СЕМАФОР

Российский журнал для энтузиастов рельсового транспорта
Издаётся с ноября 2000 года

Февраль 2001 г. **Номер 1 (2)**

ВОКЗАЛ ВЛАДИВОСТОКА

МУЗЕИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

RS-1 И ТЭМ1

ТУРКСИБ

ДЕНЬ «М62»

МУЗЕЙ В ТАЛИЦАХ

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

Первым делом хотелось бы извиниться перед вами за столь долгую подготовку второго номера. Наш журнал переживает все типичные болезни для любительского «самиздата»: быстрый выпуск первого номера, а затем некоторое «торможение» при выпуске второго, связанное с тем, что ответственный за выпуск второго номера просто не смог или не захотел выполнить взятые на себя определенные обязательства. Тем не менее, номер, ожидавшийся в декабре 2000 года, выходит уже в феврале 2001 года. Не хотелось бы обманывать обещаниями о том, что журнал будет выходить периодично и строго, маловероятно это. К тому же в редколлегии журнала возникли небезосновательные опасения, что, если строго закладываться на периодичность, то это может основательно повредить содержанию. Содержание же, судя по откликам, понравилось очень многим любителям. Постараемся и впредь стараться делать это содержание таким же интересным!

Хотелось бы поблагодарить всех, участвовавших в подготовке этого номера. В первую очередь членов редколлегии и авторов, а также всех, кто прислал отзывы о первом номере и тех, кто распечатывал и распространял журнал.

В этом же номере опубликовано не все, что анонсировалось в предыдущем. Этому есть разные причины, но возникшие «пробелы» мы обязательно восполним в следующих номерах. Я не буду перечислять все опубликованные в журнале материалы. Отмечу лишь, что появилось несколько новых рубрик, при чем хотелось бы обратить особое внимание тех, кто как-нибудь связан с железнодорожными музеями на обращение, размещенное в рубрике «Дела музейные». Хотелось бы обратить внимание и на то, что между нашими авторами стала возникать настоящая полемика по некоторым вопросам (это относится к статье «День «М62»). Так что и в этом номере найдется немало интересных материалов.

Какими же будут следующие номера, во многом зависит и от читателей журнала! Присылайте свои отклики, фотографии, а главное - интересные статьи! Журнал открыт для публикаций всех любителей рельсового транспорта!

Александр Кондаков, главный редактор

Узкоколейный паровоз Гр-269 в музее в Талицах (фото Дмитрия СУТЯГИНА)

РОССИЙСКИЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ ЭНТУЗИАСТОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, МЕТРОПОЛИТЕНОВ И ТРАМВАЕВ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Издаётся с ноября 2000 года

№ 1/2001 (2)

Редакция:

Александр Кондаков vokzal@ivk.ru
(главный редактор)
Дмитрий Зиновьев dimych@mediaone.net
Иван Андреев ivan@prodexnet.com
М. Драйвер metrodriver@newmail.ru
Василий Зимин zimin@pvrr.ru
Олег Измеров press@admin.debryansk.ru
Сергей Сигачёв transport@transsib.ru
Игорь Копайсов ikop@narod.ru

Рукописи принимаются по электронной и обыкновенной почте, не возвращаются и не рецензируются.

Адрес: Россия, 121099, г. Москва, а/я 871, Юшенкову А.
E-mail: semafor@narod.ru
Веб-сайт: http://semafor.narod.ru

Авторы:

Э. Алиев (Баку)
А. Вершинин (Ростов-на-Дону)
В. Зимин (Саратов)
Д. Зиновьев (Лонг-Айленд)
О. Измеров (Брянск)
А. Кондаков (Москва)
И. Копайсов (Санкт-Петербург)
С. Сигачёв (Хабаровск)
Д. Сутягин (Обнинск)

Распространение:

Журнал распространяется бесплатно в электронной форме в виде файлов в формате PDF, доступных для загрузки с веб-сайта журнала. Копирование материалов для личного пользования разрешается в неограниченных количествах. Любое использование материалов как для коммерческих, так и для некоммерческих целей допускается только с разрешения авторов! Адреса электронной почты авторов имеются в редакции. Ссылка на «Семафор» при перепечатке обязательна.

Copyright © 2000-2001 г., журнал «Семафор» и коллектив авторов. Все права защищены.

