоступной для осмотра и фотографирования. (С улицы видны только крыши трамваев и верхние части их кузовов...)

В заключение - несколько слов об основной («внутренней») экспозиции дорожного музея. - Ее торжественное открытие после переезда на новое место (в старый вокзал) состоялось осенью 2003 г., в день празднования 125-летия Свердловской ж.д., с участием министра

путей сообщения и правящего архиерея Екатеринбургской епархии. А на следующий день музей вновь оказался под замком, ввиду многочисленных недоделок, и с тех пор продолжает оставаться закрытым для посетителей. Впрочем, минувшим летом и здесь были отмечены некоторые подвижки. - На объекте после долгого перерыва вновь появились строители, которые в настоящее время заканчивают наружную отделку здания. Можно надеяться, что если не к 125-летию дороги, то к ее 127-ей (в крайнем случае, к какой-нибудь последующей) годовщине музей все же широко распахнет свои двери.

Успешное открытие экспозиции на Сортировке (состоявшееся тоже с 2-летним опозданием) дает определенные основания для подобного оптимизма.

А. В. Колесов, фотографии автора





А.Расчектаев

От Троицка до Орска. От Карталы до Магнитогорска.

В 1926 году в СССР был взят курс на индустриализацию страны, это включало в себя и строительство новых железнодорожных магистралей для обеспечения строительства и нормальной работы многочисленных промышленных объектов и укрепления экономики огромной страны.

В 1926 году на Южном Урале начали восстанавливать частично разрушенную гражданской войной линию Троицк-Орск Самара-Златоустовской железной дороги, (строить ее начали еще в 1914 году на средства частного Троицкого железнодорожного общества).

В 1920-21 годах было решено дорогу восстанавливать, но, по многим причинам, пришлось приостановиться, а с 1924 года линия Троицк - Орск вошла в состав Самаро - Златоустовской ж.д., которая, в свою очередь, с 1930 года стала частью Пермской дороги.

Сама Троицкая дорога начала строиться в 1909 году по предложению местных промышленников и торговцев, главным образом, для вывоза продовольственных и промышленных товаров из Троицка и Кустаная.

Для привлечения капиталов в Петербурге в 1909 году создано частное акционерное «Общество Троицкой железной

дороги».

В 1911 году в Троицк со станции Полетаево паровоз серии О^в привел первый поезд.

В 1912 году решено строить линию Троицк-Кустанай, которая вскоре открылась. Для покрытия расходов был выпущен облигационный заем.

В 1916 году дорога соединена с Транссибом четырехкилометровой веткой. Дальнейшее развитие дороги было приостановлено Первой мировой и Гражданской войнами. Боевые действия последних, как правило, велись вдоль железных дорог и не красные, и не белые, или какие прочие бандиты, особо не берегли подвижной состав, станции, технические устройства.

Уже в советское время, в двадцатые годы, перед постройкой новых километров пути, сначала восстанавливали ранее построенные, но разрушенные гражданской войной. Освобождались станционные пути от сотен сгоревших и разбитых вагонов, восстанавливались различные технические сооружения. Построено было несколько новых станций, локомотивных депо и вокзалов, множество водоподъемных башен и других искусственных сооружений. Также строились больницы, школы, клубы. С постройкой новых мостов восста-

навливали ранее построенные, которые в войну, зачастую, взрывали вместе с подвижным составом, который, по возможности, поднимали из воды. Так, на станции Бреды, при восстановлении моста через реку Сынтасты был поднята из воды «овечка». На трехосном тендере сохранился трафарет серии Бк-480 (в номере возможна ошибка). Паровозы серии Бк работали на Самаро-Златоустовской дороге и позднее, с 1912 года, стали переименоваться в серии О^а и О^д. Что касается названия станции, то на юге Челябинской области много населенных пунктов носящих исторические имена: Тамерлан, Берлин, Париж (установлена даже, уменьшенная копия Эйфелевой башни), Чесма, Балканы, Варна, Наваринка, Шипка, Бородино, Тарутино, Варшавский, Полоцкий и другие, имена многих даны в честь знаменитых походов русской армии в XVIII - XIX веках.

Также, в 1927 году, началось возведение линии Карталы - Магнитогорск (первоначальное название станции было Магнитная), для обеспечения строительства крупнейшего в мире Магнитогорского металлургического комбината. Железнодорожные запасы горы Магнитной (высота 616 м) были известны еще с 1747 года, но полное освоение началось в советское время. Зачастую строители наты-

Паровоз **Ы-33** с агитационным поездом на ст.Орск 22 сентября 1929 г.. Паровоз и весь состав покрыт агитационными плакатами и растяжками. Вот тексты некоторых из них... «Каждый проложенный новый километр путей усиливает экономическую мощь С.С.С.Р.», «Очистим ряды партии от чуждых и разложившихся, повысим боеспособность коммунистического авангарда. Передовые работники и работницы в ряды ВКП(б)»





Паровоз О^а - 447 и 30 платформ с балластом в районе станции Карталы. Лето 1928 года.

кались на арсеналы снарядов, оставшихся с лихих времен Гражданской войны, их подрывали на месте, так как для транспортировки они были не годны.

Еще до завершения, осенью 1929 года постройки линии Троицк-Орск, начались изыскательские работы по строительству линии Орск - Эмба для создания более короткого железнодорожного сообщения между Средней Азией и Уралом.

В 1933 году для удобства движения на Троицк, построена 42-километровая ветка Челябинск-Еманжелинск. На строительстве этих линий работали многие паровозы Самаро - Златоустовской и других дорог, переданных на стройку. Главным образом работали «овечки», так как более мощные и скоростные американские паровозы серии Е^с и Е^л, обеспечивали движение на южноуральском участке Транссиба, да и состояние сохранившихся километров пути было очень плохим и не выдержало бы вес паровоза серии Е. Тем не менее, на Троицкой дороге строение пути с 1911 года изначально рассчитывалось под паровозы серии О и Ы. Также на стройке трудились паровозы серии Ы, которые работали на Троицкой дороге с 1914 года.

Известны лишь некоторые паровозы (данные 1927-1929 года).

Ы №№ 28, 29, 30, 33 постройки Коломенского завода. В известной книге В. А. Ракова есть сведения об этих паровозах, работавших на Троицкой дороге с 29 по 43 номер, но Ы - 28 достоверно работал на дороге.

Ы-550 с четырехосным тендером.

Ы-570 с трехосным тендером с трафаретом Ы-111 (паровозы Пермской ж.д., постройки Воткинского завода).

О^а - 416, 420, 447 (паровозы Самаро-Златоустовской ж. д.).

О^а- 2184, 2367, 2696 (паровозы Самаро-Златоустовской ж. д.), 2971 (?).

О^б- 3767 (?нефтяная), 5994 (?), 8006 (?).

О^б- 6328, 6554, 6562 (паровозы Ташкентской ж. д.).

В основном паровозы Самара-Златоус-

товской ж.д. работали на угле, нефтяными были паровозы, переданные с Ташкентской ж.д..

Строительство велось практически вручную, но некоторая техника применялась. На линии Карталы - Магнитогорск использовалась узкоколейка для подвоза стройматериалов и работал узкоколейный трехосный паровоз.

Также, для поездок руководства строительством, использовались легковые автомобили и автобусы (см. ЛТ 9/2002), приспособленные для передвижения по рельсам. При строительстве использовались паровые экскаваторы зарубежной постройки (в районе Магнитогорска) и, в незначительном количестве, легковой и грузовой автотранспорт. Основным же средством передвижения были лошади и верблюды. Кроме широко распространенных в то время различных двухосных вагонов (грузовые и пассажирские), на стройке, в качестве передвижных жилищ и бытовок для строителей использовались четырехосные пассажирские двухэтажные вагоны Рыковского.

В строительстве этих линий участвовали военнослужащие XI железнодорожного полка. Но главную рабсилу составляли простые люди различных национальностей, для которых, в условиях экономического и продовольственного кризиса 20-30 годов прошлого века, стройка была единственным способом прокормиться, так как индустриализация страны велась, в основном, за счет грабежа сельского хозяйства и, только человек, работающий в промышленности или на строительстве, более или менее стабильно обеспечивался некоторым продовольствием.

Средства для индустриализации изыскивались, к сожалению, и за счет вывоза за границу нашего культурного наследия, произведений искусств. Также вывозилось промышленное сырье, что, впрочем, и сейчас процветает еще в больших объемах. Проживая рядом с главным ходом Транссибирской магистрали, замечаешь:

сколько тысяч тонн металла, нефти, леса пролетают ежедневно в длинносоставных транзитных грузовых поездах в морские порты и далее за бугор. Конечно, неплохо, когда по железной дороге идет много груза, но если большевики в двадцатые годы продавали все, что можно за границу, для восстановления страны, каких-то социальных программ, будь то всеобщее бесплатное образование или здравоохранение, то сейчас прибыль от продажи всенародного достояния достается лишь ограниченному кругу лиц, или просто утекает за рубеж...

30 июня 1929 года паровозы О^б-8006 и 5994 привели от станции Карталы первые два поезда (служебные) по десятку вагонов в каждом, на станцию Магнитогорск, где прошли через специально построенную арку с красной лентой. По этому поводу состоялся торжественный митинг и праздничный обед для всех присутствующих. Машинисту первого поезда на Магнитку, Ивану Станкевичу доводилось вести поезд с последним императором России Николаем-II, в связи с этим его называли «царский машинист». Не случайно, что в роковые тридцатые годы он попал в застенки НКВД.

Построенная линия сыграла огромнейшую, можно сказать, бесценную роль в строительстве знаменитой Магнитки и, в дальнейшем, особенно в годы Второй мировой войны.

С 1930 года линия в постоянной эксплуатации, а 31 января 1932 года Магнитка выдала первые тонны чугуна. Интересно, что река Урал не только делит Магнитогорск на Правобережный и Левобережный район, но и является границей между Европой, где, в основном, жилые массивы и - Азией (левый берег). На этом берегу, кроме ММК, находится и множество других промышленных предприятий. Это, наверное, единственный крупный город в России с таким территориальным делением.

Пересечь межконтинентальную границу

можно, к примеру, на «убитых» трамваях КТМ5, которые ходят в Магнитке даже по системе из трех единиц.

При СССР, к сожалению, происходило много аварий и крушений поездов, в том числе, и пассажирских. Многие машинисты во спасение жизни пассажиров рисковали своей. В 1987 году, под Магнитогорском по вине движущихся, пассажирский поезд был принят в тупик с вагонами. Локомотивная бригада до последней возможности оставалась в кабине, принимая все меры к снижению скорости, хотя столкновение и произошло, но обошлось без жертв, правда, из заваленной оборудованной ВВК травмированную бригаду из опрокинутого ВЛ60^к несколько часов вырезали газовым резаком. Позднее, за спасение жизни людей они получили правительственные награды.

22 сентября 1929 года паровоз Ы-33 привел на станцию Орск первый поезд (служебный) со стороны города Карталы. В дальнейшем произошло соединение с линией Оренбург-Орск Ташкентской ж. д., постройка которой началась в 1912 году по предложению местных промышленников и казачества. Только к 1929 году с постройкой нового металлического моста через реку Урал и нескольких километров пути был завершён этот участок. Таким образом, линия Троицк-Орск, связала Урал со Средней Азией более коротким маршрутом, чем ранее, когда путь проходил Уфа – Кинель – Оренбург. Усиленно стала развиваться промышленность Южного Урала, а с вводом к 1944 году в эксплуатацию линии Орск-Кандагач, протяженностью 245 километров, маршрут сократился на 450 километров. Кроме паровозов серии О и Ы на линии Челябинск-Троицк-Орск и Карталы - Магнитогорск в 1930-60 гг. с поездами работали паровозы серии ИС, С^у, СО, СО^к, Э^у, Э^м, Э^р, Л, ЛВ, маневровые 9П (еще в 1991 году в депо Троицк можно было видеть около 10 машин).

Участок Челябинск – Троицк - Карталы в настоящее время электрифицирован постоянным током с напряжением 3,0 кВ, и на нем работали или работают электровагоны и электропоезда постоянного тока ВЛ22^м, ВЛ8, ВЛ10, ВЛ10^у (только из депо Златоуст), ЧС2, ЧС7, С^рЗ (в настоящее время в виде электромотрис), ЭР2, ЭР2Т, ЭД2Т, ЭД4М, ЭТ2, ЭТ2МЛ.

В депо Троицк попали, в качестве ремфонда и сараев на колесах, вагоны ЭР1-202 из Иркутска и пока еще на ПМС работает ТЭЗ-5166.

На автотрассе Челябинск – Троицк - Кустанай есть автокемпинг из вагона электропоезда ЭР22.

На станции Карталы стыкование с переменным током 25 кВ и на участках Карталы – Магнитогорск – Орск - Тобол и Орск - Оренбург работали и работают ВЛ60^к. Первые машины пришли в 1967 году с началом электрификации, ВЛ60^р (переоборудованные в ВЛ60^к), ВЛ60^нк, 2ВЛ60^к, ВЛ80^с, ЭР9^н, ЭР9Е, ЭД9М. До 2001 года работали и самые мощные в мире электровагоны ВЛ85.

В 1978 - 79 году перед началом работы на линии самых первых в СССР электровагонов ВЛ80^с, в депо Магнитогорск для обу-



Тепловоз ТЭЗ-3880 на станции Карталы, 1965 год.

чения локомотивных бригад, с Целинной ж. д. из депо Атбасар были переданы ВЛ80^с. Внедрение электровагонов ВЛ80^с позволило в восьмидесятые годы с Тобола водить составы весом 9000-12000 тонн.

В 2005 году в депо Карталы перебазировано из Сибири более 20 электровагонов ВЛ65, для замены в пассажирском движении устаревших электровагонов ВЛ60^к. Оставшиеся на ЮУЖД «шестидесятки» в основном сейчас работают как горочные толкачи и на маневрах. Внешне они выглядят просто идеально, несмотря на возраст, т. к. закреплены за локомотивными бригадами.

Сейчас депо Магнитогорск является оборотным. Весь парк отдали в Карталы. Теп-

ловозы на линии представляли одни из самых первых на сети дорог СССР: ТЭ1, ТЭ2, ТЭЗ - эти машины можно было встретить в депо Орск еще в начале пятидесятых годов XX века, позднее они появились в других депо линии. В частности, с 1959 года Карталы, где ТЭЗ заменил в поездах к 1962 году на 80% паровозы серии Л с весовой нормой 3200 тонн до Челябинска, позволили водить поезда весом 4600 т, а до Троицка, благодаря «столовому» профилю пути, опытные машинисты одним тепловозом по 6250 т веса водили поезда. А до Тобола проводили поезда и более 6600 тонн.

Также в эксплуатации 2ТЭ10Л, 2ТЭ10В, 2ТЭ10М, 3ТЭ10М (с Казахстана), ТЭМ1,

Тепловоз 2ТЭ10В-4714 на перегоне Магнитогорск – Куйбас, 2005 год



ТЭМ1М, ТЭМ2 (с Казахстана), ЧМЭЗ, ЧМЭЗ^г, ТГМ23В48, современные, приспособленные для разных служб моторысы АСД-1Ш, АСД-1М, множество «древних» и самых современных путейских машин и дрезин. Также, на примыкающих к линии промышленных путях, работают тепловозы ТГМ4, ТГМ4^а, ТГМ4^б, ТГМ6^а, ТГМ6В, ТГМ6Д, ТГМ23 (в/и), ТГМ40, ТГК2, ТЭМ1, ТЭМ1М, ТЭМ2, ТЭМ2У, ТЭМ2УМ, в основном, они заняты на добыче и производстве стройматериалов на многочисленных месторождениях. Весьма много всевозможных тепловозов (практически весь модельный ряд БМЗ и Людиновского завода) и электровозов советской и зарубежной постройки (промышленных) разных лет, работают на предприятиях Магнитогорска, в основном они на металлургическом комбинате. Подразделения ММК расположены на огромной площади. Для технологических перевозок применяются, в частности, электровозы EL21, как правило, в хвосте также идет электровоз-толкач. Не одно десятилетие отработали на путях Магнитки итальянские электровозы серии В, одна из этих машин №№04 сейчас в МЖТ Челябинск.

На территории ММК можно найти интересный подвижной состав, но в наше время проникнуть туда, как и на любой другой завод - проблематично. Раньше, к примеру, в поисках номеров промышленных тепловозов, можно было зайти практически на любой завод через пролом в заборе. После осмотра техники можно было идти на соседний подобным же образом. Многие заводы сообщались между собой такими «комсомольскими проходными». В не столь далеком прошлом, их создавали для хищения ценностей и... из-за разницы цен в заводских столовых (!) - зачем тратить несколько рублей в столовке родного завода, когда на соседнем - кормят лучше и дешевле! Зато на оставшиеся деньги можно после смены выпить пивка или чего покрепче, жена ведь на такое удовольствие денег не даст.

Удалось побывать на Магнитогорском цементном заводе. Известно, что у вокзала Магнитогорск - пассажирский есть памятник паровозу Э-684-58, на заводе в... лесопосадках нашел еще один «памятник-паровоз». От паровоза остался только выпотрошенный котел и ходовая часть, на буферном брусе номер Э-685-10, а на потертой табличке з/н № 3568 (или 3268), Харьковский завод 1932 г.в. Наверное, это паровоз Э^м первого выпуска.

На заводе есть несколько нерабочих тепловозов ТЭЗ, есть парк ТЭМ2, у которых перебиты номера, для удобства в работе (позывные по радиосвязи) последние две цифры по порядку 35, 36, 37 и т.д. Первые цифры также взяты наугад с заводской трубы, заводские таблички БМЗ сбиты! Таким методом появился, к примеру, ТЭМ2У-9736!

Электровозы ВЛ80^с перед рейсом в депо Магнитогорск, 2005 год.

Электроподвижной состав на базе запаса Карталы ЮУЖД, 2004 год.

Электровозы ВЛ10 работают на линии Челябинск — Карталы, 2003 год.





Станции Троицк и Карталы являются пограничными (осуществляется таможенный контроль) с соседним Казахстаном.

В настоящее время, грузопоток между Казахстаном идет только через Карталы. Во избежание таможенных проблем и в связи с новыми разработками угля в казахстанском Кушмуруне, топливо на российскую Троицкую ГРЭС, доставлять тепловозами ЗТЭ10М, по линии Костанай - Золотая Сопка. Кроме этого, ЮУЖД граничит с Казахстаном по Оренбургскому, Курганскому, Петропавловскому отделениям. Немаловажно, что при решении многих вопросов, железнодорожники обоих государств тесно сотрудничают друг с другом. Регулярно на ЮУЖД для обучения приезжают делегации казахстанских железнодорожников.

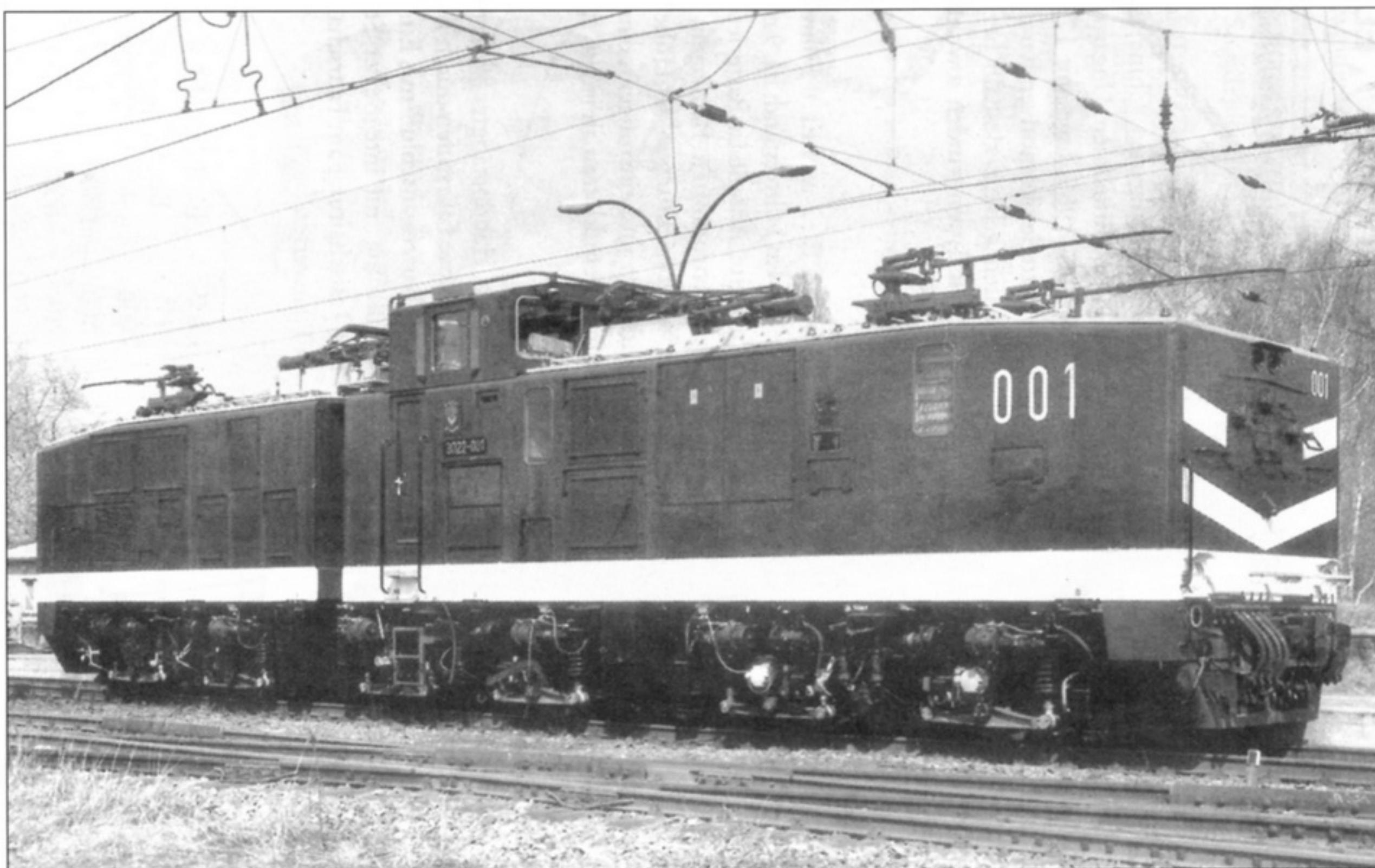
На участке Карталы - Орск находится станция Шильда, она примечательна тем, что от нее с 1956 года, до середины девяностых, была 123-километровая узкоколейная ветка до станции Совхоз Озерный. С ее основания на ней работали узкоколейные тепловозы ТУ-2 - ветка предназначалась для вывоза хлеба. В кризисные девяностые годы поток хлеба значительно сократился, решили возить автотранспортом, а ветку разобрали. Кроме локомотивного и вагонного депо на станции Троицк находится единственное на ЮУЖД рефрижераторное депо.

Фото автора, и из коллекции

Тепловоз 2ТЭ10М-2993 «Б» тч Костанай
Казакстан Темір Жолы (Казахстанская ж.
д.) разворачивается на поворотном круге в
депо Троицк
под скорый на Астану, 2003 год.
Электропозы ВЛ60* -2110 на станции
Карталы, 1983 год.
Электропоз EL21-053 на ст. Магнитогорск
– Грузовой, 2005 год.



Электровозы завода LEW



Электровоз
EL22 № 001.
Фото из книги
Zeitzeugnisse
1945-1990.

После победы над нацистской Германией и ее разделения, соответственно были разделены и местные заводы. Разделение не миновало и мирового флагмана электротехники – AEG или Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft. Так получилось, что главные производственные здания для постройки подвижного состава, построенные в 1914 году для фирмы Борсиг, были расположены в берлинском пригороде Хенигсдорфе, почти на стыке зон влияния. Кое-какие помещения остались и на западе – точнее в Западном Берлине. В 1949 году в обеих частях разделенной фирмы начались работы по постройке тягового подвижного

состава. Западную (с политической точки, а не географической!) продукцию облагодетельствовали оригинальным брендом (товарным знаком), а первоначальную нумерацию продолжали получать электровозы выпускавшиеся на, после полного разрушения, восстановленном заводе в Хенигсдорфе (ГДР). И, с самого начала, получали эти номера (с № 6428) карьерные электровозы, выпускавшиеся для СССР в качестве репараций.

В рамках первой партии в течение трех лет было построено 126 электровозов, в СССР получивших обозначение IV-КП1. Потом, возможно, завод построил еще две

(зав. №№ 6640 и 6641) или три (согласно книге по истории завода) единицы электровозов такого же типа для нужд Советского Союза.

Ну, а насчет названия самого завода. Обозвали данное предприятие поначалу VEM Vereinigung Volkseigener Betriebe des Elektro-Maschinenbaues-Lokomotivbau Elektrotechnische Werke Hennigsdorf (Osthavelland). Очевидно, и самим немцам это было трудно произнести, и в 1951 году название поменяли на VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke 'Hans Beimler' или просто LEW. Дело в том, что немцы не очень-то любят обзывать разные учрежде-

Кузова электровоза-донора EL21 № 036 (его так и не пустили в эксплуатацию) Броценского ЦШЗ погружены на платформу для отправки в Лиепайский металлург. На дальнем плане – свое отработавший EL1 № 1010. Фото А.Биедриньш, 1996 г.





Тяговый агрегат серии EL10/3 № 2011. Фото из книги Zeitzeugnisse 1945-1990.



Электровоз EL2 № 402 с приводным думпкаром. Фото из книги Zeitzeugnisse 1945-1990.

ния чьими-то именами (а тов. Баймлер тоже являлся радикалом), ибо, в свое время имя Адольфа Гитлера носил, чуть ли не каждый второй угол в Германии...

С самого первого электровоза в 1889 году фирмой AEG основная масса выпущенного подвижного состава была предназначена для промышленных железных дорог, расположенных в шахтах, в карьерах, в рудниках. В 1950-е годы эта тенденция соблюдалась. Огромное количество промышленных электровозов поставлялось почти во все страны социалистической ориентации.

В 1954 - 1956 годах в СССР завод поставил 5 тяговых единиц для транспортировки железной руды (зав. №№ 7194, 7205, 7729-7731). Что они из себя представляют, пока ясности нет.

С 1956 года для нужд СССР на заводе LEW начали выпускать карьерные электровозы для открытых выработок семейства EL2. Машины данного типа выпускались заводом с 1952 года. Согласно заводским данным - всего до 1988 года было выпущено 1380 единиц примерно 25 модификаций (вторая цифра в заводском обозначении) EL2 для ГДР, СССР, Болгарии, Китая и Польши. ГДР-овские локомотивы в последние годы подвергаются модернизации и даже «фейслифту». А в бывшем СССР из-за отсутствия запчастей, их превращают в лом...

Данные по поставкам электровозов семейства EL2 в СССР опубликованы в таблицах 1 и 2. Отличие года постройки у первых троих электровозов между данными, опубликованными в книге «Локомотивы отечественных железных дорог (1845-1955 гг.)» и заводскими данными, можно объяснить тем, что немцы, возможно, указывают реальную дату постройки, а В.А. Раков дату приемки Советской стороной. Насчет двух дополнительных электровозов постройки 1964 г., каждый из которых имел в комплекте приводной думпкар, оснащенный четырьмя тяговыми двигателями, в книге В.А. Ракова точно не указано, построены ли они дополнительно или являлись единицами из регулярной партии. Заводские данные явно свидетельствуют о том, что два электровоза серии EL2/10, и им предназначенные думпкары, имели отдельные заводские номера, что должно свидетельствовать о дополнительном выпуске. Не ясным только остается факт, почему на фо-

Таблица 1. Заводские данные по выпуску электровозов семейства EL2

Заводской тип	№№ электровозов (кол-во)	Год выпуска	Заводские №№
EL2/02	201-203	1956	7734-7736
EL2/04	204-210	1957	7737-7743
EL2/04	211-224	1957	7752-7765
EL2/04	225-230	1957	7773-7778
EL2/04	231-240	1958	8172-8181
EL2/04	241-260	1958	8325-8344
EL2/04	261-266	1958	8558-8563
EL2/04	267-296	1959	8564-8593
EL2/05	297-306	1959	8594-8603
EL2/05	307-320	1960	8604-8617
EL2/05	321-337	1960	8962-8978
EL2/05	338-362	1961	9799-9823
EL2/05	363-372	1962	9824-9833
EL2/05	373-399	1963	10086-10112
EL2/05	400-417	1964	10580-10597
EL2/10	(2)	1964	10606, 10607
EL2/10 MKW	(2)	1964	10608, 10609
EL2/05	418	1965	10776
EL2/05	419-426	1965	11119-11126
EL2/05	427	1965	11430
EL2/05	428-430	1967	11468-11470

тографии изображенный EL2 с приводным думпкаром стоит номер 402?!

Практически одновременно для нужд СССР начали строиться и электровозы семейства EL1 аналогичного назначения. Они были спроектированы на базе двухсекционных электровозов с тремя двухосными тележками, построенных для карьерных железных дорог ГДР в 1951-1953

годах. По причинам, не понятным автору, с 1981 года их заводское обозначение поменялось на EL21. Электровозы данного семейства, в количестве 121 единицы, с 1960 по 1980 год строились и для Китая.

В таблицах 3 и 4 опубликованные данные свидетельствуют, что нет полной ясности по общему выпущенному количеству электровозов данного семейства для нужд СССР.

Таблица 2.

Сравнительные данные по выпуску электровозов семейства EL2 по годам постройки.

Год постройки	Количество согласно данным из книги «Локомотивы отечественных железных дорог (1956-1975 гг.)»	Количество согласно заводским данным
1956	-	3
1957	30	27
1958	36	36
1959	40	40
1960	31	31
1961	25	25
1962	10	10
1963	27	27
1964	18	20+2
1965	10	10
1967	3	3
итого	230	232+2

Таблица 3. Заводские данные по выпуску электровозов семейства EL1

Заводской тип	№№ электровозов (кол-во)	Год выпуска	Заводские № №
EL1	501, 502	1957	8156, 8157
EL1	503-532	1958	8126-8155
EL1	533-543	1958	8389-8399
EL1	544-574	1959	8400-8430
EL1	575-612	1959	8471-8508
EL1	613-658	1960	8763-8808
EL1	659-672	1960	9034-9047
EL1	673-737	1961	9620-9684
EL1	738-792	1962	9685-9739
EL1	793-812	1962	9839-9858
EL1	813-853	1963	10256-10296
EL1	854-932	1964	10297-10375
EL1?	(19)	1966	11478-11496
EL1	(7)	1966	11872-11878
EL1	985-1000	1967	11602-11617
EL1	1001-1004	1967	11650-11653
EL1	1005-1022	1967	11722-11739
EL1	1023-1036	1969	12172-12185
EL1	1037-1047	1970	13102-13112
EL1	1048-1056	1970	13184-13192
EL1	1057-1068	1971	13078-13089
EL21	(22)	1981	17944-17965
EL21	(13)	1982	17966-17978
EL21	(40)	1982	18059-18098
EL21	(5)	1983	17909-17913
EL21	(25)	1983	18294-18318
EL21	(20)	1983	17979-17998
EL21	(2)	1984	16321, 16322
EL21	128-175	1984	18728-18775
EL21	(20)	1985	17804-17823
EL21	(30)	1985	18149-18178
EL21	226-265	1986	18688-18727

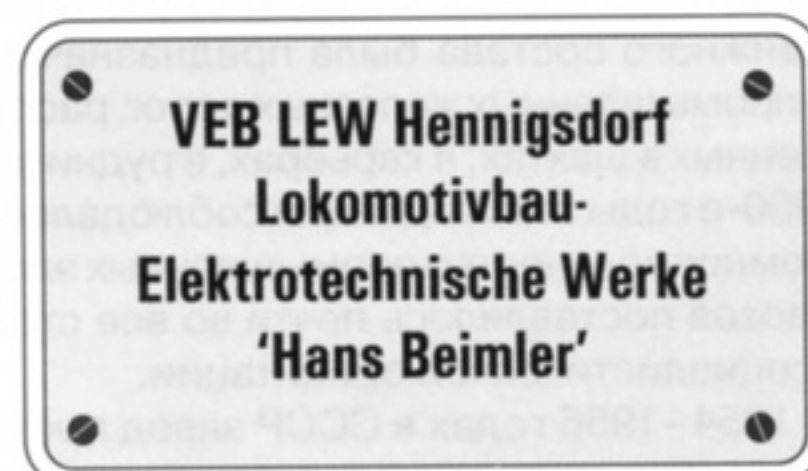
Если судить по бортовым номерам, то их общее количество должно быть – 833 (568 электровозов серии EL1 и 265 – EL21). Однако в книге, посвященной развитию завода, указана цифра – 809... Судить по заводским данным тоже очень сложно, так как часть записей середины 1960-х годов либо не найдены, либо пропали. Найденное противоречие по бортовым номерам свидетельствует о возможных неточностях в данных, опубликованных в книге В.А.Ракова «Локомотивы отечественных железных дорог (1845-1955 гг.)». Описание электровозов серии EL21 представлено в кни-

ге «Локомотивы и моторвагонный подвижной состав железных дорог Советского Союза (1976-1985 гг.)».

В 1987 году завод выпустил 4 карьерных электровоза серии EL22 (бортовые №№ 001-004, заводские №№ 20000-20003), являющихся дальнейшим развитием семейства электровозов EL1. Главное отличие состоит в том, что секции электровоза серии EL22 не симметричны. Если у электровозов семейства EL1 средняя тележка расположена симметрично под обеими его частями, то у EL22 — под одной частью расположены две тележки, а под второй —

Таблица 4. Сравнительные данные по выпуску электровозов серии EL1 по годам постройки.

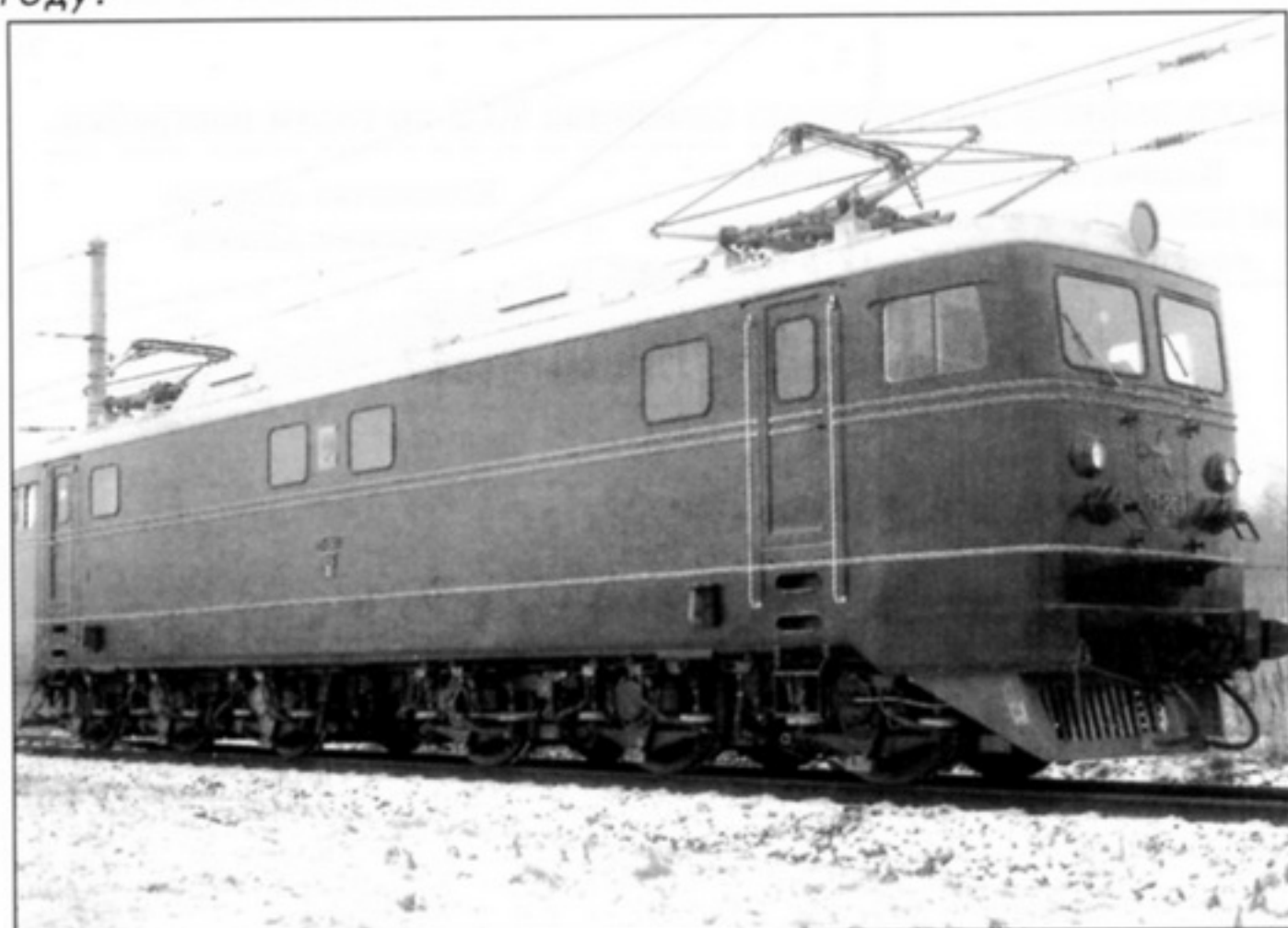
Год постройки	Количество, согласно данным из книги «Локомотивы отечественных железных дорог (1956-1975 гг.)»	Количество, согласно заводским данным
1957	2	2
1958	36	41
1959	70	69
1960	60	60
1961	65	65
1962	75	75
1963	70	41
1964	50	79
1965	17	-
1966	27	26
1967	46	38
1968	14	-
1969	20	14
1970	-	20
1971	12	12
итого	564	542



одна. Немного увеличилась длина электровоза. Для EL22 она равна 21840 мм (против 21320 у EL1 и EL21). Увеличен и диаметр колес, который у EL22 составляет 1250 мм (против 1120). Сила тяги при часовом режиме увеличилась до 304 кН (против 237 кН). Максимальная мощность электровоза EL22 при часовом режиме и напряжении на контактом проводе 3000 В составляет 2400 кВт. Электровоз EL22 приспособлен для работы также под напряжением 1500 В, но тогда его максимальная мощность при часовом режиме 1200 кВт.

В 1965 году завод LEW выпустил первый

Магистральный электровоз Г1-001. Фото из книги Zeitzeugnisse 1945-1990. Два электровоза серии Г1 (№№ 001 и 002, заводские №№ 8116, 8117) поступили на железные дороги МПС в 1959 году.



Шахтный электровоз серии EL13. Фото из книги Zeitzeugnisse 1945-1990.

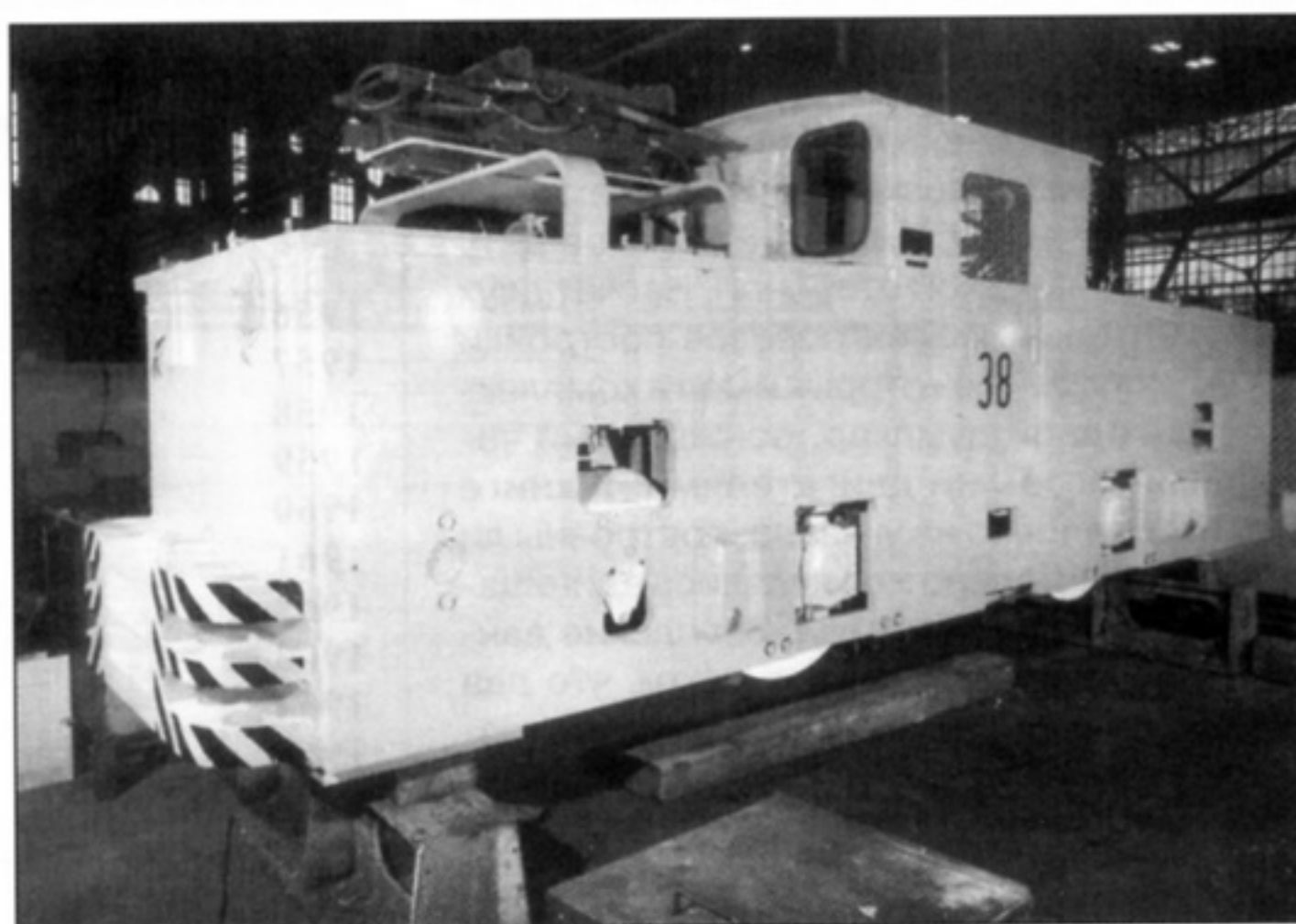


Таблица 5. Данные по выпуску электровозов и приводных думпкарв семейства EL10

Заводской тип	№№ электровозов или их количество	Год выпуска	Заводские №№
EL10	2003, 2004	1965	10778, 10779
EL10 MKW	3005-3008	1965	10780-10783
EL10	2001, 2002	1965	10866, 10867
EL10 MKW	3001-3004	1965	11381-11384
EL10	2005-2014	1966	11503-11512
EL10 MKW	3009-3028	1966	11513-11532
EL10	2015-2034	1968	12062-12081
EL10 MKW	3029-3068	1968	12082-12121
EL10	2035-2037	1968	12122-12124
EL10 MKW	3069-3074	1968	12131-12136
EL10	2038-2043	1969	12125-12130
EL10 MKW	3075-3086	1969	12137-12148
EL10	2044-2063	1969	12187-12206
EL10 MKW	3087-3108 ¹	1969	12207-12228
EL10	2064-2081	1970	12803-12820
EL10	2082-2091	1971	13090-13099
EL10 MKW	3109-3128 ²	1970	13113-13138
EL10 MKW	3129 ³	1971	13221
EL10 MKW	3130	1970	13222
EL10 MKW	3131-3138 ⁴	1971	13265-13272
EL10 MKW	3139 ⁵	1971	13628
EL10 MKW	3140-3152 ⁶	1972	13671-13683
EL10 MKW	3153-3159 ⁷	1973	13684-13690
EL10	2092-2098	1972	13691-13697
EL10	2099-2111	1973	13698-13710
EL10 MKW	3160-3175 ⁸	1973	13711-13726
EL20 MKW	3201-3204	1983	17294-17297
EL20 MKW	3205-3208	1984	17298-17301
EL20	2201-2204	1983	18221-18224
EL20	2205-2224	1985	18528-18547
EL20 MKW	3209-3248 ⁹	1985	18578-18617

Электровоз EL2/05 № 362 на путях Броценского ЦШЗ. Фото А.Биедриньш, 1995 г.



Таблица 6. Данные по выпуску электровозов семейства EL3

Заводской тип	№№ электровозов или их количество	Год выпуска	Заводские №№
EL3/01	(20)	1957	7923-7942
EL3/01	(6)	1958	8188-8193
EL3/01	(39)	1962	9949-9987
EL3/01	(7)	1964	10533-10539
EL3/01	(6)	1964	10600-10605
EL3/01	166-169	1965	10672-10675
EL3/01	153-155	1965	10861-10863
EL3/01	170-173	1965	11127-11130
EL3/01	158-165	1965	11366-11373
EL3/01	156, 157	1965	11374, 11375
EL3/01	174-178	1967	11407-11411
EL3/01	(4)	1973	14058-14061
EL3/01	(1)	1973	14232
итого	109		

¹ Думпкары №№ 3087 и 3088 предназначены для электровозов №№ 2044 и 2045 соответственно; думпкары №№ 3089-3102 — по два для электровозов №№ 2046-2052; думпкары №№ 3103-3108 — для электровозов №№ 2058-2063.

² Думпкары №№ 3109-3122 предназначены по два для электровозов №№ 2064-2070; думпкары №№ 3123-3128 — для электровозов №№ 2076-2081.

³ Думпкары №№ 3129 и 3130 предназначены для электровоза № 2082.

⁴ Думпкары №№ 3131-3138 предназначены по два для электровозов №№ 2083-2086.

⁵ Думпкар № 3139 предназначен для электровоза № 2091.

⁶ Думпкар № 3140 предназначен для электровоза № 2092; думпкары №№ 3141-3152 — по два для электровозов №№ 2093-2098.

⁷ Думпкары №№ 3153-3158 предназначены по два для электровозов №№ 2099-2101; думпкар № 3159 — для электровоза № 2102.

⁸ Думпкар № 3160 предназначен для электровоза № 2102; думпкары №№ 3161-3172 — по два для электровозов №№ 2103-2108; думпкары №№ 3173-3175 — для электровозов №№ 2109-2111.

⁹ По два думпкара для электровозов №№ 2205-2224, не соблюдая порядок №№. Некоторые заводские номера также присуждены другой продукции.

тяговой агрегат электротепловозной тяги семейства EL10. В первоначальном исполнении он поставлялся в комплекте с двумя приводными думпкарами. Потом тяговые агрегаты данного семейства начали поставляться и с одним думпкарм и даже в отдельности. До 1973 года было выпущено 111 локомотивов и 175 думпкарв. Остается лишь добавить, что согласно заводским сведениям, на первых агрегатах устанавливался двигатель М762 (а не М756, как описано в книге В.А.Ракова). На более поздних электровозах с заводским обозначением EL10/5 установленные дизеля М775 развивали мощность 850 л.с. (а не 810).

В 1983-1985 годах в СССР поставлялись тяговые агрегаты серии EL20, которые отличались от своих предшественников с увеличенной мощностью (5520 кВт против 4920 кВт у EL10), так как были укомплектованы более современными агрегатами. В принципе их можно отнести к тому же самому семейству электровозов EL10. Описание тяговых агрегатов серии EL20 приведено в книге «Локомотивы и моторвагонный подвижной состав железных дорог Советского Союза (1976-1985 гг.)». Данные по выпуску тяговых агрегатов и думпкарв семейства EL10 приведены в таблице 5.

С 1951 года на заводе был налажен выпуск узкоколейных карьерных электровозов семейства EL3. До 1978 года для ГДР, Югославии, Польши и СССР всего был выпущен 791 электровоз. Для нужд СССР поставляемые электровозы серии EL3/01 имели колею 1000 мм (остальные — 900 мм) и были предназначены для работы под напряжением контактного провода 600 В (остальные — 1200 В). Советские машины в отличие от остальных были оборудованы автосцепкой. Подробное описание электровозов серии EL3/01 приведено во 2-ой части книги «Наши узкоколейные тепловозы и электровозы». Данные по поставкам электровозов серии EL3 в СССР приведены в таблице 6.

Большую долю выпускавшейся продукции завода LEW составляли шахтные электровозы узкой колеи. В СССР поставлялось значительное количество таких единиц.

Данные по их выпуску представлены в таблице 8. Известно, что в СССР поставлялись шахтные контактные электровозы серии EL12, которые в данном списке отсутствуют. Зато электровозы серии EL15 в книге «Zeitzugnisse 1945-1990» вообще не упомянуты. Возможно это одно и то же. Следует добавить, что все электровозы серии EL13/03 выпуска 1992-1993 годов поступили в Казахстан.

В 1992 году, после объединения Германии, LEW опять вошел в систему AEG и завод перенаименовали в AEG Schienenfahrzeuge GmbH, Hennigsdorf. В 1996 году завод был включен концерн ABB Daimler-Benz Transportation Adtranz, а теперь уже носит знамя мирового флагмана современного электровозостроения, канадской фирмы Bombardier Transportation.

В заключении хочется сказать пару слов насчет достоверности прилагаемой информации. Даже не вооруженным глазом видно, что существуют несколько версий, как по количеству, так и обозначениям выпущенной продукции завода LEW. Надеюсь, что данная статья не будет воспринята как догма и опубликованные данные как окончательные. Если даже и не поступят дополнительные архивные сведения, любой из нас может внести поправки и коррективы в списки, совершая личные наблюдения, ибо часть упомянутой в статье техники еще на ходу. По мере возможности надо изучать разные промышленные ППЖТ и ознакомиться как с подвижным составом и всей доступной информацией, размещенной на нем (например, заводские таблички), так и с технической документацией, обычно хранящейся в депо или у начальника транспортного цеха предприятия.

Удачи Вам!

Использованные источники информации:

1. Кашин П.В., Москалев Л.М., Боченков В.В., Балабин В.Н. Наши узкоколейные тепловозы и электровозы. Часть 2. – М.: Железнодорожное Дело, 2003.
2. Раков В.А. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав железных дорог Советского Союза (1976-1985 гг.). – М.: Транспорт, 1990.
3. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845-1955 гг.). – М.: Транспорт, 1995.
4. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1856-1975 гг.). – М.: Транспорт, 1999.
5. Merte J. Lokomotivfabriken, Version 3.000 – 01.01.2001. CD
6. Zeitzugnisse 1945-1990. Teil II. Aus der Geschichte eines traditionsreichen ostdeutschen Industriebetriebes. – Berlin: AGENTUR B&S, 2000.
7. Личные наблюдения автора, технические паспорта.

Шахтный электровоз серии EL51. Фото из книги Zeitzugnisse 1945-1990.