В НОМЕРЕ:

SUMMARY 2

КРУПНЫМ ПЛАНОМ 3

РЕЛЬСОВЫЙ ВЛАДИВОСТОК (ЧАСТЬ 2) 3

БАКИНСКАЯ ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СЕГОДНЯ 8

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ 9

ПОСЛЕДНЯЯ УЗКОКОЛЕЙКА АППАЛАЧЕЙ 9

ПЕРЕСЛАВЛЬ-ВЕКСА-ТАЛИЦЫ: ПУТЬ В БЕРЕНДЕЕВО ЦАРСТВО 13

ТЕХНИКА 18

НАВАЖДЕНИЕ: ИСТОРИЯ ТЕПЛОВОЗОВ-ДВОЙНИКОВ 18

ДЕНЬ «М62» 24

ВЕХИ 29

ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ КАЗАХСТАНА 29

ДЕЛА МУЗЕЙНЫЕ 33

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ МУЗЕЙНЫЙ 33

МУЗЕЙНАЯ ФОТОГАЛЕРЕЯ 34

НА ДОСУГЕ 35

ПАРОВОЗИК 35

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КАРИКАТУРЫ 36

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ АНЕКДОТЫ 36

БЕСПЛАТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ 37

НАША ОБЛОЖКА 37

ПАРОВОЗЫ СЕРИИ «Тк3» ФИНЛЯНДСКИХ ДОРОГ 37

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ ЧИТАЙТЕ:

РЕЛЬСОВЫЙ ВЛАДИВОСТОК, ЧАСТЬ III

НИХОН-НО ТЭЦУДО: ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯПОНИИ

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ ДИРЕКТОРА ЦМЖТ

СТАНЦИИ ЛИНИИ БОЛОГОЕ - ВЕЛИКИЕ ЛУКИ

И МНОГОЕ ДРУГОЕ…

На обложке: «Поезд ЭД1-001 в Щербинке», автор: И. Андреев

SUMMARY

This is the second issue of the Russian-language magazine for railway enthusiasts. The magazine is still published by a group of railway fans united in a mailing list 1520mm@egroups.com. The magazine is available for downloading (for free) as a PDF file, and can be freely printed and distributed unlimited number of times.

VLADIVOSTOK ON RAILS, by S. Sigachyov

Sergey Sigachev continues his amazing story about the railways of the Russian Pacific Gem City - Vladivostok. In this issue, you will find a detailed story about the past and present of the main railway terminus, and the track maps.

CHILDREN (PIONEER) RAILWAY OF BAKU, by E. Aliev

Children (pioneer) railways were very popular in the USSR. However, it's not that easy for them to survive under the new conditions in Russia and other former Soviet republics. This gloomy statement is confirmed in a short article by E. Aliev about the children railway of Baku (Azerbaijan).

THE LAST NARROW GAUGE RAILWAY OF THE APPALACHIA, by D. Zinoviev

In October 2000, Dmitry Zinoviev visited the last surviving narrow-gauge railway west to the Mississippi river, the East Broad Top railroad. The trip report is well illustrated.

PERESLAVL-VYOKSA-TALITSY, by A. Vershinin

The only private railway museum in Russia is well-hidden in Talitsy (160 km to the north from Moscow). The stuff of the museum, mostly volunteers, carefully preserve and repair narrow-gauge railway machines. The museum is surrounded by picturesque virgin woods, close to the historic town of Pereslavl-Zalessky. The trip to the museum proved to be yet another fairy tale for the authors of the report.

A STORY OF THE TWIN DIESELS, by O. Izmerov

Many railway fans (especially American railway fans!) sincerely believe that Soviet diesel locomotives TEM1 and TEM2 were blind copies of the American-born RS1 (RSD1), delivered to the USSR and renamed to Da and Db. Is it true? The article by Oleg Izmerov brings in a lot of details, but does not give a definite answer to the question.

THE DAY OF M62, by O. Izmerov

In the first issue of "The Semaphore", we published an article by Ivan Andreev about the genesis of the M62 Soviet diesel engine. Some statements of the article have been found dubious by our readers. Oleg Izmerov suggests his own alternative version of the genesis of M62.

TURKSIB: THE SILK ROAD OF THE FUTURE, by D. Zinoviev

This is a comprehensive story of the Turkestani-Siberian railway, written by Dmitry Zinoviev. The article tells about the history of the Turksib, its geography, and future perspectives.

RAILWAY MUSEUMS OF ST.PETERSBURG, by I. Kopayssov

This information is for those of you who come to visit St.Petersburg but do not want to confine themselves to the Hermitage or to the Russian Museum. There are a plenty of railway museums in the Northern Capital and in the suburbs.

PHOTO ARCHIVES, by A. Kondakov

Some photographs taken by A. Kondakov in one of St.Petersburg railway museums.

RAILWAY CROSSWORD, HUMOUR, CARTOONS, CLASSIFIED…

You really need to know Russian to decipher the crossword and to appreciate the humor of the anecdotes… However, the cartoons use no words – they are for everyone! C

SOME INTERESTING PLACES IN RUSSIAN RAILWAY WEB FOR ENGLISH-SPEAKERS

(OUR ADVERTISMENT)

- **"STEAM ENGINE IS"** – the largest Russian Railways Portal, where World comes for timetables, maps, photographs, articles, discussions, advice and entertainment! Visit us online at: http://parovoz.com
- **"THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY - WEB ENCYCLOPEDIA"** – the various information about Transsib - geography, stations, distances, maps, cities, rivers, tariff scale and another. More than 1300 images in Photogallery! Visit us online at: http://www.transsib.ru/Eng/
- **"STATION OF PHOTOS"** – is including many various photographs of ex-USSR railways and, it's something special, exhibits of railway museum in Shooshary (near Saint-Petersburg). Visit us online at: http://vokzal.ivk.ru/
- **"RAILWAYS IN THE BRYANSK REGION OF RUSSIA"** – a virtual tour into the history of railways in Bryansk region, and, of course, you'll see historical and modern Russian locomotives and rolling stock. Visit us online at: http://www.admin.debryansk.ru/~press/TRANS/Trans1.html
- **"MUSEUM OF BRYANSK ENGINEERING WORKS (BMZ)"** – BMZ founded in 1873 as rail plant. Now BMZ is one of the largest machinery works in Russia and one of the leading manufacturers in ex-USSR, too.Visit us online at: http://www.admin.debryansk.ru/%7Epress/BMZ/index.html
- **"EMU PAGES"** – the place where you can find out many things that you ever wanted to know about the electrical trains. All about Electric Multiple Unit (EMU) trains. Visit us online at: http://emupages.narod.ru/
- … to be continued …

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

РЕЛЬСОВЫЙ ВЛАДИВОСТОК (ЧАСТЬ 2)

Повесть о первом российском вокзале на берегу Великого Океана…

Сергей СИГАЧЁВ (фотографии автора и из личного архива автора)

Когда Владивосток был избран конечным пунктом Великого Сибирского пути, вопрос о вокзале в крайней восточной точке будущей сверхмагистрали стал рассматриваться с некоторым политическим оттенком. Конечно, он уже не мог быть вокзалом обычным – это был вокзал-символ, вокзал-знак геополитического присутствия огромной Российской империи на ее тихоокеанских пределах. И, как я уже отмечал в первой части статьи, вокзал был заложен в мае 1891 года цесаревичем Николаем по поручению отца – императора Александра III Миротворца. Согласитесь, ведь немного было в Российской империи вокзалов, которые закладывали наследники престола по прямому поручению монарха? В память об этом событии оставил цесаревич серебряную пластину с выгравированным рескриптом императора о закладке Великого железнодорожного пути (копия ее вмурована в стену зала ожидания вокзала после генеральной реконструкции 1996 года).

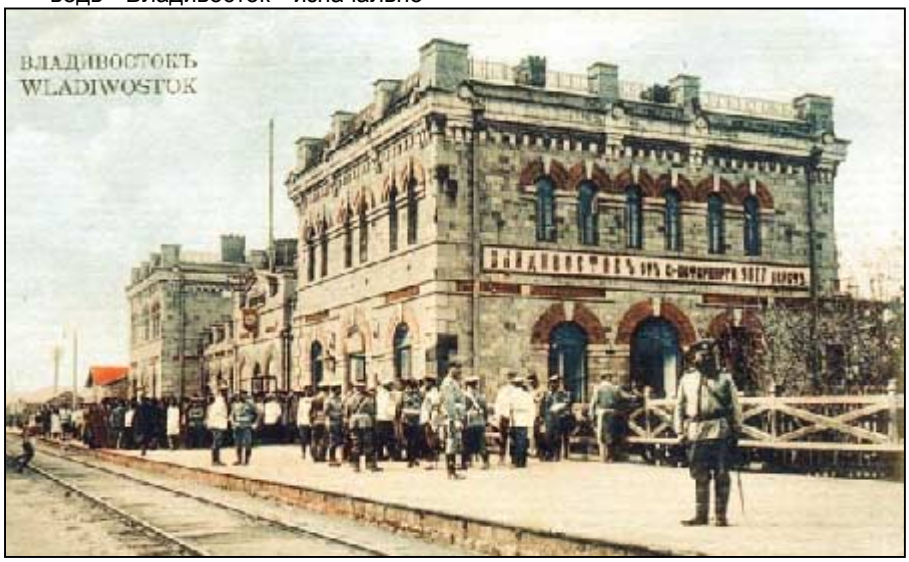
Цесаревич Николай. 1891г.