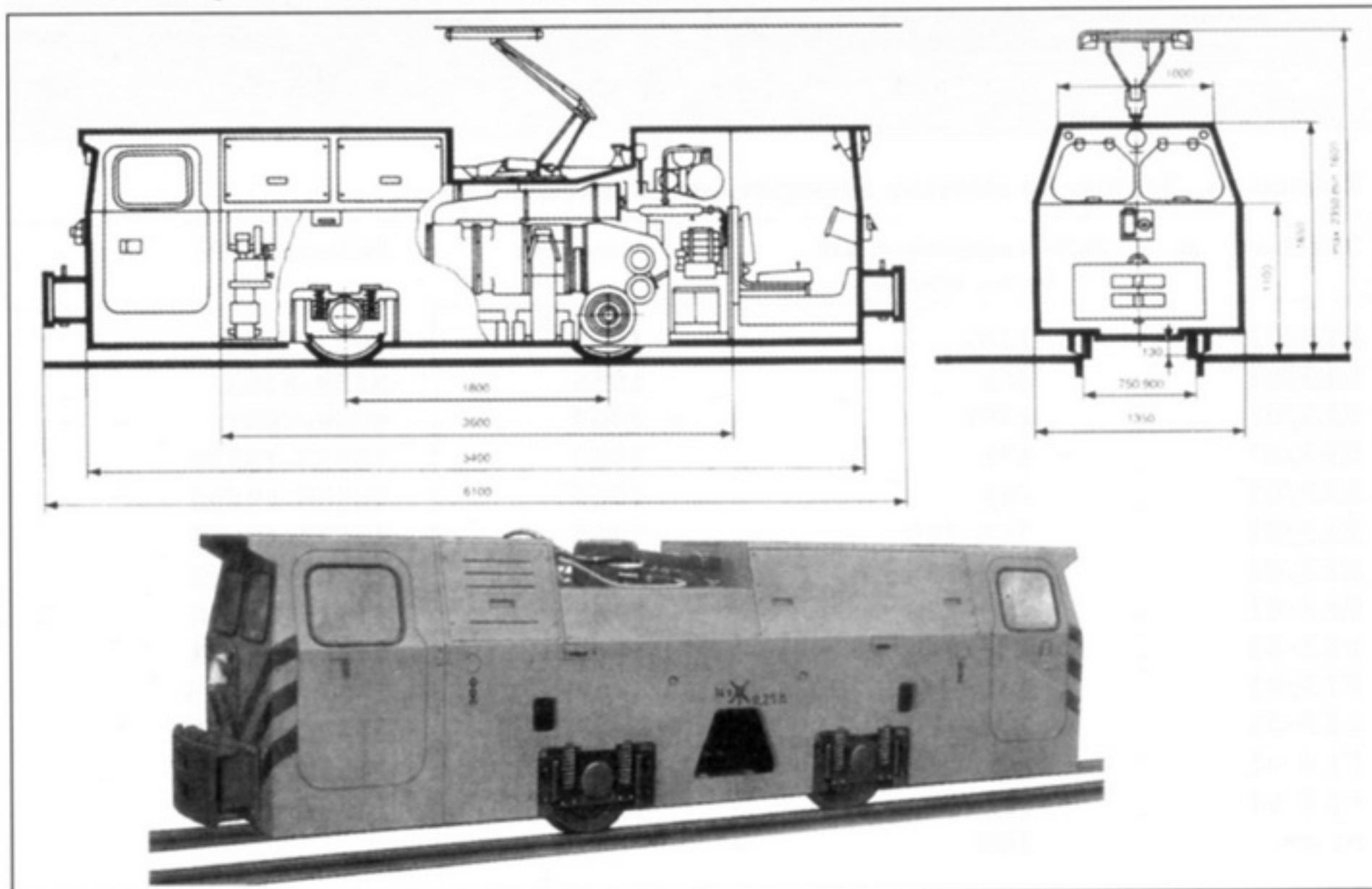
Таблица 7. Данные по выпуску шахтных электровозов

Заводской тип	Колея (мм)	Количество электровозов в партии	Год выпуска	Заводские №№
EL15	?	10	1957	7911-7920
EL13/03	900	17	1971	13042-13058
EL13/03	900	17	1975	14950-14966
EL13/03	900	20	1981	16605-16624
EL13/03	900	16	1981	17617-17632
EL13/03	900	4	1982	17633-17636
EL5/04	750	15	1982	18261-18275
EL5/04	750	100	1983	19001-19100
EL5/04	750	130	1984	19101-19230
EL5/08	600	70	1984	19231-19300
EL5/08	600	90	1985	19301-19390
EL5/05	900	20	1985	19391-19410
EL5/04	750	110	1985	19411-19520
EL5/08	600	20	1985	19521-19540
EL5/08	600	68	1986	19600-19667
EL5/05	900	45	1986	19668-19712
EL5/04	750	90	1986	19713-19802
EL5/05	900	38	1987	19803-19840
EL5/08	600	114	1987	19841-19954
EL5/08	600	45	1988	19955-19999
EL5/08	600	42	1988	20701-20742
EL5/04	750	54	1988	20744-20797
EL51	750	2	1989	20799, 20800
EL51	900	2	1989	20801, 20802
EL5/08	600	23	1989	20828-20850
EL5/08	600	35	1989	21001-21035
EL5/05	900	33	1989	21036-21068
EL5/04	750	21	1989	21069-21089
EL5/08	600	15	1990	21144-21158
EL5/04	750	30	1990	21159-21188
EL5/08	600	15	1990	21189-21203
EL5/05	900	27	1990	21204-21230
EL13/03	900	17	1992	20007-20023
EL13/03	900	8	1992	20973-20980
EL13/03	900	15	1993	20981-20995

Таблица 8. Электровозы Броценского цементно-шиферного комбината

Серия	Бортовой №	Заводской №	Год постройки
EL2/05	359	9820	1961
EL2/05	360	9821	1961
EL2/05	361	9822	1961
EL2/05	362	9823	1961
(EL1)	1010	н/д	н/д
EL21	036	18064	1982
EL21	219	18172	1985
EL21	220	18173	1985

По некоторым данным существовал еще один электровоз серии EL1.





Дороги, строившие Урал - необходимое послесловие...

Появление в ЛТ-№6/2005 статьи об уральских узкоколейках (более чем на 90% представляющей из себя перепечатку моей работы 12-летней давности) вызвало у меня противоречивые чувства. С одной стороны, я определенно не радовался тому обстоятельству, что для нового поколения любителей-«узкоколейщиков» та давняя публикация является уже неизвестной.

С другой, представляется, что такого рода ее использование, по логике вещей, требовало согласования с автором, не говоря уже о точной ссылке на первоисточник.

Должен заметить, что изначально данный материал (в основу которого легли результаты работы в библиотеках и архивах, а также личных поездок периода 1990-92 г.г.) был подготовлен мной по заказу Института истории и археологии УрО РАН (Екатеринбург), который и издал его в 1993 г. отдельной брошюрой, тиражом 200 экз. В дальнейшем эта работа в исправленном и дополненном виде (включая схемы и текстовые приложения, а также список литературы) была опубликована «Локотрансом» (3,4/1995), а в ЛТ№6/1999 дополнительно помещены некоторые поправки к ее тексту. Однако в основу нынешней публикации был положен именно самый первый, неисправленный вариант, лишенный к тому же авторских схем и приложений. (Более того, к старым ошибкам добавились новые - так,

фото на стр. 35 явно изображает железнодорожную линию не узкой, а широкой колеи...)

Впрочем, главное, конечно, заключается не в этом. Сказать, что моя работа, написанная 12 лет назад, с тех пор успела устареть, значит не сказать ничего. Говоря более определенно, она представляет собой документ ушедшей эпохи, отражающий атмосферу того времени, когда УЖД еще были вполне полноценным явлением нашей жизни, а не неким стремительно исчезающим пережитком прошлого. Сейчас, после того, как глобальная катастрофа отечественного узкоколейного транспорта стала свершившимся фактом, многие места старого текста, механически перенесенные в новую статью, способны произвести откровенно странное впечатление (некоторая правка, сделанная г-ном Здоровенко, положения не спасает)... Сам я, кстати, сейчас не испытываю желания как-либо переработать, «осовременить» ранее опубликованный материал, хотя бы потому, что это уже граничило бы с откровенным мазохизмом.

В завершение - большая просьба к Е.Г. Здоровенко и ему подобным «авторам». - Господа, старайтесь более серьезно подходить к подготовке исторических публикаций? В конце концов, старая шутка о том, что авторская работа отличается от плагиата лишь количеством использованных первоисточников, содержит в себе немалую долю истины...

Колесов А.В., август 2005 г.

От редакции... Получив материал «Дороги, строившие Урал» от автора, добросовестно указавшего на источник своей работы, мы не могли и предположить, что материал вызовет столь неоднозначную реакцию, тем более, что оба уважаемых (теперь уже оппонента) живут в одном городе (!) и интересуются одной темой.

Попытка редакции объединить усилия опыта и натиск молодости оказались безуспешными.

Мы напечатали это «послеловие», но осталось непонятное ощущение - с одной стороны автор-исследователь укоряет начинающего автора-следопыта в недостаточной пытливости, с другой стороны - заявляет, что, несмотря на все устаревшие факты и появившиеся новые сведения, - не видать нам новых материалов, - довольствуйтесь только тем малым, что возникло 15 лет назад и устарело.

В чем причина - трудно понять, но во всяком случае, ясности в освещении проблем узкоколейных железных дорог Урала и в их историю не вносит - это точно. Вот и все послеловие...

Поселок Пуксинка, учреждение АБ-239/5. Фото А.Колесова, декабрь 1990 г.



ПРОДАЮ

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

Модели вагонов российских ж.д., автомобили в масштабе 1:87 (НО)/ Москва, ул.Троицкая, 10-234, Потапчук А.С.

Цистерна 2-хосная LIMA 302711 (хор. сост.) / 140 100 Раменское Моск., а/я 38 Сергееву О.А.

Фото ЭЭС5К, ЭП1, ЭП200, ВЛ85, 2ТЭ70, ЭНЗ и др. современного ТПС, московского и новочеркасского трамвая, 10х15, 15х20 / 346404 Ростовской обл., Новочеркасск, ул.Молодежная, 45-2. Артамонову Д.

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

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

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

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

ДР1(НО) пр-во Белгород (хор. сост.) / E-mail Lokotarns@telecont.ru

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

Фото 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

Рекламные открытки спальных вагонов СЖД Москва-Копенгаген, Осло / Сидоров Денис, tisento@home.ru
Альманах "Локотранс" за 2001 г. №№4,5, 8, 9, 10 / 119602 Москва, ул.Ак.Анохина, 38-2-292. Хлыстову М.С.

Фото (ч/б, цв.) по теме автобусы "Икарус-55 люкс", трамваи 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.)

Фото ТЭ2, ТЭ3 (первого выпуска), 2ТЭП60, ч/б, цветные, кроме музейных. / Саратовская обл., Балашов, пр-т Космонавтов 2,-3. Хомутов В.Ю.

РАЗНОЕ

Сообщаю свой телефон для друзей. Строкань Дмитрий Т. 8-927 567-501, дом. 8-852 305-116



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

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



Открытая выставка детского и
юношеского творчества
Посвященная 70-летию Дворца
Д(Ю)Т на Воробьевых горах, Москва
14-21 апреля 2006 г.

К участию приглашаются
индивидуальные и коллективные
работы - макеты и модели железных
дорог, железнодорожной движущейся
техники, автомодели

Прием экспонатов с 20 до 30 марта 2006 г.
Заявки и доп. информация по телефону: (495) 939-85-96 или 939-89-64
Оргкомитет Выставки

ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ РОССИИ



Вагоны 4-х осные		RUS	CHF	AUSL
вагоны 4-х осные		12,5	15	23
арт. 620		15	18	28
полноборный "ки" вагонов	7,5	10		
Вагоны 2-х осные всех артикулов	12	17		
полноборный "ки" 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 !

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

Предлагаю совместное путешествие по Сарептской УЖД (ШПЗ) и б/з Чир на весну-лето 2006 г. / 414024, г.Астрахань, а/я 83, Строкань Дм. Т. 8-927 567-501

Ищу коллег по обмену табличками тепловозов до 1981 г.в., коллег по созданию полного каталога по зав. табличкам тепловозов всех заводов СССР / Т. 8-903-818-47-60 Вячеслав

ФОТОГРАФИИ ВИДЕОФИЛЬМЫ КАЛЕНДАРИ

Информация и заказ по почте:
Россия, 125475, Москва, А/Я 6, Ю.Э.Акимов
www.comail.ru/~bahn

Продажа в магазинах:

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

"Моделизм", Москва, Варшавское шоссе, 9.

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

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

ТДЦ ОСТАНКИНО, Москва, 1-я Останкинская ул., 55, павильон Е15, 1-й этаж.

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

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

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



УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СУХИЕ ДЕКАЛИ ДЛЯ ВАГОНОВ СЖД (1960-80 гг.)

(подробная информация в ЛТ 11/2005)



3 части (№1- надписи в НО, №3- надписи в ТТ, №2 является необходимой для обоих типоразмеров. Суммарный размер комплекта (85 x 75 мм). Одного комплекта хватает для нанесения надписей на 3 вагона в НО и 2 в ТТ. Удобнее приобретать парами, так как некоторые надписи выполнены в 1 экземпляре.

Часть 1 стоит 40 рублей, части 2 и 3 - по 30. Таким образом, стоимость комплекта для масштаба НО (т.е. части 1 и 2) составляет 70 рублей, а для ТТ (части 2 и 3) - 60 рублей.

Оплата заказа - почтовым переводом на имя Сергеева Олега Александровича 140100, Раменское, а/я 38.

Для подписчиков ЛТ отправка заказа вместе с журналом.

Полки-пеналы фирмы TRANS-SAFE для
моделей НО - 4 комплекта по 4 шт. в
каждом. Длина каждой 3 м. /
Т. (495) 740-71-72



www.Locomodel.com
Модели железных дорог



8-926-234-80-58

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

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

Варшавское шоссе д. 9 "Детская ярмарка на Тульской"

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

Продажа, ремонт и гарантийное обслуживание

Интернет магазин железнодорожных моделей

www.ModelLdepo.com

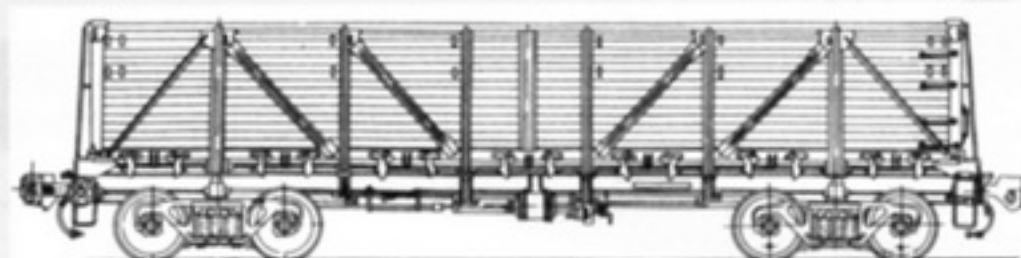
Поставка моделей и аксессуаров
ведущих производителей.

Доставка почтой в любые регионы.

E-mail: Sale@modelldepo.com

Тел. 8-926-132-09-67

НО 1:87



Miniaturmodelle

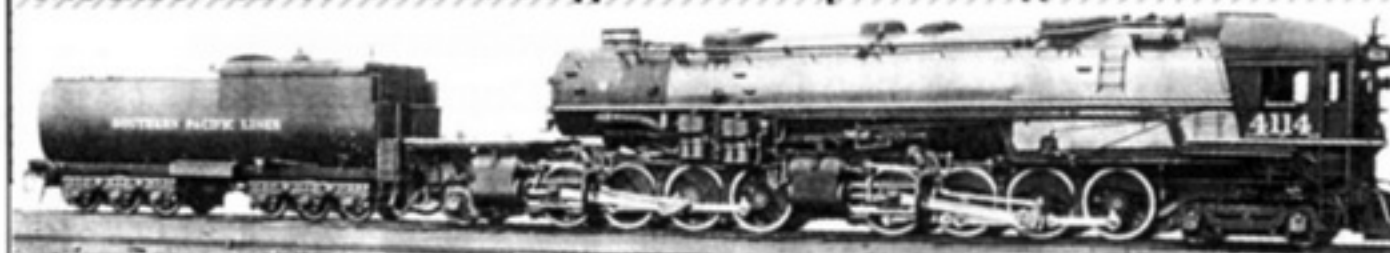
Модели автомобилей ГАЗ-51/52
полувагоны РЖД-СЖД

www.miniaturmodelle.net

E-mail: sales@miniaturmodelle.net



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.



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

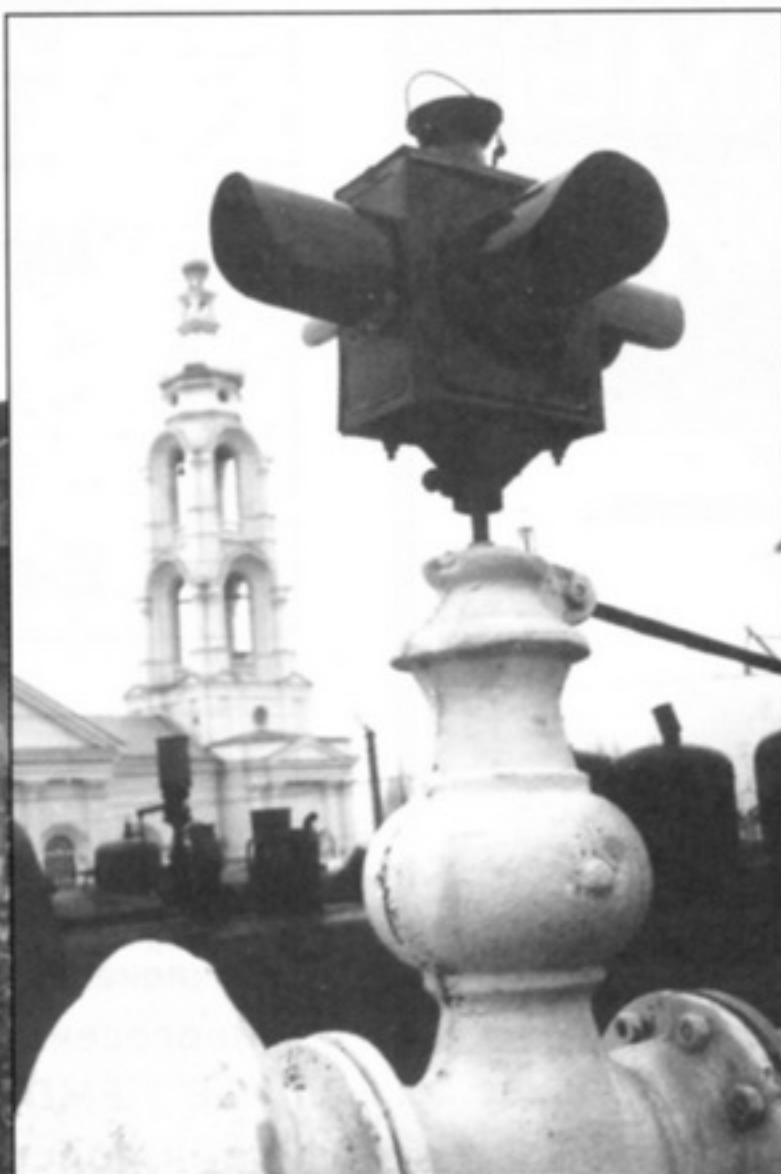
Разное

Гидроколонны зарубежных типов на отечественных дорогах



Гидроколонна немецкого образца (пруссских железных дорог). Адлер, СК-ж.д., 20001 г. Фото О.Сергеева

Гидроколонна немецкого образца на русских железных дорогах. Брянск-Льговский. 1978 г. Фото В.Мельникова.



Флюгарка на гидроколонне в музее СКЖД. Фото В.Власенко.



Гидроколонны зарубежных типов на отечественных дорогах можно было встретить довольно часто. Они закупались дорогами при прокладке новых линий, попадали на железные дороги при реконструкции или восстановлении, а после Второй мировой войны и по репарациям.

Можно сообщить о нескольких типах наиболее часто встречающихся гидроколонн. В зависимости от мощности паровозов и грузонапряженности линий гидроколонны устанавливались различной мощности (скорость подачи и давления воды). Важнейшим параметром являлся диаметр (сечение трубы).

На рисунке приведены некоторые распространенные в Европе гидроколонны в период 1920 – 1950 гг.

На малых дорогах использовался тип NW 50-100, как правило, на узкоколейках. В качестве стандартного был применен NW 150 (диаметр трубы 150 мм) на баденских железных дорогах.

Настенные краны (о них мы уже сообщали в прошлом номере) на территории Европы использовались типа NW80, 100 или 150 (мм).

Укрупнение паровозов, рост их мощности и скорости потребовали увеличения диаметра заправочных гидроколонн, что привело к появлению 200 и 300 мм труб.

Особой сложностью и изяществом отличались прусские конструкции. Прусская конструкция (тип II) имела характерное утолщение на верхней части гидроколонны и сигнальный фонарь на поворотной трубе. Конструкция предусматривала воронку, поднятую на стойке, для улавливания остатков воды. Если длина подвижной части увеличивалась до 2600-3800 мм, то крепление обеспечивали растяжкой. (см. рис.)

Очень своеобразной конструкцией являлся т.н. прусский тип гидроколонны с подвижным сочлененным рукавом. Диаметр трубы 200 мм, а диаметр подвижной S-образной части 225 мм.

Высота среза выливного хобота для стандартных прусских железных дорог – 3450 мм над УГР.

Для использования моделей гидроколонн отечественные моделисты могут применять различные типы. Так как на русских дорогах достаточно много разнообразия. На фотографиях видны довольно много образцов, еще сохранившихся, передающих техническую эстетику прошлого.

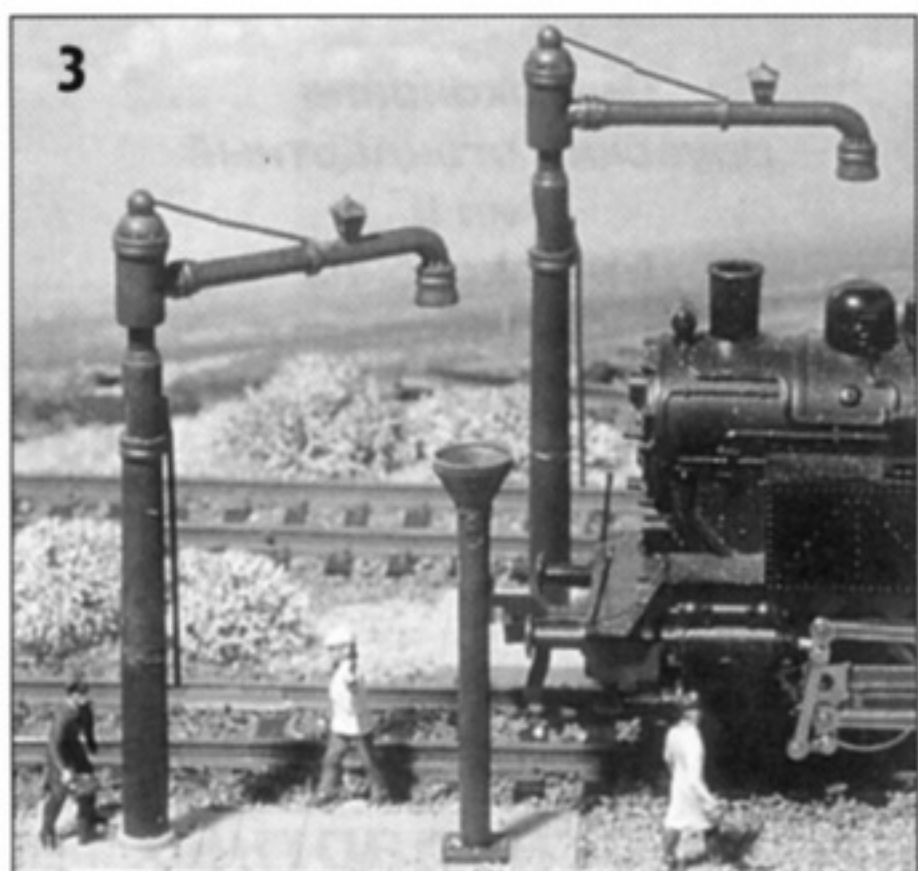
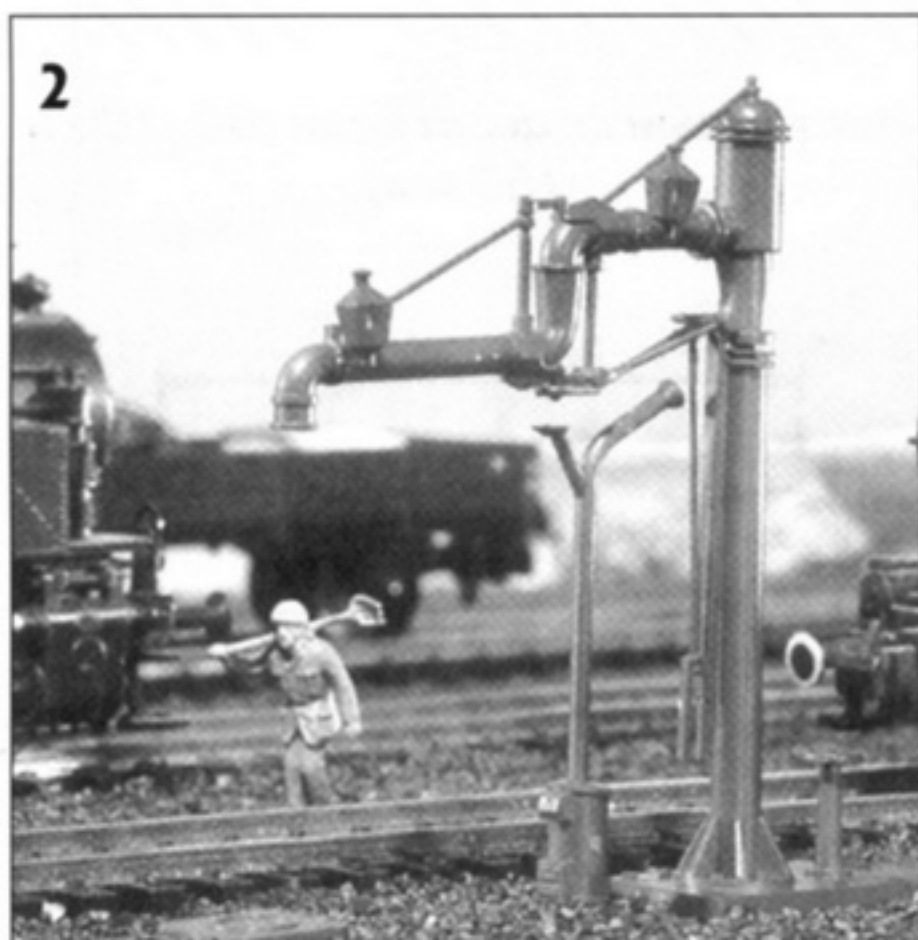
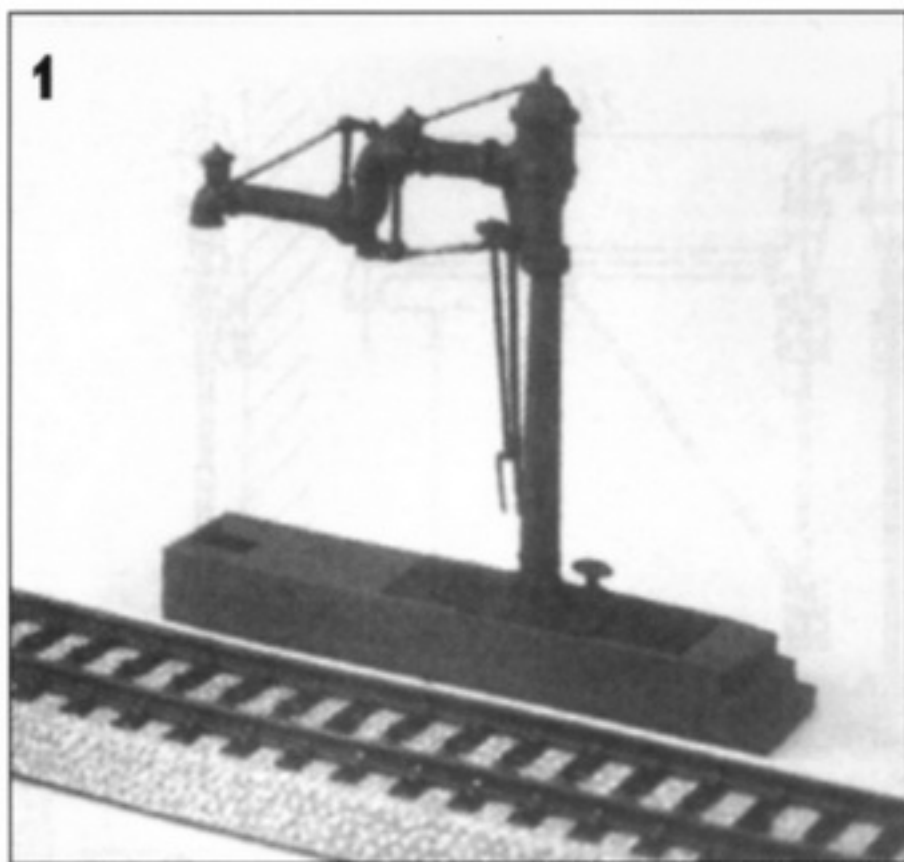
Модельный ряд открывают гидроколонны фирмы **KIBRI** (артикул 9422)(1). В комплекте идут 2 колонны размером 8,5х2х8 см.