Итак, вокзал заложили в 1891-м и закончили постройкой в ноябре 1893 года, по проекту архитектора П.Е. Базилевского. Выдержан он был в очень своеобразном «крепостном» стиле, и, надо полагать, символизировал «владение Востоком» - ведь Владивосток изначально мыслился как порт-крепость, военно-морская база на Тихом океане. До японской войны и потрясения империи в кровавом 1905-м было еще целое десятилетие, все казалось безоблачным и доступным. Российская империя усиленно занималась Азией – концессии в Корее, железная дорога через всю Маньчжурию, освоение Ляодунского полуострова и тому подобное…

Но горький дым Цусимы и Ляояна развеял иллюзии тогдашней правящей верхушки. По итогам Портсмутского мира 1905 года военную базу Порт-Артур и большой коммерческий порт Дальний у России отобрали японцы – те самые «желтолицые макаки», которые казались такими смешными и слабыми покорителям Шипки и Центральной Азии всего несколько лет назад. Но теперь их уже так не называли…

Падение Порт-Артура имело большие последствия для более северного Владивостока – и, как ни странно, последствия положительные. Дело в том, что порт Дальний прекратил свое существование, толком и не развернувшись до русско-японской войны, железная дорога в Южной Маньчжурии от Чанчуня и южнее по мирному договору перешла японцам, и поэтому Великий Сибирский Путь более не имел двух разных выходов на Тихий Океан, как мыслилось ранее. Но линия КВЖД в Северной Маньчжурии (Китайский разъезд – Хайлар – Харбин – Уссурийск) осталась в собственности России, и стала основным транзитным путем для экспортных грузов, которые направлялись в порты Тихого Океана (хлеб, лес, чай, соль и другие). Единственным серъезным портом России, расположенным на линии Великого Сибирского Пути, остался Владивосток. Стал он теперь не только военным, но и большим коммерческим портом. И потек через него транзит, который увеличивался огромными темпами – достаточно сказать, что только с 1907 по 1911 г. поток грузов по КВЖД увеличился с 27 до 74 млн.пудов. Рост за 4 года почти втрое!!! Оцените динамику… Да и сам город в промежуток между русско-японской и первой мировой войной пережил скачкообразное развитие – и тогда построенный менее 15 лет назад капитальный красивый вокзал пришел в противоречие с сильно увеличившимся потоком пассажиров.

И вот тогда приняли решение построить новый, а старый снести. В январе 1909 года года приступили к постройке нового вокзала – по проекту Н.В. Коновалова. Стиль архитектуры опять диктовала политика, которой требовались символы; но на этот раз для вокзала выбрали славянский стиль, несколько перекликавшийся с Ярославским вокзалом в Москве или с Историческим



Первый вокзал Владивостока. конец 19 века. Раскрашенная открытка..

музеем на Красной площади.

В феврале 1912 года, за два с половиной года до начала первой мировой войны здание нового вокзала было закончено, и сразу же стало одной из главных достопримечательностей Владивостока.

Здание второго вокзала перед первой мировой войной, вид со стороны путей.