От **Faller** можно получить парочку гидроколонн с подвижным рукавом (арт. 120137)(2). Модель отличается филигранностью проработки деталей. Кроме того, сама конструкция прототипа просто замесловата! Размеры 7,8х1,5х7 см.

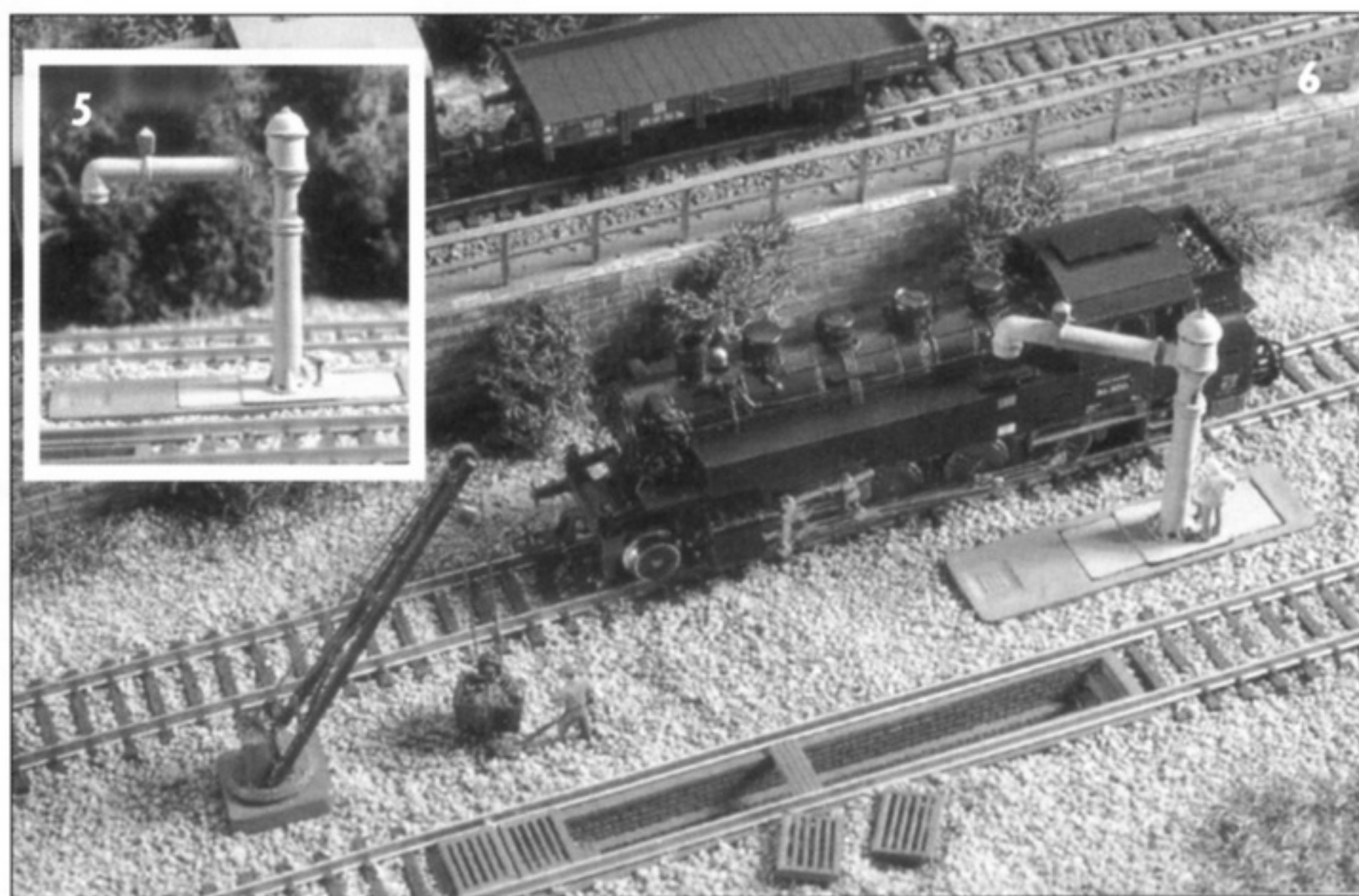
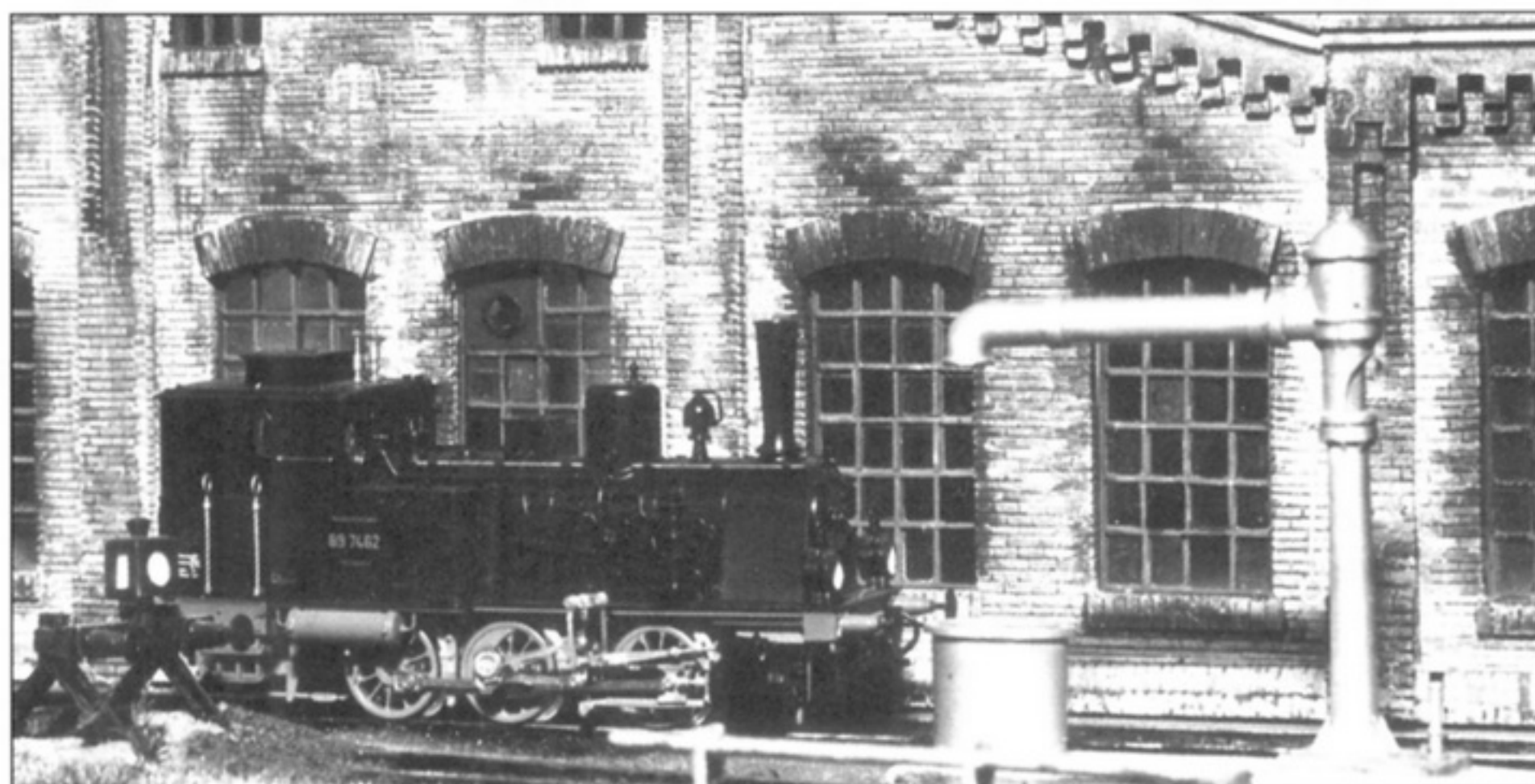
Простые конструкции (пруссский стандартный тип) предлагает **Vollmer** (3) (арт. 6524). Размеры модели 6х2,4х7,2 см. От этой фирмы можно приобрести и здание водоканала с настенным краном (4). На модели хорошо проработана насадка для струенаправления. (арт. 5708).

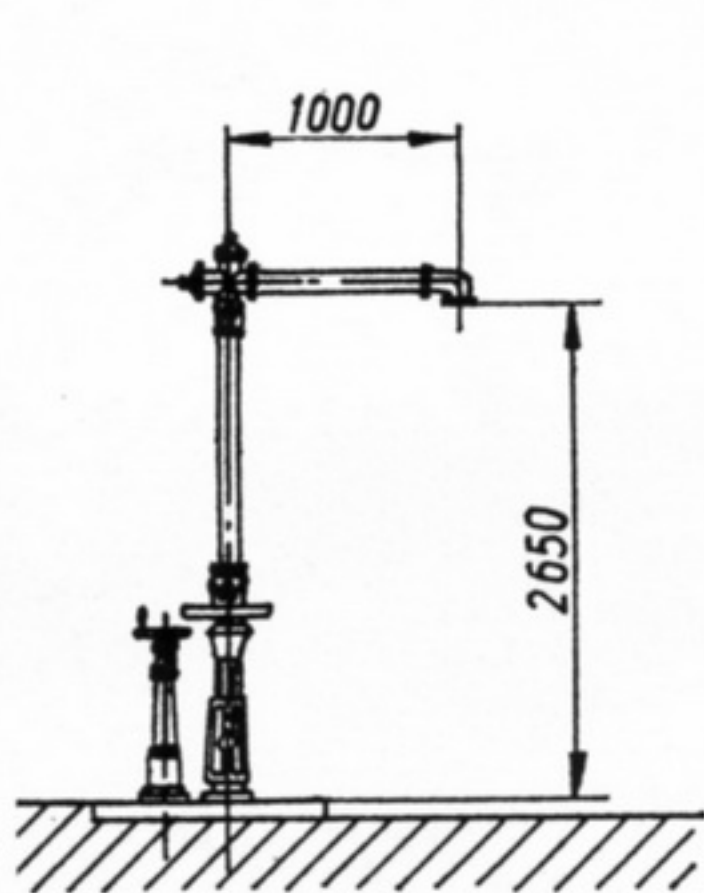
Из хорошо представленных на нашем рынке производителей можно отметить модели **AUHAGEN**. Для НО выпускается гидроколонна (1,7 х 2 х 6,8 см) арт. 41 605. Модель имеет в комплекте площадку с водосливной решеткой.

Аналогичная конструкция для ТТ идет под артикулом 43 610. (размеры 5,6 х 1,6 х 4,9 см). Но можно приобрести и депо-комплект – арт. 13 289 (6), куда входит гидроколонна, канава для осмотра и чистки топки паровозов и кран для подъема вагонетки со шлаком.

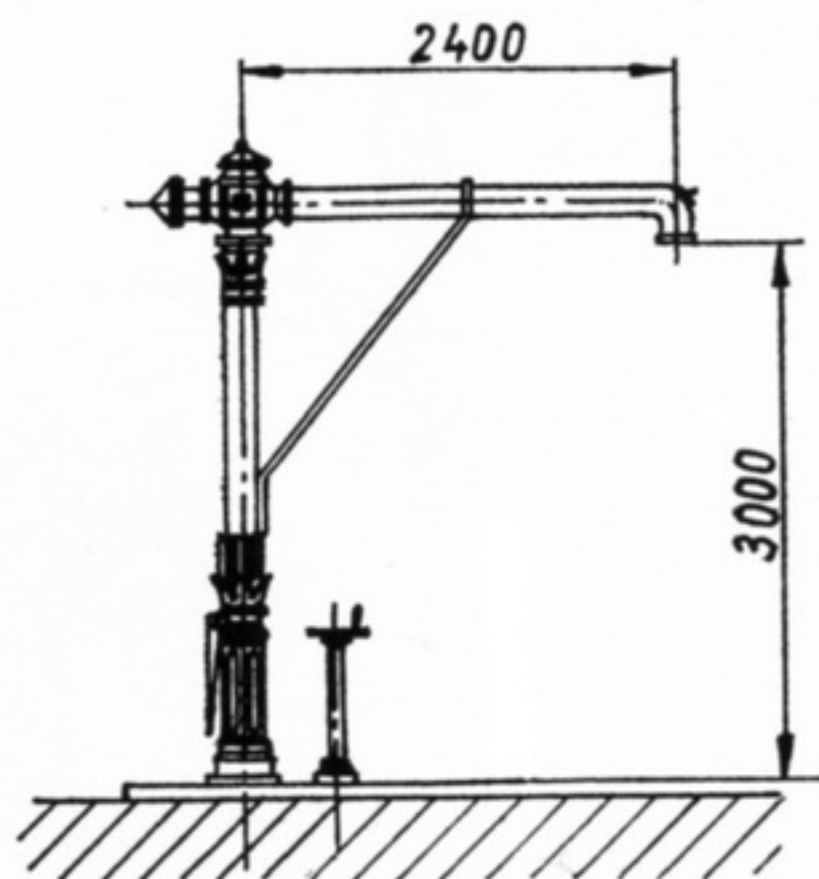


Примеры использования гидроколонн на макетах российских модельщиков
Вверху. Фото А.Рубцова
Внизу. Фото С.Довгвилло

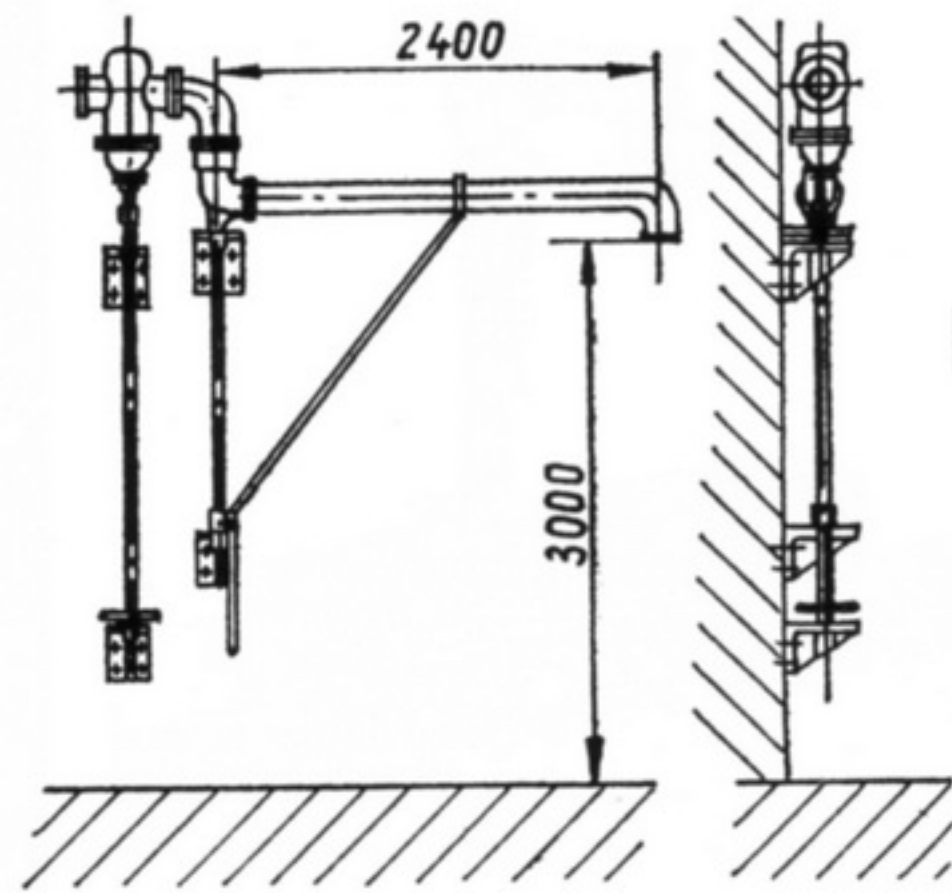




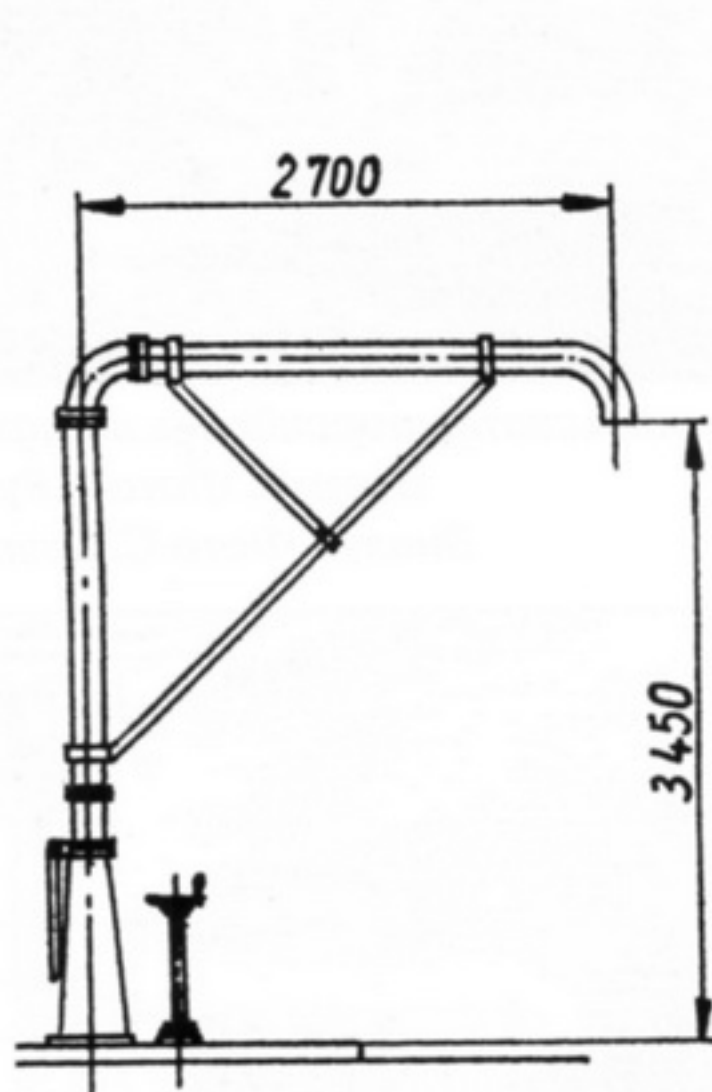
Гидроколонна малых железных дорог (узкоколейные) (50-100 мм)



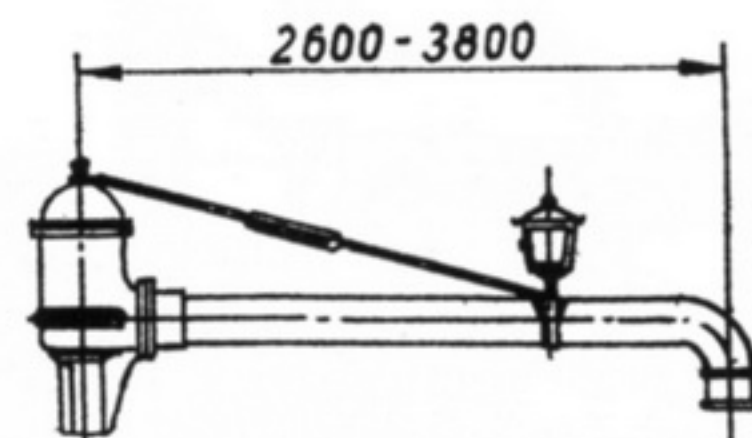
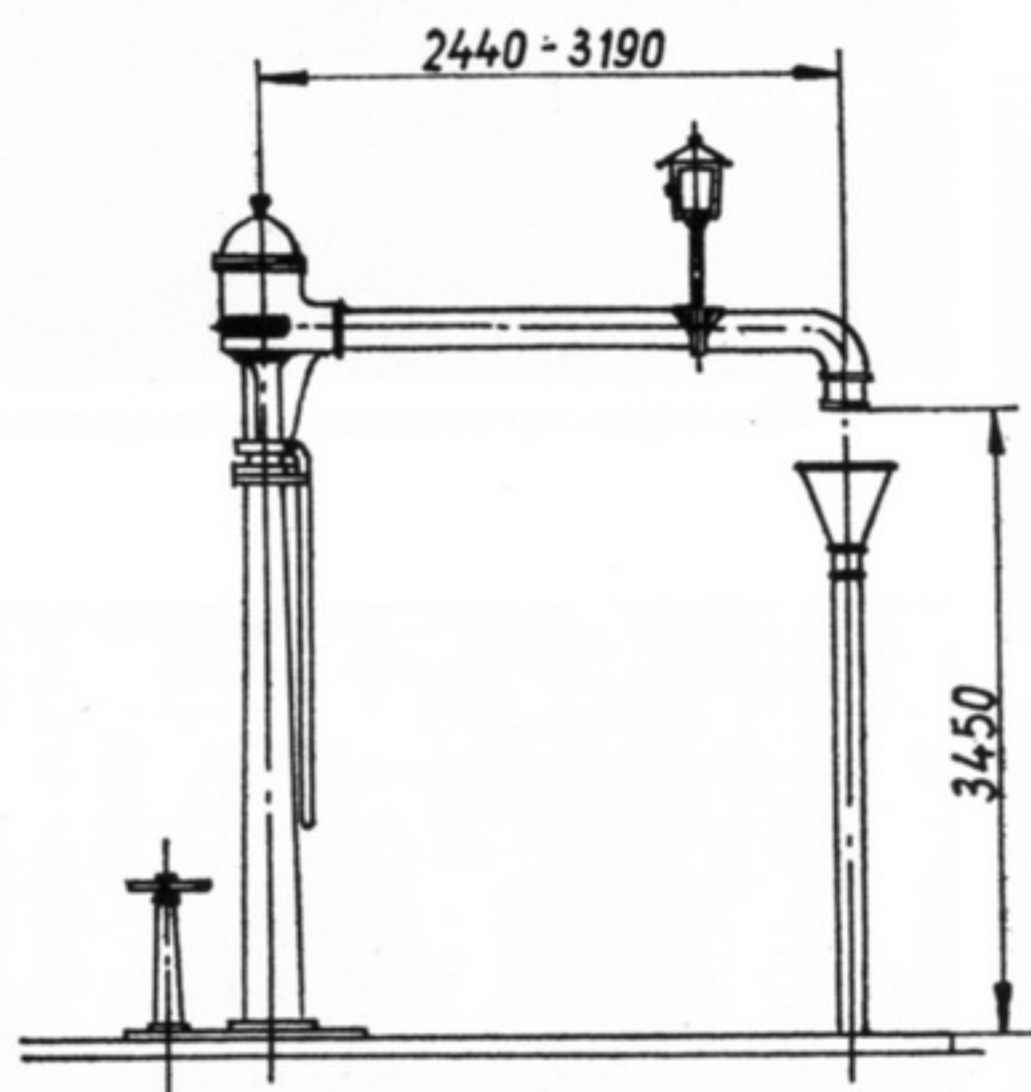
Гидроколонна баденского типа (стандарт) 150 мм



Настенный водный кран (80, 100 и 150 мм)

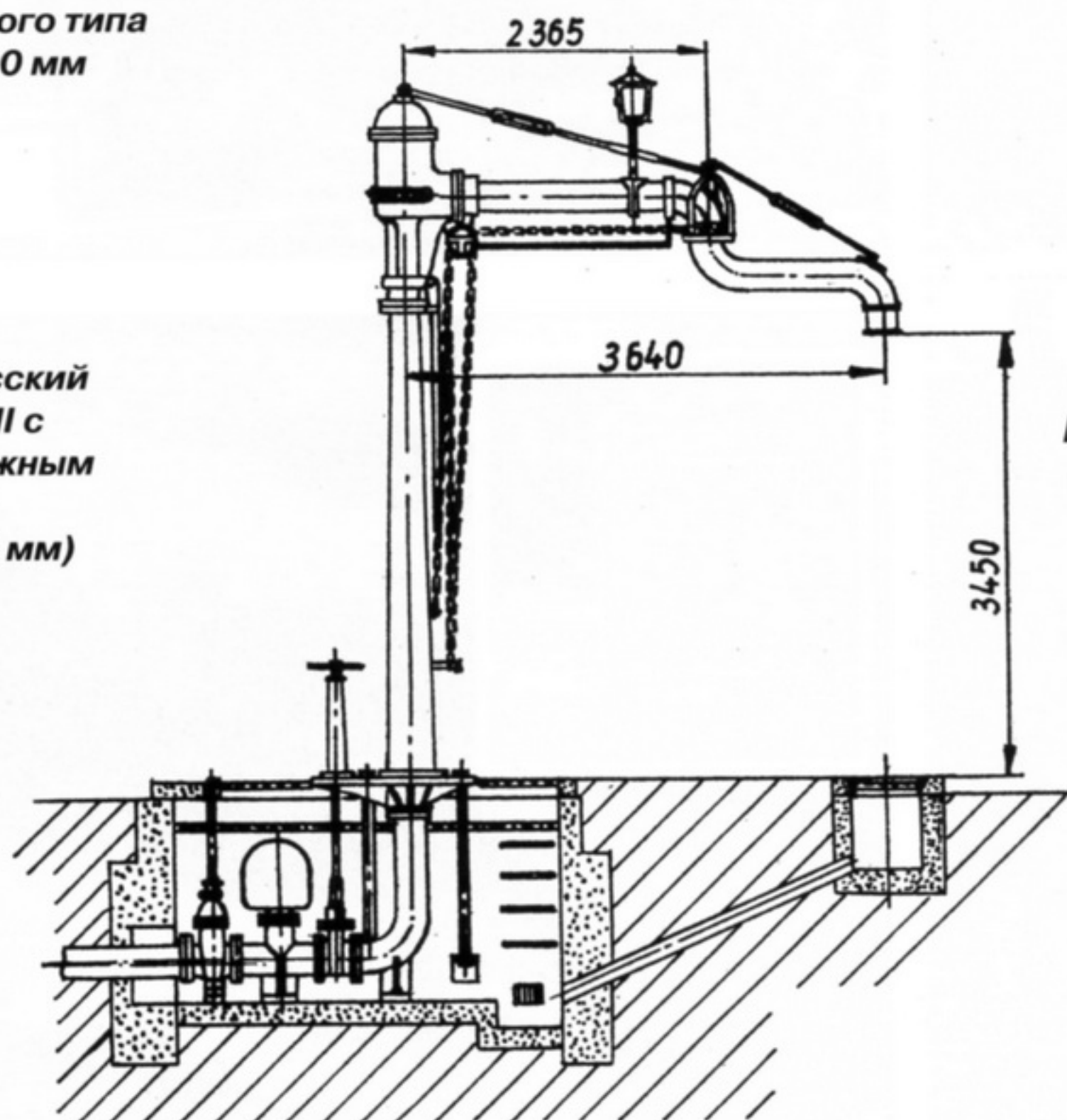


Гидроколонна баденского типа (стандарт) 200 и 300 мм



Гидроколонна прусский стандартный тип II
Гидроколонна прусский стандартный тип IIa

Гидроколонна - прусский стандартный тип II с сочлененным подвижным рукавом (диаметр 200 и 225 мм)



Гидроколонны стандартных типов немецких государственных железных дорог

Литература:

1. «Технический справочник железнодорожника» Т.7
2. "Wasserkranе der Deutsche Reichsbahn" Hans-Jurgen Straube. ME 12/1965

НАРО

Необычные аксессуары и технику для периода 30-х годов (2 модельная эпоха - 1920-1945 гг.) предлагает небольшая фирма из Германии. На этот раз - «Карьерная техника» в наборе (НО) которого - гусеничный трактор-тягач, транспортер на гусеничном ходу и маломощный карьерный экскаватор (прототип постройки O&K 1935 г.). Подобный набор заявлен и для ТТ. (фото от производителя)

Новые подробности, из разных источников стало известно что **Trumpeter** под индексом 210 зимой выпустит знаменитый военный паровоз **BR52** в масштабе 1:35. В коробке - 710 деталей, плюс травленка. Длина модели 886 мм, высота 134,2 мм, ширина 87 мм. Напомним, в этом масштабе уже есть несколько прекрасных моделей - колоссальные осадные орудия Второй мировой войны на железнодорожном ходу - Leopold и KAPL, вагоны от Dragon - полувагон, бронированная платформа, 4х-осная платформа. Можно найти железнодорожные платформы от производителя Ironside или чешские модели из эпоксидки.



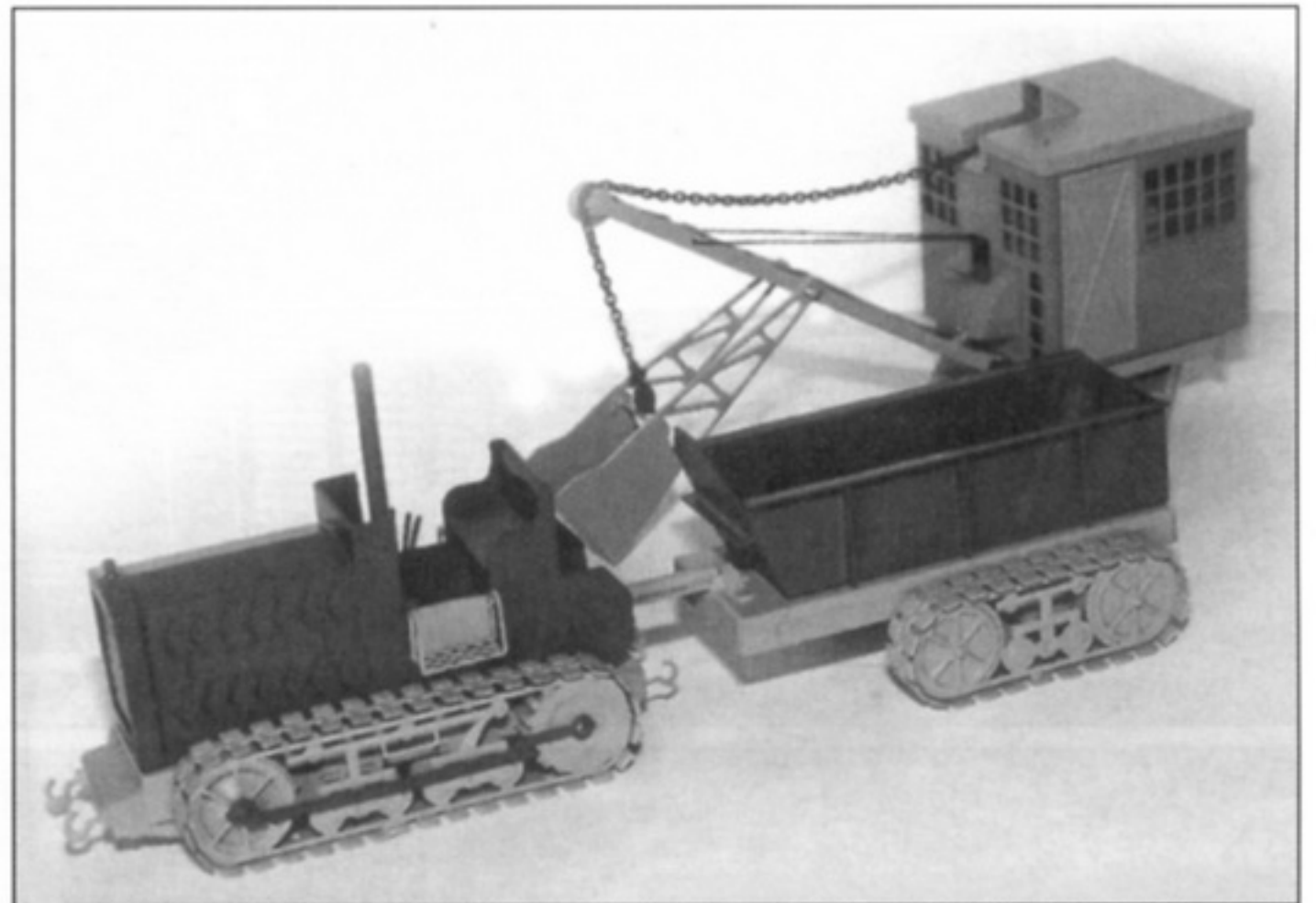
От **RICKO** (продажа через Busch) появились новые автомашины. Особенно следует отметить Horch 851 Pulmann (образца 1935 г.) и Mercedes 300с образца 1955 г.

Tillig

Вагон с лежащими спальными местами для скоростных ночных поездов **Touropa**. Эти вагоны дополняют 3-ю модельную эпоху (1945-1970 гг.). Этот период начинается с момента окончания Второй мировой войны и захватывает период становления прогрессивных видов тяги и начало массового скоростного движения. Следует отметить, что Tillig удалось выполнить в полном объеме производственный план по Новинкам 2005г.

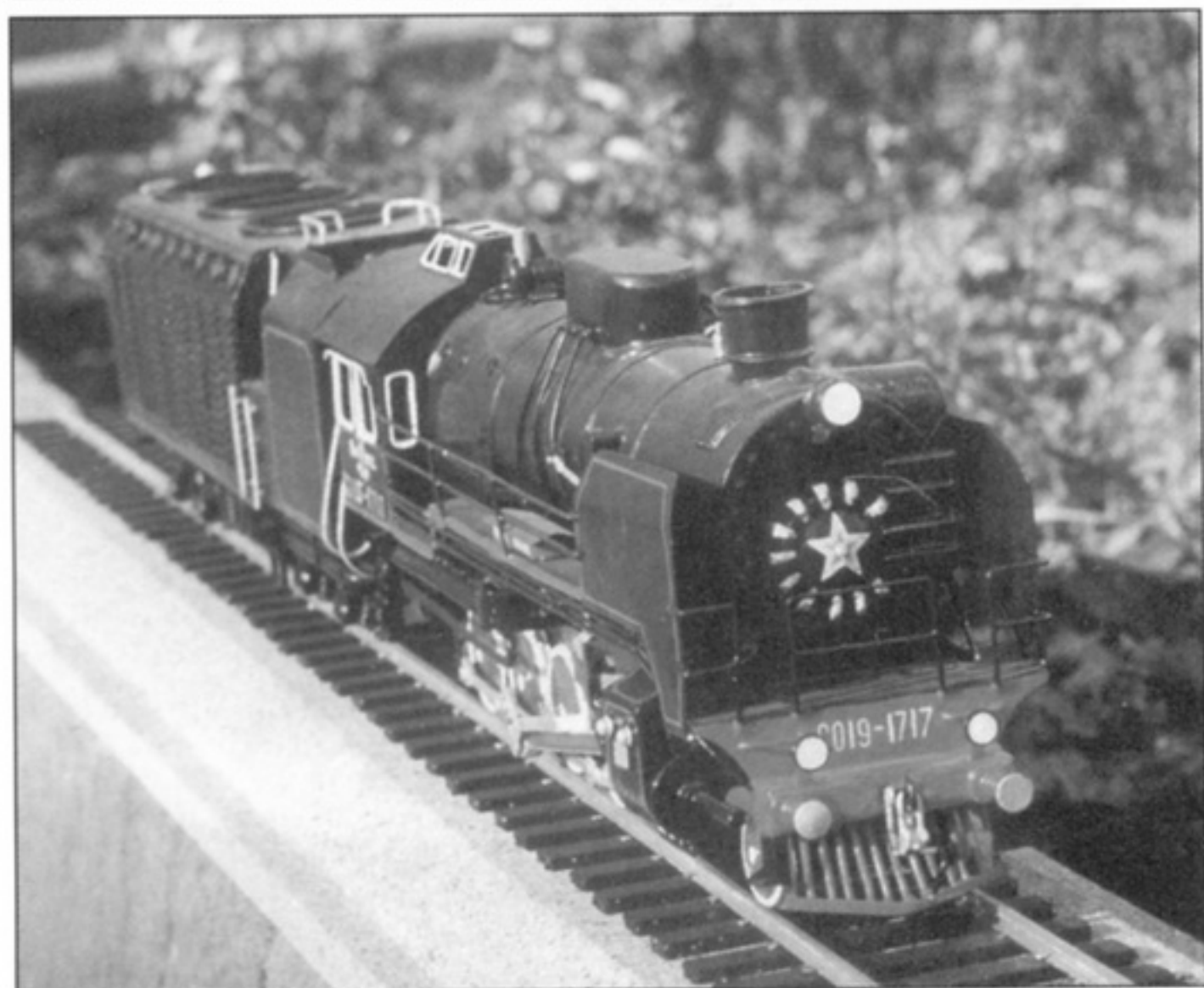
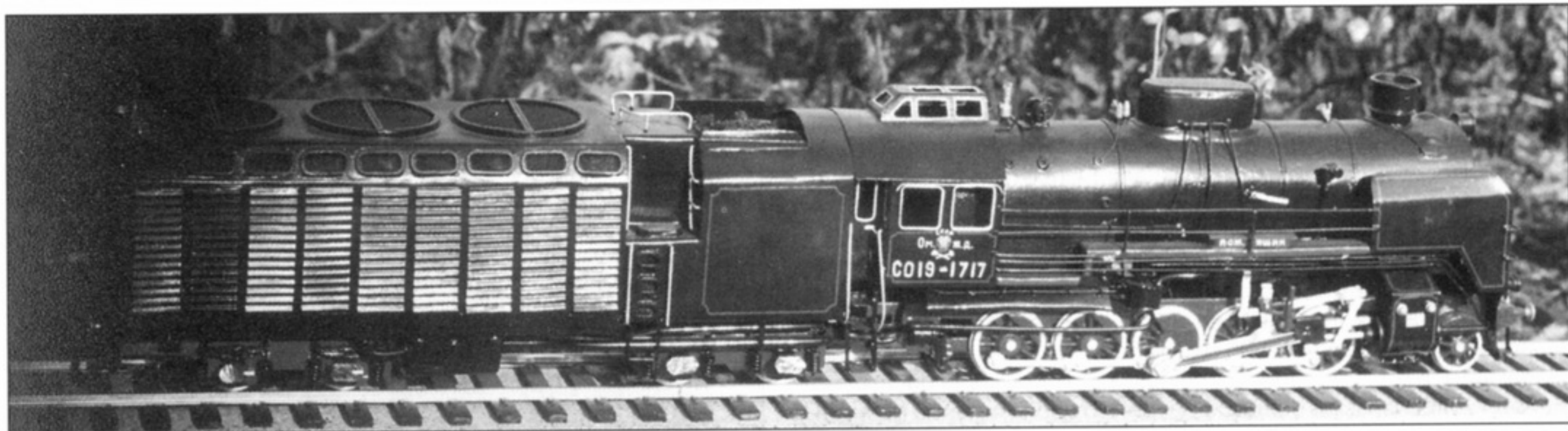
AUHAGEN

Модель Локомотивного депо с водонапорной башней. Арт. 11400 для типоразмере НО. Размеры 245 x 120 x 127 мм. Большое и сложное сооружение представит интерес как при сборке, так и в процессе эксплуатации на макете. Прототип - здание прусских же-



лезных дорог сохранялось до 1971 г. на станции Хафельберг (Havelberg). Подобного типа депо использовалось и для узкоколейных дорог. Внутреннее помещение депо может быть освещено. Смотровая канава может быть поставлена отдельно - арт. 41612. Использование любых типов рельс без балластной призмы. Депо может принимать локомотивы длиной до 208 мм. Кроме водонапорной башни депо имеет пристройку. Все сооружения могут быть установлены отдельно. Подробная детализировка представлена на фотографиях стр. 41.





Барабинск – приглашение в музей локомотивного депо

С экспонатами музея меня познакомил его директор Шаранов Николай Леонидович. Об этих экспонатах я много был слышан, а теперь удалось рассмотреть пристальнее. Великолепные модели паровозов в музее этого депо! Там практически есть все модели довоенных паровозов: ИС-20, ФД-20, О^В, Э^М, С^У 1-го выпуска с английской дымовой трубой.

Н.Л. Шаранов показал мне солидный альбом чертежей паровоза ИС-20 30-х

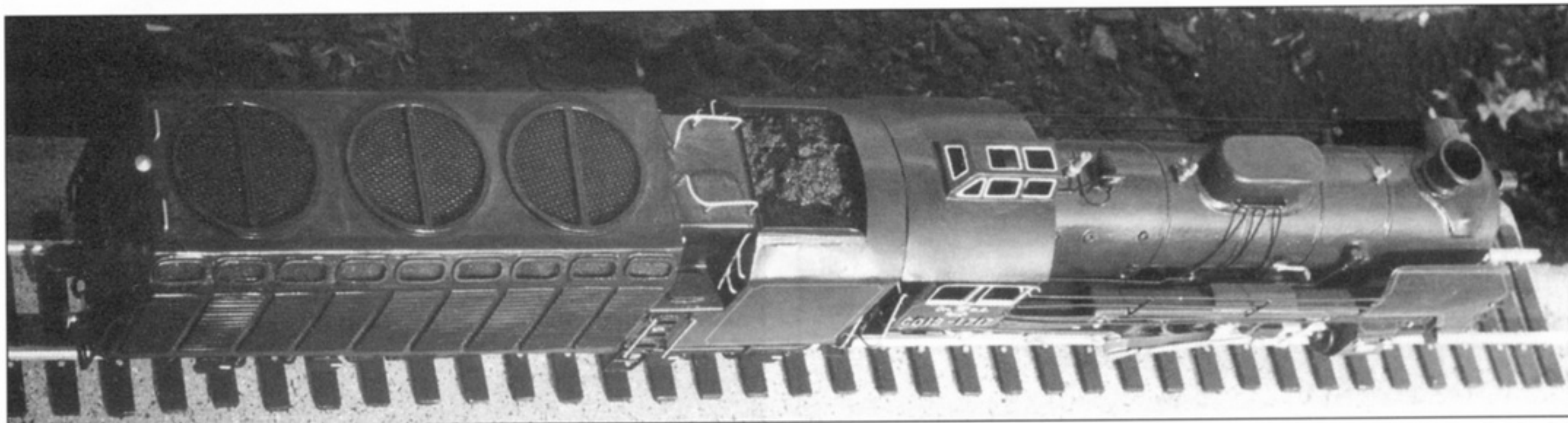
г.г., единственный, по моему, сохранившийся. Где остальные альбомы - неизвестно... Особое внимание привлекла модель паровоза CO19-1717. Сами модели паровозов тщательно выполнены в масштабе 1:30, с максимальной детализацией, по альбомным чертежам, в 70-х-80-х г.г. Жарковым Евгением Николаевичем, слесарем экспериментального цеха. Где еще такое совершенство можно найти в наших ж.д. музеях? Открыт музей по

рабочим дням с 9 до 13.00. Так что, московским и иным моделистам, путешествующим в Сибирь, обязательно рекомендую остановиться на денек на станции Барабинск и заглянуть в локомотивное депо. Тем более, что депо основное, громадное, все ЧС2 Западно-Сибирской ж.д. приписаны к нему, здесь меняются бригады и локомотивы всех поездов, кроме одного. Это — электричка-экспресс "Новосибирск-Омск", которая стоит здесь всего 2 минуты.

Этим экспрессом я и возвратился домой. У нас на Сибирской равнине этим "Голубым стрелам" раздолье: путь - по линейке, к примеру, на участке от Татарской до Омска (168 км) -

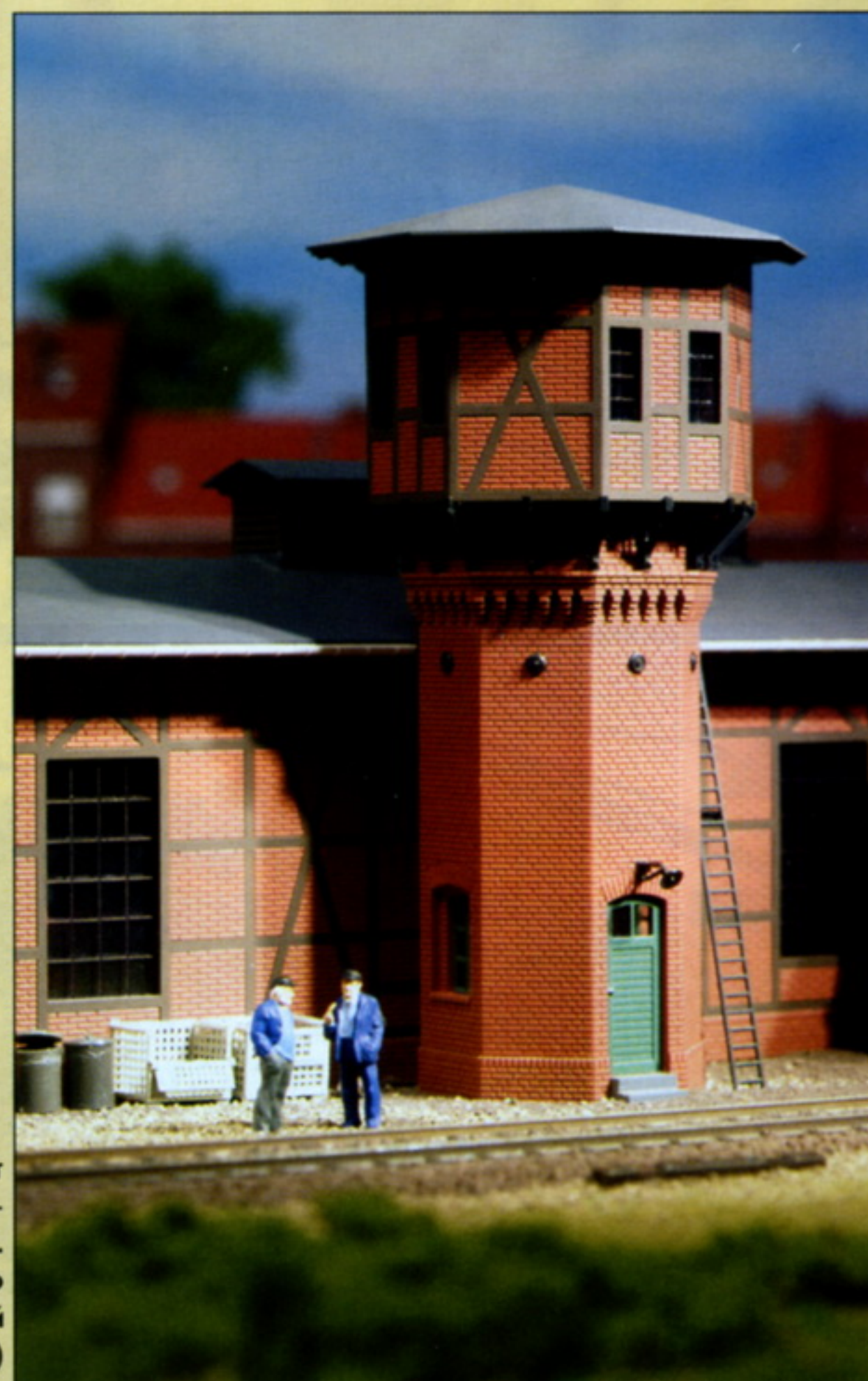
единственная небольшая кривая у Калачинска, радиусом 2000 м. Путь почти весь бесстыковой, на железобетонных шпалах, скорость 120-140 км/ч, кресла авиационные, летишь, почти как на самолете. На пути от Барабинска до Омска (330 км) всего две остановки: в Чанах и Татарской. Время хода по расписанию - 3 ч. 24 мин., на самом же деле, несмотря на небольшое опоздание по Барабинску, экспресс прибыл в Омск на 5 минут раньше, пройдя расстояние за 3 час. 10 мин. Стоимость билета около 200 рублей: но денег на такое удовольствие не жалко.

Ю.Филатов, фото автора



Экспонат Барабинского
музея локомотивного депо -
паровоз СО19-1717
(масштаб 1:30).
Автор работы Жарков Е. Н.
Фото Ю.Филатова

Самый маленький в мире НО-
макет в коробке диаметром
262 мм из-под "датского"
печенья.
Автор А.Шустов.
Фото М.Каминского



Новая модель от
AUNHAGEN -
арт. 11 400 .
Локомотивное депо
с водонапорной
башней (НО)





В дни детских каникул с 3 по 8 ноября в ЦДКЖ прошла выставка «Железнодорожная модель». Выставка состоялась по инициативе ВОЛЖД, организованная и проведенная силами московского клуба железнодорожных моделеров при ЦДКЖ. Почти бесплатный вход (10 рублей не в счет), раздевалка, и поднимаешься на 3-й этаж, в знаменитую 321-ю комнату.

При входе сразу поражает железнодорожный макет длиной 15 метров. Удивление вызывает, в первую очередь, то, что макет российский по тематике! Левая часть макета с гористой местностью и порталами туннеля, деревянная церквушка с кладбищем, скальные осыпи (очень напоминает Карелию). Через весь зал прямыми магистралями и путевыми развязками с изящными мостами макет тянется к другому концу зала. В центре макета остановочный пункт с высокой платформой, трансформаторная подстанция, огороды при железной дороге и пр. пр. пр. Рассматривать можно долго и тщательно.

6



Диорама — «Кузнеца» (НО) (1-2).
Платформа с двумя тракторами С65
бежевого и зеленого цвета и кран ПК6-3 (6)
Автор Александр Балаев

Багажный вагон (3), пассажирский вагон СЖД
на базе переселенческого вагона (4), сцеп из
трех вагонов, в том числе и почтовый (8). НО.
Автор Юрий Меркутов

Паровоз Н^в-38, паровоз С96, снегоочиститель
ЦУМЗ, снегоочиститель заводской, кран
КДЭ151, жд кран ИДЭ151 (ТТ). (5). Автор
Михаил Кечетов

Электровагоны ЧС7, ВЛ10 и ЧС4^т (НО) (6)
Автор Виктор Никишин

Тепловоз ЭЭЛ-13 (ТТ). (7)
Автор Алексей Мурашов

Фото Мих.Каминского и С.Фролова

Всероссийское Общество любителей железных дорог

Центральный Дом культуры железнодорожников



ВЫСТАВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОДЕЛИЗМ В РОССИИ

МОСКВА 2 - 8 НОЯБРЯ
ЦДКЖ 11.00 - 17.00

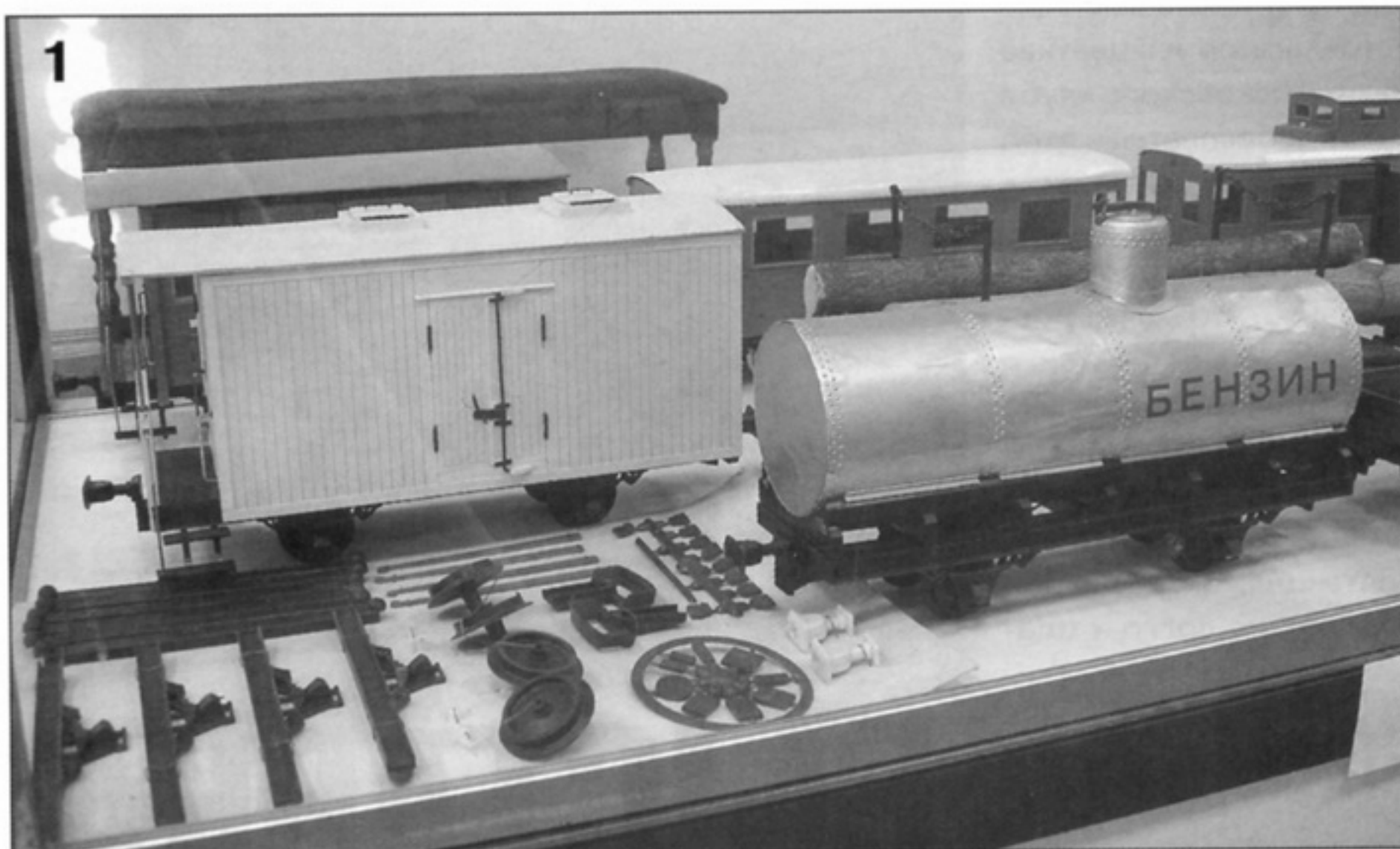
**Выставка железнодорожных
моделей в ЦДКЖ
Москва, 3 - 8 ноября
Впечатления.**

7



8





Работы лаборатории МГДЮТ. (1) Руководитель Карел Прохазка. Модель АС1А - модернизация модели. (2) А. Загребельский Тепловоз ТЭЗ (автор Мих. Каминский) на макете "Станция Хрустальная" (3) Вагон почтовый 2-х осный. (4). Автор Ю. Меркутов ЧС7. НО (5) Автор В. Никишин ЧС2Т с составом из вагонов ЦМВ на клубном макете (6)



Правая часть макета - посвящена депо-хозяйству. В центре внимания - поворотный круг и веерное депо. На этой части макета расположились мастерские, служебные здания, путепровод, вокзал. Отличительной чертой макета является то, что все здания и сооружения выполнены только по оригинальным чертежам, являются полностью авторскими работами.

В витринах были представлены модели из Лаборатории Дворца детского творчества (руководитель Карел Прохазка) - вагоны для садовых железных дорог. Карел Прохазка - один из старейших модельеров России. Он известен всем! Если не лично, то заочно. Ведь он - один из авторов, можно сказать, «библии» железнодорожных модельеров - книги «Модели железных дорог» на русском языке. Наверняка, многим молодым модельерам, было бы интересно встретиться за «круглым столом» в один из дней выставки, поговорить с «патриархом», да и просто, получить автограф. Но подобных мероприятий в планах у организаторов выставки не было.

Михаил Каминский выставил очень зрелищную коллекцию своих работ, выполненных для 1-3 эпох железнодорожно-модельной темы. Одна из его моделей тепловоз ТЭЗ (одна секция) сумела поработать с грузовыми составами на действующем макете, прибывшем из Свердловска. Модели для эксплуатации на этот макет были предоставлены также московским клубом и «Локотранс». Сам макет - «Станция Хрустальная» (Екатеринбург, ДЖД) надежно отработал все дни выставки. Представлял макет - известный уральский модельер А. Терентьев. Когда тепловоз ТЭЗ пускали по макету, то у стоящих рядом зрителей сразу возникала ностальгия, когда эти машины были очень распространены на основных магистралях нашей родины. Макет выполнен по системе ЛТ-модуль и, самое главное, доказал свою способность работать в условиях транспортировки на большие расстояния. Напомним, что система ЛТ-модуль (по ней выполнены, например, модули Ростовского клуба) уже прибывала на выставку в Санкт-Петербург. Теперь, вот — в Москву.

Современный электровоз ЧС7, в виде сборной (малосерийной) и в виде готовой модели, был представлен В. Филатовым. Его электровоз собирается из 130 деталей. Модель была также испытана с поездами на клубном макете.

Григорий Клинов на этой выставке снова представил свои новые модели, достойные самой высокой оценки. Модели он полностью разрабатывает сам - от рабочих чертежей до изготовления. Особое пристрастие Григория - многоосные и многотонные... На этот раз зрители увидели 8-осный транспортер с транс-

форматом, а также два 8-осных спецвагона из состава легендарных Боевых Железнодорожных Ракетных Комплексов.

На большом клубном макете периодически показывали в работе свои модели участники выставки. Нам повезло, в наш день дежурил известный московский моделист Виктор Никишин, и он пускал по макету свой электровоз ЧС2^Т. Эта модель таскала по макету пассажирский состав из 5 вагонов: 3 вагона купейные ЦВМ и 2 спальных. Все произвело очень сильное впечатление. Это надо видеть и слушать!

Модели Виктора были выставлены и в стеклянных витринах — его ВЛ10, ЧС2^Т (модель работала на клубном макете), ЧС7 и ЧС4^Т. Эти модели сделаны на высочайшем уровне и их разглядывать можно часами! Выполнено все до мелочей: пульт и кран машиниста, схема электровоза в кабине, высокая детализировка крышевого оборудования, а открытая дверь в ЧС7 чего стоит! Из разговоров с автором, выяснилось, что все модели сделаны из полистирола; также были продемонстрированы заготовки будущих моделей это ВЛ8, ВЛ23, ЧС2. Чтобы полюбоваться его работой на очередной выставке мы с нетерпением подождём! Так держать Виктор!

В стеклянных витринах были также представлены публике модели в ТТ(1:120) авторов А.Мурашова и В.Кечетова, в НО(1:87) рождающаяся малой серией модель ВЛ10 и ЧС7 от Владимира Филатова, вагоны ЦМВ от «Аврора»-Нико.

Неожиданный интерес и любопытство вызвала оригинальная коллекция пожарной техники «всех времен и народов» с названием «Пожар в ТЧ1». Автор идеи и коллекции Сергей Баринков.

После выставки и всего увиденного самому очень захотелось сделать подобные модели, и даже, если ничего не получится, как у Виктора, в любом случае можно получить массу удовольствия от самого процесса! Хотелось бы пожелать на будущее — побольше качественных выставок железнодорожных моделей в Москве.

В последний день работы выставки некоторым участникам были вручены дипломы, которые были разработаны и изготовлены силами председателя Московского клуба В.Филатова, а журнал «Локотранс» предоставил небольшие призы — свежий номер журнала. Со стороны организатора выставки — ВОЛЖД, как и со стороны учредителя этой организации (ОАО РЖД), участие ограничилось заочными поздравлениями. Коммерческие участники выставки — фирма «Пересвет» из Санкт-Петербурга и «Нико» (Москва), хотя и выставили в рекламных целях свою продукцию, но на этом участие и ограничились.

С.Фролов





Вагоны "ракетных" поездов в масштабе НО выполнил Г.Клинов. Фото Мих.Каминского

Прототип:
длина полная 24 540 мм,
длина кузова 23 466 мм,
ширина кузова 3180 мм,
жесткая база для
сочлененной 4-осной
тележки - 17 000 мм;
высота вагона от УГР
5125 мм;
грузоподъемность 135 т

Детали вагонов и их окраска хорошо видны на фотографиях на стр.55.



БЖРК

Объявление из интернет-форума:
«Транспортная компания срочно приобретет для себя железнодорожные вагоны: ракетовозы марки В-60М, В-60 М2, багажные, почтовые, спецвагоны сопровождения БЖРК, столовую, офицерский и солдатский вагон. тел. (....., e-mail:»

Мне пришло в голову сесть за данный материал после того, как я случайно наткнулся на это объявление в Интернете. В нем, на мой взгляд, отражается безумие и цинизм нашей российской современности. Вообще-то, я не являюсь фанатом оружейной тематики, и тем более, не имею «авторитетного мнения» на эту тему. Однако ЛТ еще ни разу не писал о БЖРК* - этих удивительных объектах на наших железных дорогах. Наша пресса и интернет, наоборот, в последние годы частенько публиковали разные статьи и иллюстрации, пользуясь снятием плотной завесы секретности и начавшейся компанией по уничтожению этого вида техники. Мне захотелось собрать воедино те крупницы рассекреченных и опубликованных технических и исторических материалов, которые удалось найти. Зачем? Во-первых, - не у всех есть интернет, во-вторых, - мне захотелось исключить всю «воду» и «эмоциональный треп», уместные в газетах, но не в клубном журнале, а в-третьих - вдруг кому-то из моделеров эти страницы послужат толчком для работы над новой темой?...

Выше я не случайно делаю акцент на словах «технических» и «исторических». Иначе можно увязнуть в бесконечных «тактико-технических характеристиках», в рассуждениях о «стратегическом потенциале», о «стратегическом равновесии», о нашем «одностороннем разоружении перед американцами» и пр. Большая часть публикаций в Сети и в прессе именно этим и характеризуется: заклеим США, прославим мощь советского оружия, поностальгируем о том времени, когда «нас все боялись», повозмущаемся расформированием целых дивизий РВСН**, и судьбой офицеров, оставшихся без работы...

Чтобы уместиться в разумный объем на страницах журнала, мне пришлось отказаться от первоначального замысла опубликовать все найденные материалы «как есть». Причина проста: почти во всех исходных материалах многие места повторяются (дословно!), и одни и те же сведения «кочуют» из статьи в статью. Поэтому пришлось разобрать все найденные материалы на фрагменты, и сгруппировать их по темам, исключая повторяющиеся места.



Фото из журнала "Популярная механика"

Иногда журналисты, рассуждая о всесекретных предметах (хоть и в недавнем прошлом), в погоне за красным словцом начинают писать уже совсем невероятные вещи, или применять чересчур сильные метафоры. Иногда даже даты «не стыкуются» в разных публикациях. Не в силах подтвердить или опровергнуть эти утверждения, оставляю эти высказывания в неизменном виде, а сомнения — только внутри себя. Если кто-то из читателей обладает более правильной и объективной информацией, и не боится «разболтать военную тайну», — было бы интересно продолжить тему, опровергнуть и прокомментировать. Насчет «разболтать военную тайну»: все использованные фотографии взяты из Интернета, давно рассекречены и неоднократно были опубликованы. Более того: почти все они были сделаны иностранными экспертами, готовившими материалы для договоров СНВ-1 и СНВ-2***. Одни и те же фотографии колют в интернете и в прессе из статьи в статью, и, к сожалению, мне оригинальным здесь не быть. В итоге моя задача свелась к выбору с веб-сайтов фотографий максимального качества. Хотелось бы, конечно, сделать десяток собственных фоток, да поздно. О том факте, что дача моих родителей находится всего в паре километров от базы БЖРК в Берше-

ти, я узнал лишь несколько лет назад, когда эти поезда уже перестали выходить на сеть МПС, и само их существование перестало быть страшным секретом для обычных граждан.

История идеи и создания БЖРК

Американские корни идеи. В начале 70-х годов наша разведка добыла американские планы создания железнодорожного состава, способного производить пуски баллистических ракет. К документам прилагалась фотография состава. Для военных и политического руководства страны это был шок: перемещающийся по стране поезд практически невозможно было отследить, а значит, навести на него свою ракету. Получалось, что США создают стратегическую систему, против которой у СССР нет противоядия. «Если не можем перехватить, то хотя бы создадим аналогичную угрозу», — рассудили в ЦК КПСС и поставили такую задачу перед конструктором Владимиром Уткиным, возглавлявшим КБ «Южное» в Днепропетровске. Уткину понадобилось всего 3 года, чтобы показать военным свой проект ракетного поезда.

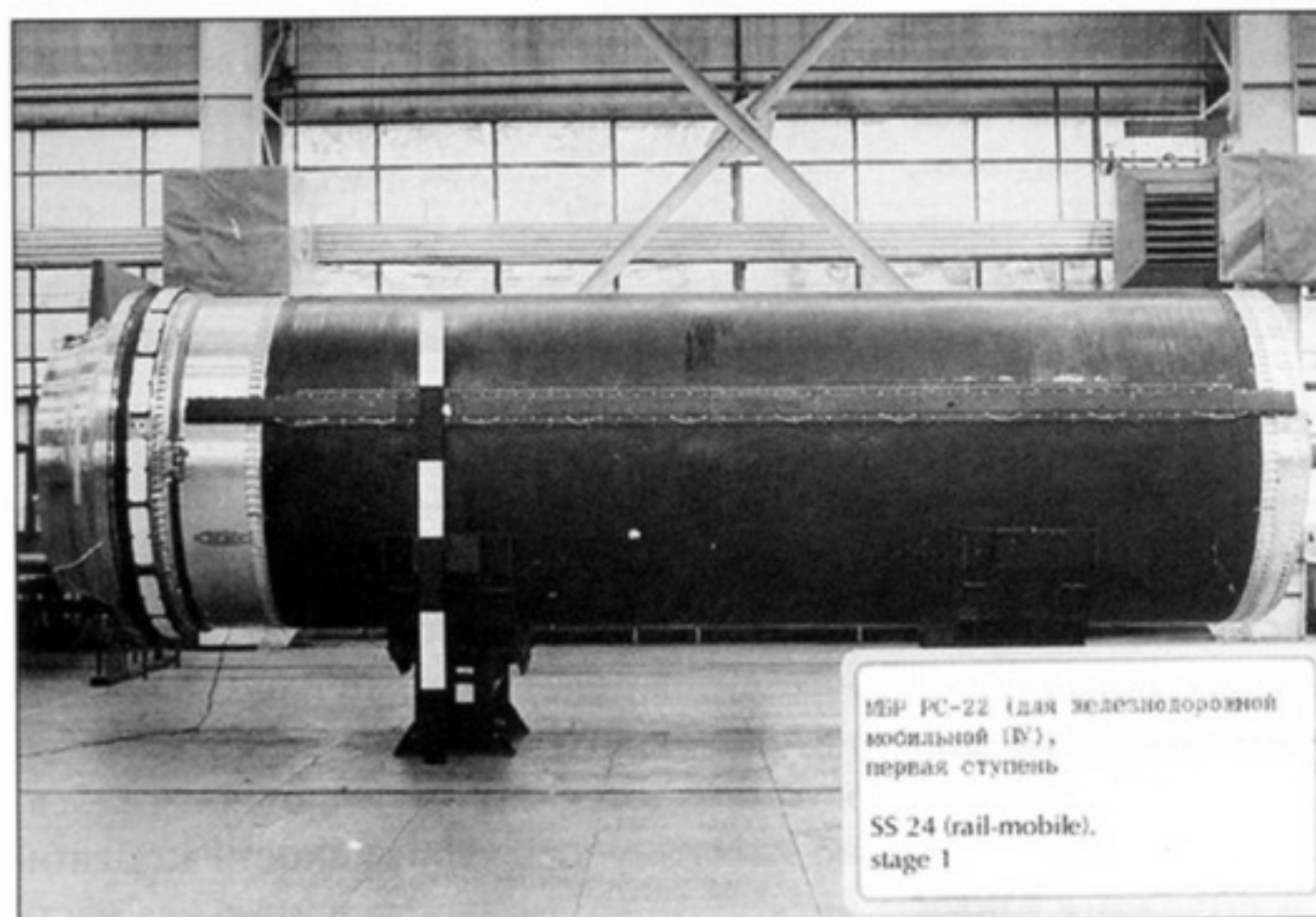
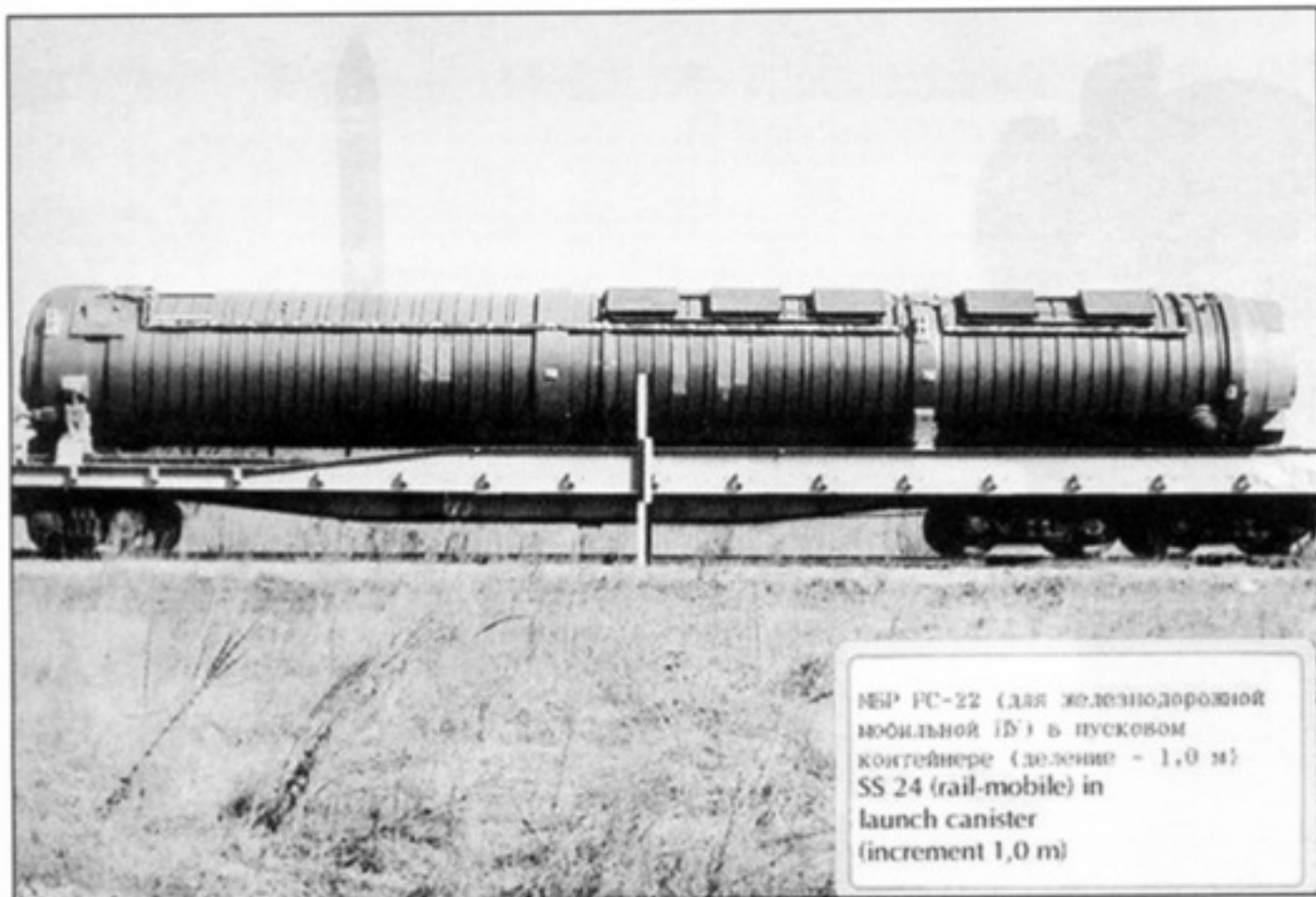
Как потом выяснилось, наши заокеанские соперники в споре за лидерство в области военной мощи, действительно собирались перемещаемые пусковые уста-

новки, действующие по принципу подземного метрополитена (определить где находится ракета в момент пуска затруднительно), хотя и использование открытой железнодорожной сети предполагалось, но натолкнулось на трудности в практической реализации — значительная часть жд сети находится в частной собственности, что делало проход подобного состава коммерчески невыгодным. Да и стоил проект колоссально, потому американцы и прекратили всякие работы.

Американский проект БЖРК. Так как зарабатывать можно наиболее эффективно на гонке вооружений и на постоянной подготовке или ведении войны (желательно не на своей территории), БЖРК также входило в планы, как вариант базирования новых баллистических ракет системы MX. В 1988 году на ракетной базе Уоррен закончилось развертывание 50 МБР этого типа в шахтном варианте. К тому времени на испытания поступил боевой железнодорожный ракетный комплекс LGM-118A "Peacekeeper". На полигоне министерства путей сообщения США этот БЖРК проходил испытания до середины 1991 года. По их завершении планировалось развернуть 25 поездов по две пусковые установки в каждом. Все они в мирное время должны были находиться в пункте постоянной дислокации. С перево-

Источники по теме:

- Амирджанов А.Р. "От бронепоезда до боевого железнодорожно-ракетного комплекса" — М., РВСН, 1995 г.
 "Роль ЦНИИ машиностроения в создании ракетного щита России" — "Космонавтика и ракетостроение", №6 (1996 г.)
 Карпенко А.В., Уткин А.Ф., Попов А.Д. "Отечественные стратегические ракетные комплексы", СПб.: Невский бастион-Гангут, 1999.—288с.
 Бюллетень "Ядерная Безопасность", № 20/21, 1999
 Стратегическое ядерное вооружение России / под ред. П.Л.Подвига. — М.: ИздАТ, 1998
 Советская военная мощь от Сталина до Горбачева / под ред. А.В.Минаева. — М.: Военный парад, 1999
 Периодические издания: «Популярная механика», «Известия» от 09/08/2005, ИТАР-ТАСС, Москва, 27/11/2001, «Независимая газета» 11/03/2002, «Красная звезда» (2001 год), «Инженер» № 5/1999 год., «Московский железнодорожник», 11/10/2003
 Веб-страницы Ивана Андреева на сайте www.tripod.com — материал Дм.Сутягина



Тактико-технические характеристики

Дальность стрельбы, км	10100
Головная часть	
- мощность заряда, Мт	10 x (0.3-0.55)
- вес головной части, кг	4050
Длина ракеты, м	
- полная	23.3
- без головной части	19.0
- в транспортно-пусковом контейнере (ТПК)	22.6
Макс. диаметр корпуса ракеты, м	2.4
Стартовый вес, т	104.50
Первая ступень	
- длина, м	9.7
- диаметр, м	2.4
- вес, т	53.7
Вторая ступень	
- длина, м	4.8
- диаметр, м	2.4
Третья ступень	
- длина, м	3.6
- диаметр, м	2.4
Пусковая установка	
- длина, м	23.6
- ширина, м	3.2
- высота, м	5.0
Гарантийный срок хранения	10 лет
В серию пошел лишь четвертый или пятый из разработанных вариантов РТ-23	



дом в высшие степени боевой готовности командование стратегических наступательных сил США планировало сосредоточить все составы по железнодорожной сети Соединенных Штатов. Но подписание Договора СНВ-1 изменило эти планы. Железнодорожный комплекс так и не поступил на вооружение.

Проектирование и испытания советского БЖРК. Однако, в отличие от американцев, в СССР идея создания ракетного поезда оказалась не только приемлемой, но и технически реализуемой, хотя и потребовала почти 20-летних усилий нескольких КБ. В былые времена финансовое обеспечение задач обороноспособности удовлетворялось незамедлительно и в полном объеме. Ну, а умами Россия была богата во все времена. И в 1987 г. у нас появился первый железнодорожный комплекс ракетного оружия.

Нельзя сказать, что само по себе размещение боевой баллистической ракеты на железнодорожной платформе — сугубо российское ноу-хау. Впервые с чем-то подобным советские ракетчики столкнулись, еще когда разбирались с трофеями, доставшимися им после победы над Германией. В конце войны немцы экспериментировали с мобильными стартовыми комплексами своей ФАУ-2, в том числе пытались ее размещать как на открытых платформах, так и непосредственно в железнодорожных вагонах. В 50-60-х годах над проектами боевых железнодорожных комплексов работали самые известные наши ракетные конструкторы того времени — Семен Лавочкин, Михаил Янгель, Сергей Королев. Правда, ничего путного из этого не вышло: имеющиеся на тот момент жидкотопливные ракеты были слишком громоздки и ненадежны. Даже после того, как с середины 70-х годов армия и флот начали перевооружаться твердотопливными межконтинентальными баллистическими ракетами, создание БЖРК

продолжало оставаться крайне сложной технической задачей. В итоге с момента выхода первого правительственного постановления о начале разработки до окончательного принятия БЖРК на вооружение в ноябре 1989-го прошло больше двух десятков лет.

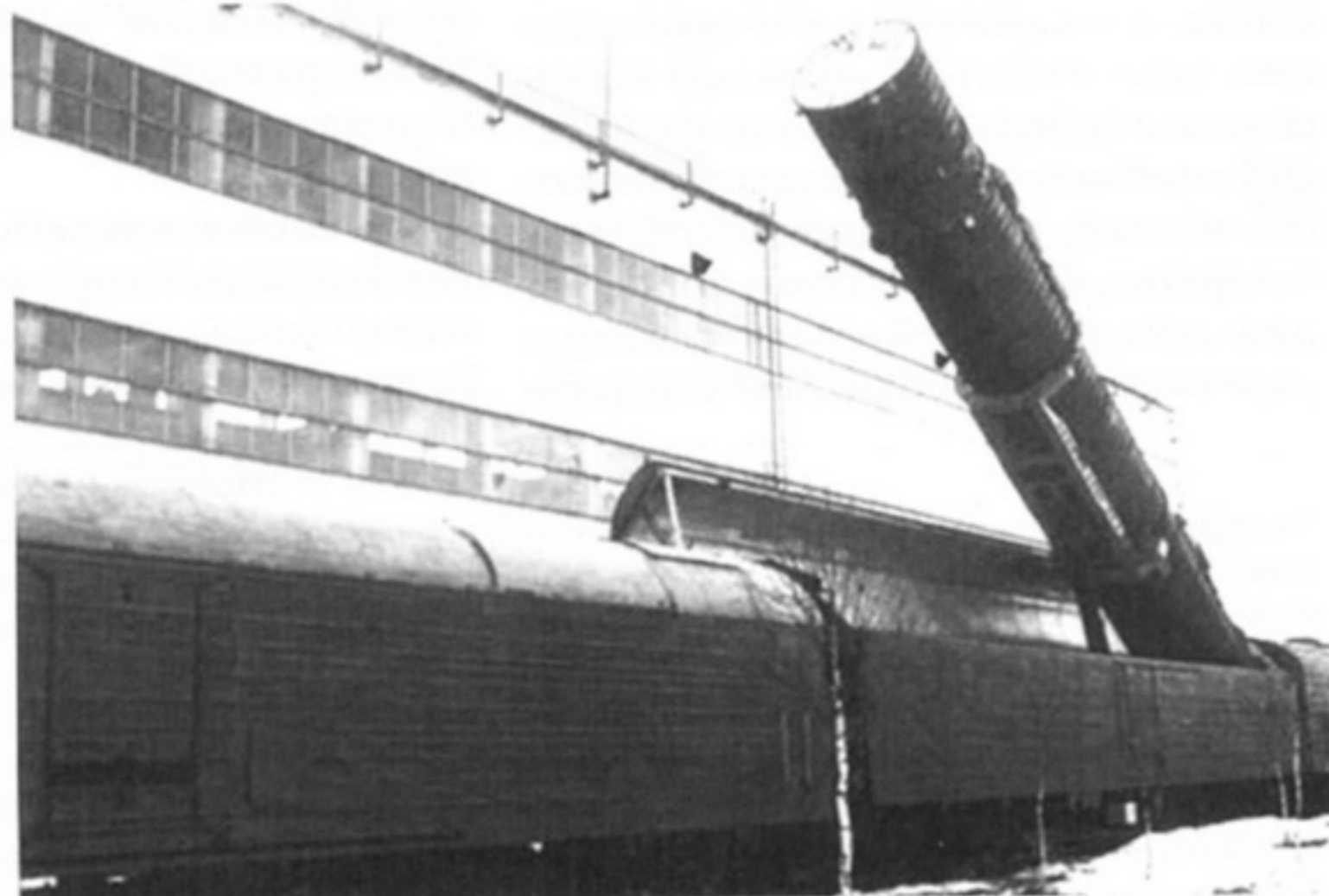
Работы по созданию БЖРК с ракетой РТ-23 начались по Постановлению правительства от 13 января 1969 г. Аванпроект был выполнен КБ "Южное" в 1969 г. Стартовый комплекс предусматривал шесть старто-

Примечания:

* БЖРК - «Боевой Железнодорожный Ракетный Комплекс»;

**РВСН - «Ракетные Войска Стратегического Назначения»;

***СНВ-1 и СНВ-2 – договоры об ограничении Стратегических Наступательных Вооружений.



вых вагонов (пусковая установка получила индекс СМ-СП-35), четыре специальных вагона и пять вагонов общего назначения. Для обеспечения движения предполагалось применить серийный тепловоз 2ТЭ10Л.

20 июля 1982 г. под Плесецком была создана специальная воинская часть для проведения испытаний БЖРК. Затем, Постановлением ЦК КПСС и СМ СССР от 9 августа 1983 года, была задана разработка ракетного комплекса с новой ракетой РТ-23УТТХ "Молодец" (15Ж61) в трех вариантах базирования: боевой железнодорожный, подвижный грунтовый "Целина-2" и шахтный. Головной разработчик - ОКБ-586 ("Южное"), генеральный конструктор Владимир Федорович Уткин. Изготавливали «изделия» на Украине: железнодорожные пусковые установки (ЖДПУ) делал Павлоградский механический завод, а ракеты изготавливались на днепропетровском ПО "Южмаш". Проект позволял производить пуски с любой точки маршрута, в том числе с электрифицированных железных дорог - пусковой комплекс имел устройства закорачивания и отвода контактной сети (ЗОКС).

Летные испытания ракеты РТ-23УТТХ (15Ж61) производились с 27 февраля 1985 по 22 декабря 1987 в НИИП-53 (г. Мирный), всего было произведено 32 пуска. Испытания железнодорожного комплекса были завершены в апреле 1985 года: осуществлено 18 выходов железнодорожного состава на ресурсные и транспортные испытания, в ходе которых по железным дорогам страны пройдено более 400 тысяч километров.

Первый ракетный полк с ракетой РТ-23УТТХ встал на боевое дежурство 20 октября 1987 г. (г. Кострома, командир В.Ю. Спиридонов). К 1999 году три ракетные дивизии РВСН, имели по 4 ракетных полка с вооружением БЖРК с МБР РТ-23УТТХ (станция Василек (под Костромой), пос. Бершеть (Пермская обл.) и пос. Гладкое (Красноярский край)).

В ходе создания БЖРК инженерам удалось ответить на множество трудных и противоречивых технических вопросов: как разместить межконтинентальную баллистическую ракету весом более 150 тонн в железнодорожном вагоне стандартного габарита? Как допустить железнодорожный состав с такой огромной на-

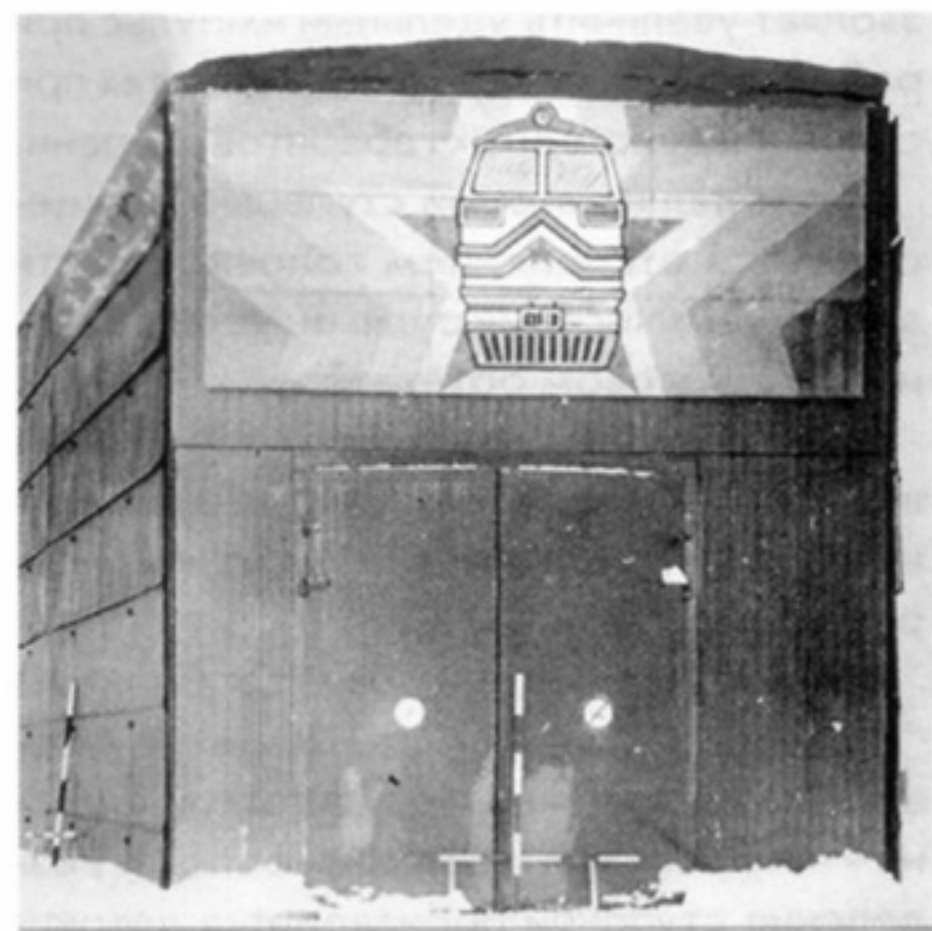
грузкой на рельс на общую сеть МПС? Как вообще перевозить снаряженную стратегическую ракету с ядерной боеголовкой и при этом обеспечить абсолютную безопасность в пути (ведь была задана скорость состава до 120 км/ч)? Выдержат ли мосты и строение пути? Как максимально быстро после остановки поезда поднять пусковой контейнер с ракетой в вертикальное положение? Как передать нагрузку на железнодорожное полотно при старте ракеты, устоит ли поезд на рельсах во время старта?

Ракета РТ-23УТТХ. Представляет собой «собранную МБР в пусковом контейнере». По отечественным документам она либо проходит под совершенно неудобоваримым индексом «15Ж61», либо именуется «РТ-23 УТТХ» ("с улучшенными тактико-техническими характеристиками") "Молодец". На западе эта ракета получила обозначение SS-24 "Scalpel" Mod 2 (PL-4). В то же время ее наименование по договору СНВ-1 - «РС-22В». По договору СНВ-2 эти ракеты подлежали ликвидации до 2003 года.

В начале 80-х годов эта новая ракета создавалась в противовес американской «МХ», и по конструктивно-компоновочной схеме была подобна ей. При этом ее основные массо-габаритные характеристики не должны были выходить за ограничения, накладываемые советско-американским Договором ОСВ-2, то есть это должна была быть твердотопливная ракета, пригодная для размещения как в шахте, так и на самоходном шасси. Однако в КБ тогда не было разработок столь масштабного твердотопливного ракетного двигателя. Несмотря на колоссальные трудности, такой двигатель был создан.

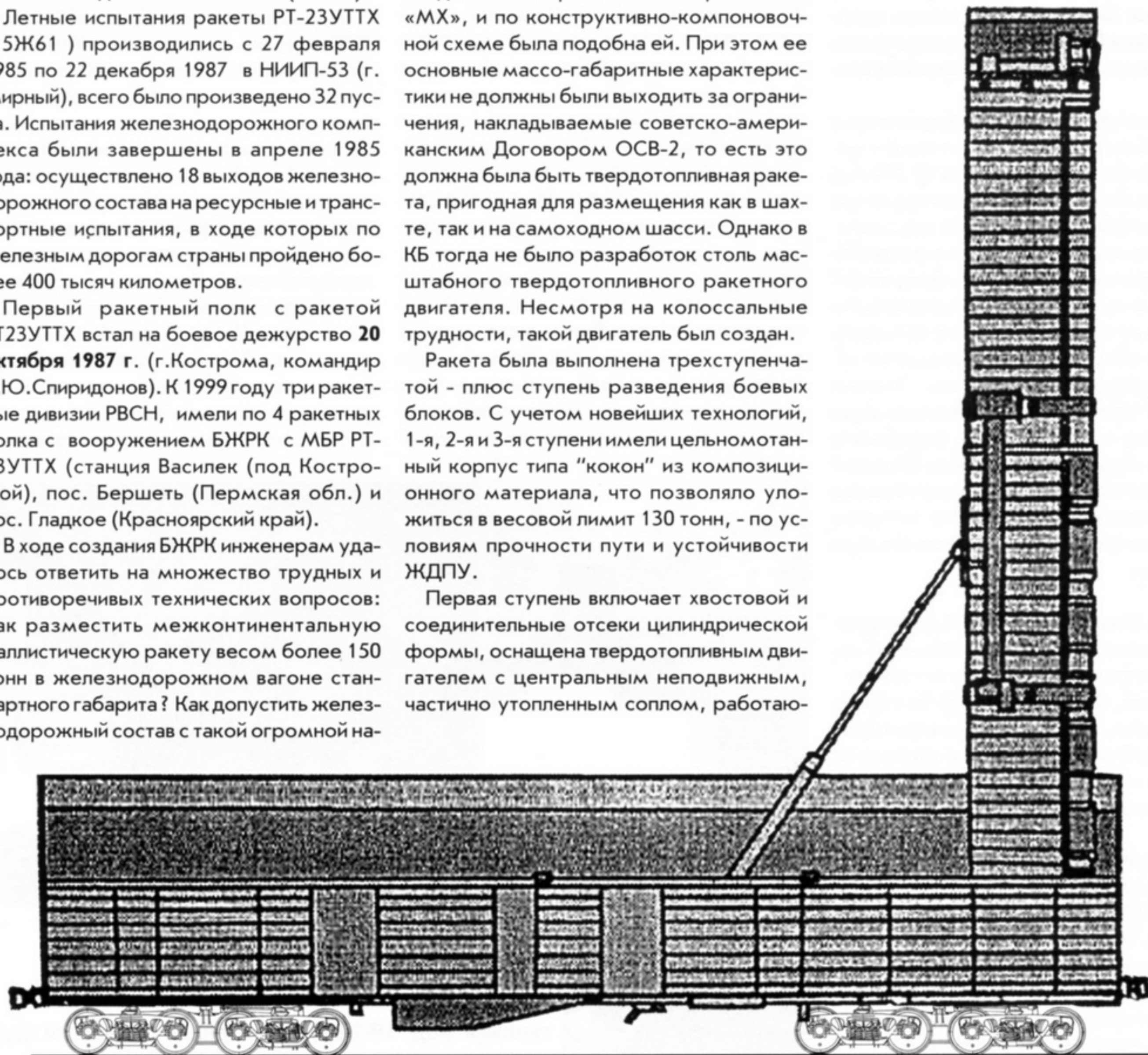
Ракета была выполнена трехступенчатой - плюс ступень разведения боевых блоков. С учетом новейших технологий, 1-я, 2-я и 3-я ступени имели цельномотанный корпус типа "кокон" из композиционного материала, что позволяло уложиться в весовой лимит 130 тонн, - по условиям прочности пути и устойчивости ЖДПУ.

Первая ступень включает хвостовой и соединительные отсеки цилиндрической формы, оснащена твердотопливным двигателем с центральным неподвижным, частично утопленным соплом, работаю-



щем на смесевом топливе. Управление первой ступенью осуществляется вдувом горячих газов в закритическую часть сопла двигательной установки. Для уменьшения длины, - впервые в мировой практике, - советские конструкторы решили убрать сопла в сами двигатели.

Вторая и третья ступени также имеют твердотопливные двигательные установки, сопло - центральное неподвижное, снабжено выдвижным насадком, что по-



Эскиз передвижной пусковой железнодорожной установки с ракетой МБР РТ-23 УТТХ. Рисунок А.Карпенко

зволяет увеличить удельный импульс при работе двигателя на больших высотах при сохранении исходных габаритов ступени.

Управление второй ступенью осуществляется отклонением головной части аэродинамическими рулями, установленными на носовом обтекателе.

Третья ступень включает в себя маршевый РДТТ, по своей конструкции аналогичному двигателю на второй ступени, и переходной отсек.

Ступень разведения боевых блоков - "толкающей" схемы, размещение боевых блоков в один ярус, двигатель ступени - четырехкамерный жидкостный. Разделение ступеней производится детонирующими удлиненными зарядами и пороховым аккумулятором давления.

Головная часть - разделяющегося типа индивидуального наведения с десятью боевыми блоками мощностью по 500 кТ и комплексом средств преодоления ПРО. Ракета имеет оригинальный обтекатель головной части изменяемой геометрии. Такое решение применено для уменьшения габаритной длины ракеты и ее размещения в вагоне. Интересно, что сначала сделали его надувным, но, по расчетам, он не смог бы преодолеть заслон ядерных взрывов ПРО. Тогда сконструировали металлический складывающийся обтекатель!

Система управления - инерциальная с бортовой цифровой вычислительной машиной, была разработана НПО АП под руководством главного конструктора В.А.Лапыгина. Прицеливание осуществляется с помощью наземного гирокомпа и электронно-оптических средств передачи азимута в бортовую гиростабилизированную платформу. Эта система управления обеспечивает проведение проверок и непрерывный контроль технического состояния ракеты, предстартовую подготовку и старт ракеты, управление полетом и разведение боевых блоков с высокой точностью. Отклонение точек падения боевых блоков составляет не более 200 м при стрельбе на дальность порядка 10 тыс. км.

Поезд. Внешний вид. БЖРК для непрофессионалов выглядит как обычный состав из рефрижераторных и пассажирских вагонов. Однако опытный глаз сразу же заметит, что 3 «рефрижератора» имеют по 8 колесных пар, в отличие от обычных - четырехосных. Именно они и являются пусковыми установками.

Ракетный полк БЖРК стандартной конфигурации:

три ЖДПУ МБР РТ-23УТТХ (изготовитель ТВЗ, Тверь);

командный пункт (разработан ЦКБТМ, главный конструктор - Аксютин Б.Р.);

вагоны с автономными системами энергоснабжения и жизнеобеспечения;

вагоны для размещения личного состава.

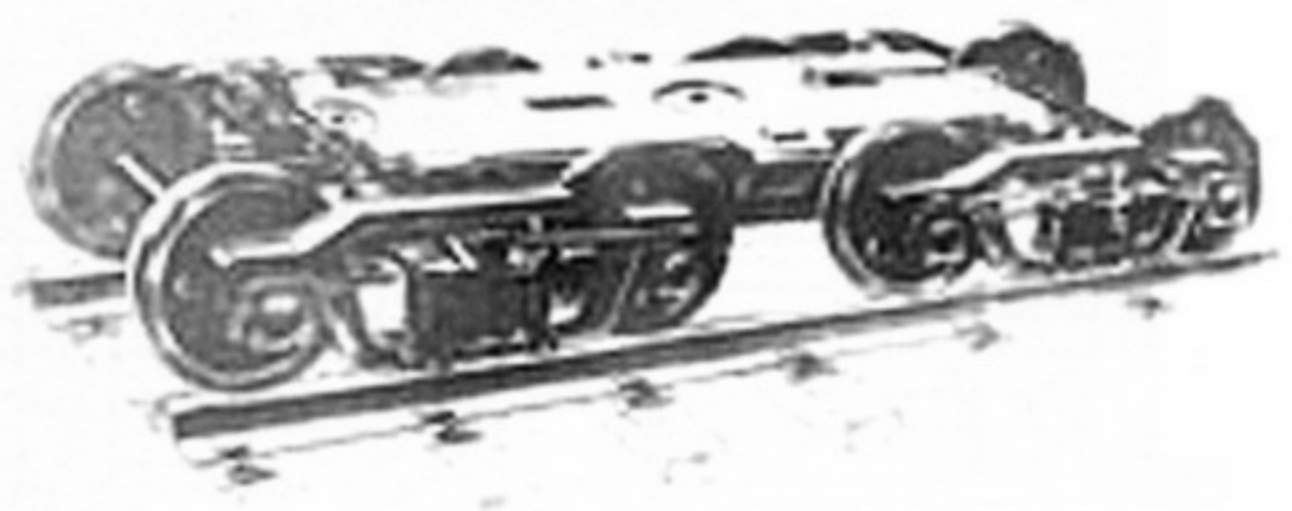
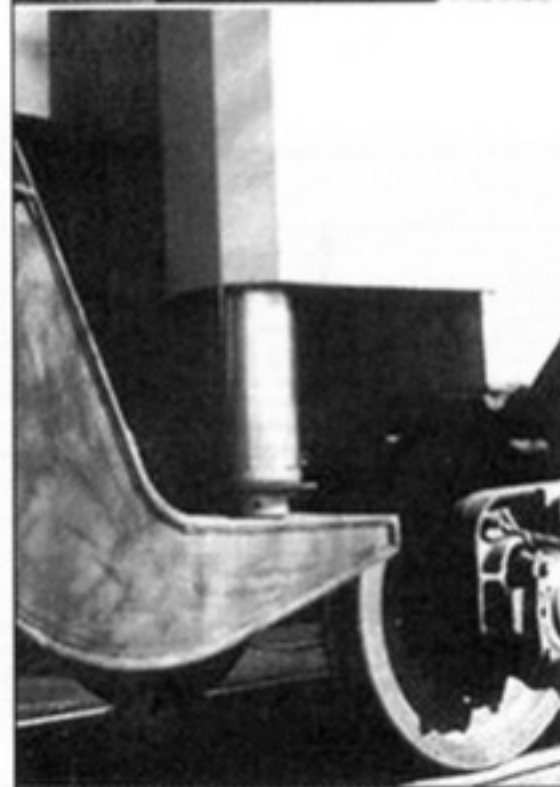
Всего, включая три ЖДПУ, в состав входит 17 вагонов. (Правда, в другом источнике говорится о трех ЖДПУ плюс 6 вагонов обеспечения. Прим. Э.Е.). Пассажирские вагоны, хотя и 4-осные, но тоже нестандартные: вместо окон - имитаторы, защищенные изнутри броневым листом. В вагонах для размещения личного состава оборудованы купе (для офицеров и прапорщиков) и плацкартные места (для солдат). Есть медпункт, столовая, душевые комнаты и помещения психологической разгрузки.

Попав внутрь, невольно чувствуешь себя в чреве подводной лодки. Такой же узкий коридор, установленная по обеим сторонам аппаратура. Неяркий мерцающий свет, почти неслышимый шум аппаратуры. Несмотря на жару на улице, здесь прохлада от кондиционеров. Проходим вагон за вагоном. Все они герметично закрываются — на случай применения противником отравляющих веществ. В центре состава — командный пункт. Командир дежурных сил вместе со сменой, состоящей почти из 50 человек, заступает на 7-суточное дежурство. В ракетном полку, как в профессиональной части, основную численность составляют офицеры и прапорщики. Все они в среднем несут службу около 140 суток в году, получая дополнительную прибавку к своему денежному довольствию, а также дополнительные сутки к отпуску. Их служба действительно похожа на службу подводников. В течение недели всему экипажу предстоит находиться внутри поезда без права выхода из него. Все семь дней, меняя друг друга, они будут сидеть у своих пультов, ожидая приказа. Если команда последует, поезд сразу же покинет базу и уйдет на маршрут. Поезд оснащен совершеннейшей и уникальной системой

управления и связи с Центральным командным пунктом РВСН. Она дублируется десятки раз. Все технические решения просто уникальны - как например следовало разместить антенны и выполнить их конструкцию - ведь выводить наружу было нельзя, поскольку БЖРК должен во всем походить на обычный поезд!

Локомотив и бригада. К моменту постановки поездов БЖРК на боевое дежурство в производство были запущены уже тепловозы М62, подготовленные для специального использования - резервирования системы управления и связи, дозаправка топливом в процессе движения и пр. Они известны как машины ДМ62. В каждом из локомотивов несет дежурство отдельная бригада. В первом - она состоит из трех офицеров, в остальных - по два солдата срочной службы. При подготовке офицерских локомотивных бригад БЖРК, для детального ознакомления с маршрутом, они периодически откомандировывались на гражданские составы МПС, следующие по тому же маршруту. Существовал и учебный поезд, имитирующий БЖРК.

Фрагмент статьи в «Красной Звезде» в 1999 году: «...но главная проблема, стоящая перед командованием Костромской дивизии, - это не сложность процессов оптимизации, а профессиональная выучка личного состава. Скажем, для подготовки офицеров-машинистов подвижного состава нужно регулярно проводить тренировки на маршрутах следования БЖРК: важно визуально представлять ландшафт вдоль железнодорожного пути, знать все повороты и разветвления дороги, практически каждый телеграфный столб на пути следования. Все это в итоге позволяет грамотно управлять боевым составом. До последнего времени эту проблему решали, откомандировав машинистов на



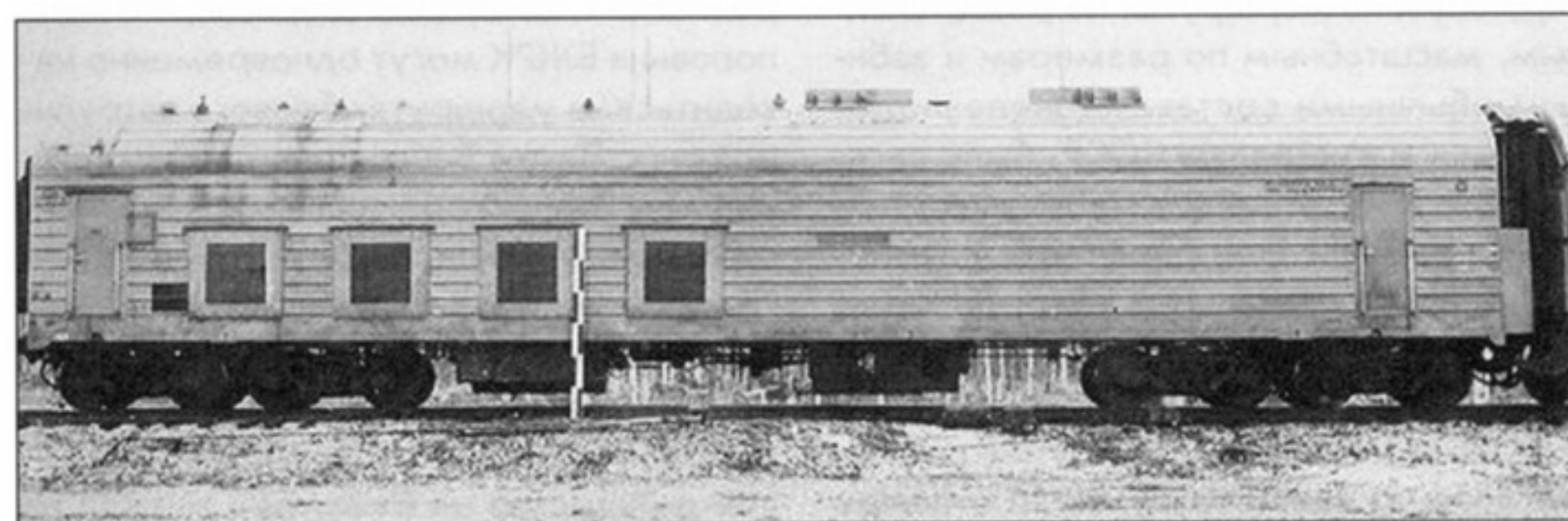
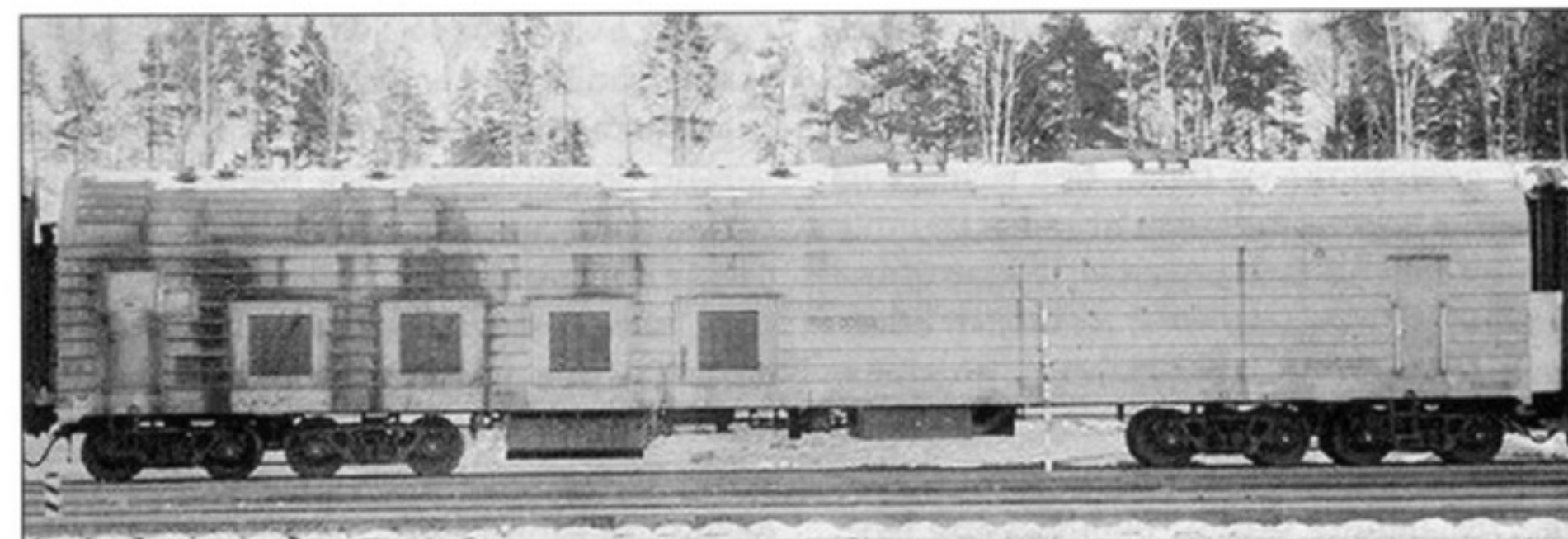
тележка мод. 18-9900 повышенной плавности хода

гражданские составы МПС. Офицеры управляли поездами, следующими по тем же маршрутам, что и БЖРК. Но сегодня эта практика оказалась под угрозой. Руководство МПС потребовало денег с командования РВСН за "катание" машинистов в погонах, как будто они не управляют составом, а являются его пассажирами. Пока решить эту проблему удастся только благодаря хорошему личному расположению к ракетчикам со стороны начальника управления Северной железной дороги Виталия Придыбайло, его государственному подходу к вопросу о деньгах. В принципе, военнослужащие дивизии могли бы использовать для обучения собственный учебный поезд, имитирующий БЖРК, но из запланированных восьми выходов состава на маршрут в прошлом году состоялся только один: сказался недостаток средств, которые сегодня важнее тратить на поддержание в рабочем состоянии настоящих локомотивов, находящихся в постоянной боевой готовности...».

Вагоны ЖДПУ. Пусковая установка разработана в КБ специального машиностроения (КБСМ) под руководством главного конструктора Уткина А.Ф. на базе 4-тележечного восьмиосного вагона грузоподъемностью 135 тонн. Транспортно-пусковой контейнер (ТПК) оснащен системой термостатирования и автоматикой пуска ракеты. Подъем ТПК в вертикальное положение осуществляется пневматическим приводом с помощью порохового аккумулятора давления (ПАДа).

Вагон ЖДПУ оборудован открывающейся крышей с гидравлическим приводом и устройством для закорачивания и отвода контактной сети (ЗОКС). Даже уменьшение массы ракеты на 1,5 тонны по сравнению с шахтным вариантом (вес ракеты 104 т) не позволило уложиться в допустимую нагрузку на ось - она в 1,5 раза превышала установленную нормативными документами МПС. Непосредственно же в момент старта нагрузка сначала резко возрастала, а затем столь же стремительно уменьшалась на сотню тонн. Для того чтобы это не приводило к разрушению ЖДПУ, был создан специальный 3-вагонный сцеп: в момент старта два соседних вагона сначала поддерживают пусковой, а потом, наоборот, догружают его, прижимая к рельсам.

Функционирование при запуске. Каждая из трех пусковых установок, входящих в БЖРК, может осуществлять пуск как в составе поезда, так и автономно. Пуск ракет может осуществляться с любой точки маршрута. Для этого состав останавливается, и специальным устройством отводится в сторону контактная подвеска. Пусковой контейнер поднимается в вертикальное положение. После чего осуществляется минометный старт раке-



ты на высоту 20-30 м - с помощью порохового аккумулятора давления. Уже в воздухе ракета заклоняется с помощью порохового ускорителя и только после этого запускается маршевый двигатель. Заклонение ракеты позволило отвести струю маршевого двигателя в сторону (за что "Молодца" иногда называют еще "танцующей ракетой"). Необходимость этого "танца" связана даже не столько с заботой о сохранности ЖДПУ, сколько с тем, что в противном случае выйдут из строя сами железнодорожные пути: струей ракетных газов аккуратненько сдует весь щебеночный балласт в радиусе ближайших 100 м.

Эксплуатация. При движении по железнодорожной сети страны БЖРК позволял оперативно менять дислокацию стартовой позиции до 1000 километров в сутки... В местах базирования составы находились на расстоянии около 4 километров друг от друга в стационарных сооружениях. При заступлении на боевое дежурство составы рассредотачивались. С 1991 года по договоренности с США, БЖРК несли боевое дежурство на базе, без выезда на железнодорожную сеть страны.

Этот способ базирования, несмотря на сложности и недостатки, позволял обеспечить высокую мобильность и скрытность ракетному комплексу, что было крайне важно для оружия ответного удара. Выследить БЖРК, непрерывно курсирующий на маршрутах по разветвленным, масштабным по размерам и забитым обычными составами железнодорожным магистралям СССР, было весьма непросто, даже для системы спутниковой разведки. Еще сложнее было нанести по нему прицельный удар. Говорят, что Пентагон тратил на отслеживание БЖРК больше средств, чем братья Уткины - на его создание. 12 спутников-разведчиков из космоса не могли отличать эти «поезда-призраки» от обычных составов. Для того, чтобы постоянно наблюдать за всеми БЖРК, противнику необходимо было держать в космосе более 300 спутников.

Уже после принятия БЖРК на вооружение американцы предприняли разведывательную акцию: под видом коммерческого груза из Владивостока в одну из стран Скандинавии транзитом ими были отправлены контейнеры, один из которых был начинен разведывательной аппаратурой для радиоперехвата, анализа радиационной обстановки и даже киносъемки через потайную мембрану в корпусе контейнера-шпиона. Но груз «вычислили», и после отхода поезда из Владивостока контейнер был вскрыт КГБ.

Проблемы эксплуатации. Несмотря на все свои достоинства, БЖРК покидали территорию баз лишь несколько раз. Офицеры Костромской дивизии вспоминают,

что состав из 8-осных вагонов с надписью "Для перевозки легких грузов" на бортах после первого же выезда за ограду так расстроил железнодорожные пути, что руководство дороги обратилось в ЦК КПСС с петицией: дескать, война войной, но кто за ремонт дороги платить будет? Желаящих платить не нашлось, и составы с ракетами по стране гонять не стали, а офицеров-машинистов ракетовозов стали готовить на гражданских составах, следующих по предполагаемым маршрутам движения БЖРК. Сложность была и в том, что с 1991 г. части не разу не стреляли из своих комплексов, да и вообще офицеры, служащие на БЖРК задачи боевого применения оружия отрабатывали лишь на тренажерах. Правда, в 1998 г. было одно исключение. Боевой расчет БЖРК произвел пуск штатного "Скальпеля", снятого с поезда, используя пусковую установку на полигоне Плесеца.

Разоружение и уничтожение. При всех неоспоримых достоинствах "Молодца", судьба ему выпала незавидная. Еще на этапе проектирования РТ-23 УТТХ программа была урезана на треть. Первоначально проектировалась ракета универсального базирования, то есть выпускаться она должна была в 3 вариантах — шахтном, железнодорожном и автомобильном. Как раз от принятия на вооружение последнего и решено было отказаться.

Первые ограничения на свободу передвижения БЖРК были наложены договором СНВ-1, который оговаривал, что лишь половина БЖРК могут одновременно находиться на маршрутах боевого патрулирования. Затем Вашингтон и Москва обменялись односторонними мирными инициативами — наша предусматривала, что "ракетные поезда" не будут удаляться далее чем на 20 км от места своего постоянного базирования. С 1991 года по договоренности с США, БЖРК несут боевое дежурство на базе, без выезда на железнодорожную сеть страны. Бывший президент СССР М.Горбачев согласился с мнением американцев, что, для укрепления взаимопонимания между двумя странами, БЖРК лучше не выпускать на просторы России. Хотя, как минимум один раз, после 1991 г. ракетный поезд покидал пределы охранного периметра в Бершети - требовалось провести ремонтные работы в заводских условиях. Все остальные перемещения БЖРК приходится проводить в границах территории части.

Распад СССР predetermined судьбу комплекса. На павлоградском механическом заводе выпуск БЖРК прекратили в 1991 году, с отделением Украины. А во второй половине 90-х гг. для утилизации "ракетных поездов" на Брянском ремонтном заводе РВСН была смонтирована специальная "разделочная" линия...

15 августа 2005 г. с боевого дежурства был снят последний БЖРК.

«Продлевать ресурс любого типа вооружения до бесконечности невозможно», - высказался командующий Ракетными войсками стратегического назначения (РВСН) Николай Соловцов. «Это касается и БЖРК, особенно с учетом того, что этот уникальный комплекс создавался на Украине.»

«Это все равно что модернизировать пулю, когда у вас уже нет ружья», - более образно выразился бывший начальник главного штаба РВСН Виктор Есин. Однако, как говорят в штабе РВСН, невозможность технического сопровождения стратегических МБР зарубежными предприятиями - не главная причина отказа от эксплуатации БЖРК. Комплекс хорош, но слишком дорог в эксплуатации. Тем более, - сейчас, когда военный бюджет страны совсем не тот, что в советские времена. Боевая эффективность стала заложницей экономической целесообразности. Например, рассказывают офицеры, вопрос взаимодействия с путейцами последнее время решался все больше с помощью бутылки коньяка.

Впрочем, как говорит Н.Соловцов, не все так грустно. В России создана более совершенная замена БЖРК - грунтовые ракетные комплексы "Тополь" и "Тополь-М", располагающиеся на шасси семи- и восьмиосных тягачей- "МАЗов". Только простых "Тополей" почти две сотни. В этом году на вооружение поступит первая четверка новеньких комплексов "Тополь-М". В перспективе их также будет несколько сотен. Их содержание дешевле, а с боевой точки зрения они даже менее уязвимы, чем "Скальпели". "Тополя" не связаны рельсами и могут бороздить леса, поля и болота страны в любом направлении, а их разъезды не сопровождаются гневными письмами с мест о том, что военные где-то что-то опять испортили.

«БЖРК выполнили свою историческую миссию», - заявил "Известиям" первый заместитель начальника штаба РВСН Сергей Пономарев, - «И не только в плане обеспечения задачи стратегического сдерживания. Как это ни парадоксально звучит, их введение в боевой состав РВСН сыграло важнейшую роль и для народного хозяйства страны. С появлением комплекса была проведена в короткие сроки реконструкция около четверти железнодорожных магистралей страны, значительно повысившая их надежность и длительность эксплуатации.»

...Сегодня Украина несет звание безъядерной державы. От недавних событий остался лишь памятник "Скальпелю" у Павлоградского механического завода, а в цехах днепропетровского "Южмаша", где 15 лет назад создавались ракеты, сейчас собираются троллейбусы...

Обзор подготовил Э.Ершов



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



От Редакции. Удивительная магия железной дороги, как реальной, так и игрушечной, не оставляет равнодушным абсолютно никого! Замечательный актер Сергей Юрьевич Юрский, автор и режиссер, в свое время написал сценарий и поставил фильм "Чернов", где одним из действующих лиц является магия железной дороги.

Узнав о существовании "Локотранс" - российского журнала энтузиастов железных дорог - Сергей Юрьевич разрешил опубликовать некоторые фрагменты из своих произведений. В предверии наступающего Нового года мы с удовольствием представляем отрывок из его книги "Западный экспресс".

С. Юрский

Западный экспресс

Это был поезд из моего сна, из детской мечты, из тайных одиноких игр, когда, преодолевая скуку жаркого летнего дня и длинную обязательного надоевшего пути по лесной тропе, сам был и паровозом, пытящим устало, и машинистом, неутомимым и суровым, и начальником всех станций, и местным мужиком, покорно пережидаящим на солнцепеке у шлагбаума пробег длинного состава, и пассажиром, наивным и восторженным, которому все в новинку, который глупо и симпатично радуется названию каждой станции, любому перелеску, каждому мостику над неширокой речкой, стаду, прилегшему устало, копнам сена под легкими навесиками, двоению, троению, умножению рельсов на подъезде к большой станции и несравненному перестуку колес, под который все песни хорошо поются и щемят душу, а все мысли легчают и уносятся сквозь щель в окне вместе с кудрявым дымком от паровоза. Это был поезд из моего сна.

Весной 89-го года я ехал в одиночку через Европу...

... Влюбленность в железную дорогу охватила меня еще в раннем детстве и не иссякла до конца по сию пору. Поезда нравились мне на слух и на вид, на ощупь и на запах. Все служащие на железной дороге казались мне счастливыми. Я помню зеленую подмосковную станцию Битца. Даже не станцию, просто платформу с деревянной будочкой кассы.

Битца! Теперь это район Москвы. А тогда это была деревня, и до нее нужно было добираться поездом. Не электричкой — электрички появились позже, на моих глазах, а поездом — с паровозом, который пытел, гудел и тащил дребезжащие дачные вагоны. Кондуктор выкрикивал: "Люблино, Люблино!.. Царицыно! Кто до Царицына?.. Красный строитель!.. Следующая — платформа Битца!.. Битца, следующая — Бутово!" Это я слышал, стоя уже на платформе вместе с мамой. Мы пересчитывали привезенные вещи — не забыли ли чего, а вагоны лязгали буферами, со скрежетом делали первые обороты колеса, и поезд уходил в далекое Бутово.

И как я завидовал всем, кто ехал дальше, в Бутово, Щербинку, Подольск и (страшно и сладко произнести!) в далекий Серпухов!.. Мне девять, десять, одиннадцать лет. 1944-й, 1945-й, 1946-й годы.

Долго, долго моей самой любимой книгой были "Правила движения поездов по жезловой системе" — это относилось к железной дороге еще досветофорного времени. Именно на этой книжке воспитался мой консерватизм. Мне было жаль, что жезловая система отмирает и на путях ставят се-

мафоры, а потом и светофоры. Как это примитивно: красный — нельзя ехать! желтый — скорость 16 км/час, зеленый — можно ехать. И все! И нет собственной инициативы, нет этой ловкости, когда на ходу, свесившись с подножки, помощник машиниста накидывает жезл на руку дежурного по станции, а тот отдает ему другой, как эстафету, как победный символ права на движение, и начинается новый перегон.

Здесь, на железной дороге, работают самые ловкие, самые ответственные люди. Единственно, кто на них похож, — это воздушные гимнасты в цирке. Там тоже полет трапеции рассчитан до долей секунды. И рассчитан не машиной, а человеческим опытом и талантом. Чуть раньше или совсем чуть-чуть позже ловитор промахнется, и гимнаст полетит в бездну на глазах ахнувшей толпы.

Ритм, создаваемый многими людьми, идеально чувствующими друг друга, — вот что такое железная дорога. Две полосы железа, обозначающие бесконечность, один божественно прекрасный, совершенно живой механизм — паровоз, и множество слаженно, нарядно, балетно трудящихся людей! Пассажиры нужны только как публика, восхищенно-благодарно аплодирующая этому ансамблю солистов.

И шло лето. С патефоном в соседнем дворе, с фокстротами, доносящимися из-за забора. Синее платье в белый горошек, обтягивающее внезапно округлившееся за последний год формы хозяйской дочки. Чего это она стала такая озабоченная? Куда это ее несет каждый вечер на каблучках, проваливающихся в глинистую землю? Ни на мое: "Привет! Чего это ты нарядная такая? День рождения, что ли?" — ни на запоздалые крики из окна ее матери — тети Нюры: "Чтоб, как стемнеет, дома быть, а то смотри!" — даже не оборачивается. Едкий дым из самоварных труб, набитых щепочками и сосновыми шишками.

Мелкая речка с густым кустарником на высоком песчаном правом берегу, где местная подрастающая шпана всегда караулит меня, чтобы избить за то, что, "когда в то воскресенье с отцом твоим на откосе купались, собаку на нас натравливал", а у меня и собаки-то никакой нет, у соседей есть Рекс, так он на цепи сидит.

И опять — лучше нет, как уйти из-под маминого надзора, миновать обходом опасные кусты, где шпана притаилась, вброд через речку за отмель — на тот берег, потом топким лугом до большой пыльной дороги с колючим гравием и уж по ней мимо длинных сараев и насосной башни до долгожданной надписи на дощечке, прибитой к столбику, — Бутово.

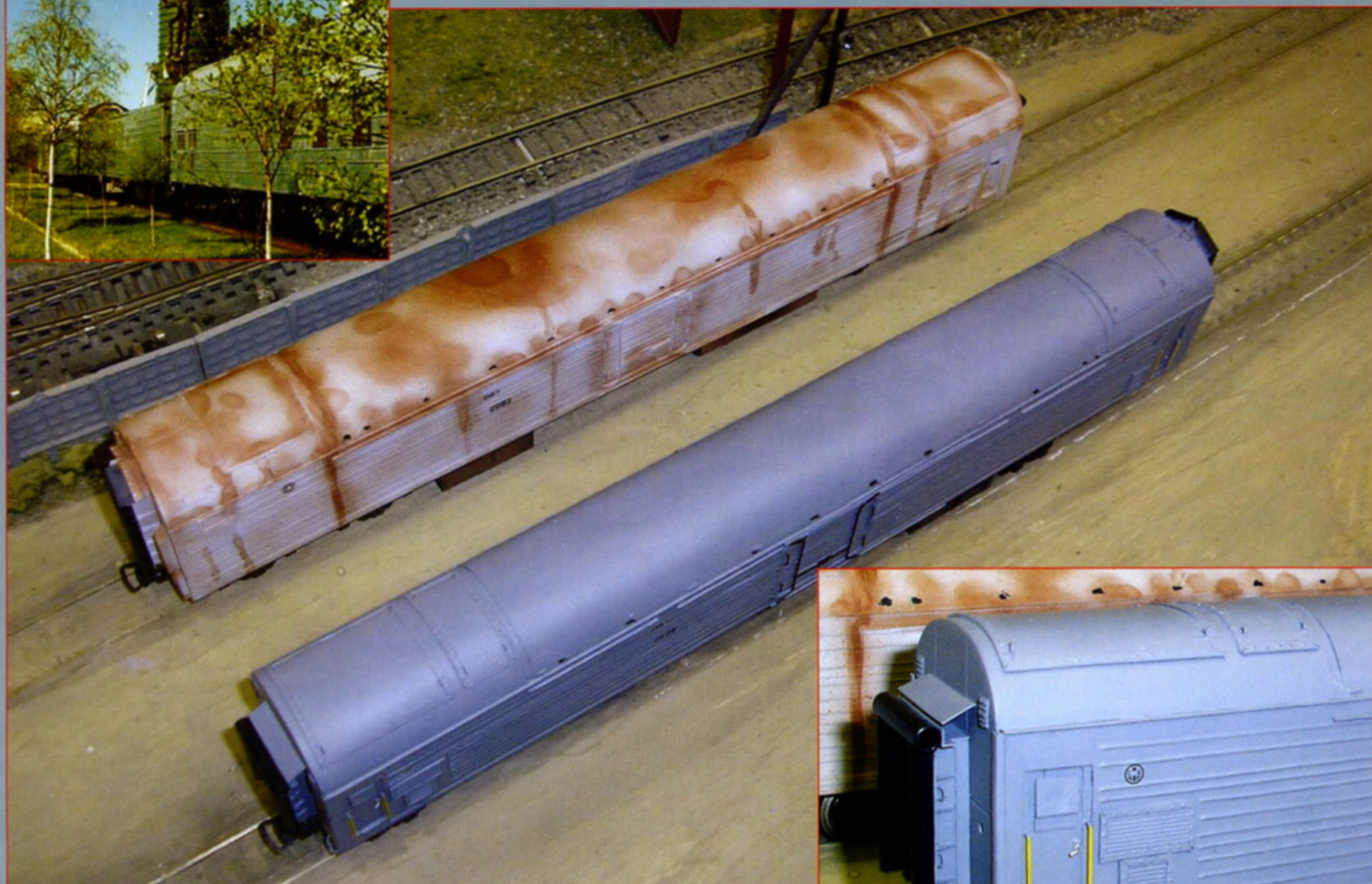
Тут не просто платформа — тут станция. Пути разветвляются. Стоит маневровый паровоз серии "Щ". Сидит машинист — виден в окошко — неподвижно сидит и смотрит как полоумный в одну точку — перед собой и немного ниже. То ли книжку читает, то ли спит с открытыми глазами. Паровоз слегка похихивает, отдувается, а машинист сидит и не шевелится. А я стою у сарая за пустой заросшей колеи и смотрю снизу вверх, ожидая сам не знаю чего. Какой-то высшей милости. Какого-то снисхождения. Я и не надеюсь, скажем, быть позванным и влезть в вожденную чумазо-зеленую будку. Я смутно надеюсь лишь на то, чтоб быть замеченным, чтоб образовалась хоть какая-то связь... чтоб прекратилась эта неподвижность и что-нибудь сдвинулось с места... машинист поднял бы глаза, повернул голову и подумал (бы): вот стоит у сарая мальчик... Чего он тут стоит? Подошел бы да помог мне подержать какой-нибудь рычаг, а я в это время поверну колесо реверса, потому что помощник на фронте, а одному справляться трудно. И он крикнул бы: "Эй, пацан!" Дальше я не пускаю свое воображение, ибо все, что дальше, просто невысказано.

Проходят часы, и солнце, покраснев еще больше, совсем по-июльски и уже по-вечернему начинает скатываться к угольным холмам, норовя сесть на трубу дальней котельной. Проходят поезда по основной линии — и товарные, и пассажирские — на Курск, на Харьков, на Ростов... Но я не изменяю своему паровозу. Пусть он сейчас неподвижен, пусть этот маневренный состарившийся красавец "Щ" ничего не смастерил за целый день, пусть дома мне будет серьезная баня за исчезновение до самого вечера, но моя верность будет вознаграждена... пусть не сейчас... пусть потом...

— Ты чего здесь ошиваешься? — раздастся слева, и я с трудом поворачиваю голову на затекшей шее. Какой-то охранник в полувоенной форме и с ружьем движется вдоль сарая.

И тут же начинается движение возле паровоза. Идут какие-то двое и, страшно и грязно ругаясь, обращаются к машинисту, а тот — мой будущий друг, моя надежда — отвечает им тем же. Паровоз начинает шипеть громче. Все трое орут и размахивают руками, а охранник с сонным опухшим лицом закуривает самокрутку и, наглотавшись дыма, выпускает его из гнилозубого рта в мою сторону и вместе с дымом рычит что-то угрожающее. Я отбегаю к углу сарая и сворачиваю к штабелям в перекрест положенных маслянистых шпал и мимо них дальше, к большой дороге, к дому...

("Октябрь", 1999 г.)





Тепловоз ТЭ114-0067, Со-Со, мощность по дизелю 2800 л.с., . Строился ВЗОР с 1976 г.