Хочу сказать в этой связи вот о чем. Несколько десятилетий назад (а когда точно, не могу сказать) по страницам разных популярных изданий пошла гулять красивая сказочка о том, что якобы Владивостокский вокзал и Ярославский вокзал в Москве были построены специально в одном стиле, «парой», как символизирующие начало и конец великого трансконтинентального пути – Транссиба. При этом приверженцы этого мифа забывают, что Ярославский вокзал стал символическим началом Транссиба (отсюда начинается непрерывный километраж до Владивостока) самое раннее в конце 20-х годов, а построен он был за 25 лет до этого – в 1904 году. Владивостокский вокзал же был построен всего через 8 лет после Ярославского, но современники этого никак могли не связывать между собой постройку обоих вокзалов – потому что Ярославский вокзал тогда обслуживал только Вологодско-Архангельское направление, на север от Москвы, а «воротами» Великого Сибирского Пути успешно служили Московский вокзал в столице империи – Санкт-Петербурге и в Москве – сперва Курско-Нижегородский вокзал, а затем Казанский. Хотя все же надо отметить некоторое сходство стиля – а именно центрального высокого фронтона обоих зданий. И все-таки сами здания по планировке совершенно непохожи. Но отсылаю желающих к Путеводителям по Сибирскому Пути 1900-1914 годов: там можно взглянуть как расписания и маршруты дореволюционных транссибирских экспрессов, так и факт полного умолчания о какой-либо транссибирской роли Ярославского вокзала.

Почти сразу же после постройки новому вокзалу пришлось пережить много бурных событий и смен властей. Какие только флаги не развевались над Владивостоком! Американские и английские крейсера в бухте Золотой Рог, морские пехотинцы и транспортные советники западных наций, японские «союзники» по первой мировой войне в весьма немалом количестве, различные «Правительства» - эсеровские, братьев Меркуловых под союзной опекой, мятежные чехословаки… Но в октябре 1922 года неудержимый красный поток докатился до конечной точки – японское командование эвакуировало свои последние войска из города Владивостока. Он стал советским городом, как и весь Дальний Восток (хотя сперва под вывеской независимой буферной «Дальневосточной Республики»).

За 70 советских лет вокзал капитально ремонтировался только один раз – в 1935-1936 годах, хотя косметические изменения вносились неоднократно – от закраски российского двуглавого орла и других символов прежних времен на центральном фронтоне (в середине 20-х годов) до смены цвета здания на зеленый (цифра 1 на нижнем фото на стр. 7). На привокзальной площади поставили традиционного «дедушку Ленина», а у берега Золотого Рога, всего в 100 метрах от вокзала, построили современное здание Морского вокзала (цифра 2). Их соединил короткий виадук (цифра 3), за которым построили в 60-е годы зону для приема пригородных электропоездов (цифра 4). За морвокзалом видна водная гладь залива Золотой Рог, а еще дальше просматривается район главной якорной стоянки надводных кораблей Тихоокеанского Флота ВМФ СССР (цифра 5). А вот так выглядел в 70-е годы последний километровый знак Транссиба.

Километровый знак 9288км.

В связи с уникальной исторической и архитектурной ценностью вокзального комплекса Постановлением Совета Министров РСФСР в 1974 году он был отнесен к категории памятников республиканского значения.

…Когда литерный поезд с «дорогим» Леонидом Ильичом Брежневым ранней весной 1978 года прибывал к зданию вокзала – он подъезжал к уже к зданию, изрядно потрепанному временем. А в начале 90-х годов уже стало совершенно ясно, что вокзал Владивостока в аварийном состоянии: в результате неравномерной осадки фундамента в несущих стенах появились многочисленные трещины. Да и внутри все уже сильно обветшало (я и сам прекрасно помню состояние вокзала, будучи там в 1987 и 1992 годах). Требовалось решение, и он было найдено: по инициативе начальника Владивостокского отделения ДВЖД В.Т. Тарабарова началась реставрация и генеральная реконструкция не только здания, но и всего прилегающего к вокзалу комплекса зданий и сооружений. В 1991 году был объявлен международный конкурс среди строительных фирм на капитальный ремонт и реставрацию вокзала, и в конце концов победа досталась итальянской фирме «Тегола Канадезе». Эта фирма и занялась реставрационными работами: наружные работы к декабрю 1994 года были в основном закончены, а еще через полтора года подошла к окончанию и грандиозная работа по обновлению инженерных сетей, внутренних интерьеров вокзала по царским образцам и прилегающих территорий – перрона, пригородной зоны и привокзальной площади.

Восстановленный в прежнем великолепии вокзал торжественно открылся 30 августа 1996 года.

И это было действительно великолепие в хорошем смысле! Когда я увидел его, приехав ненадолго во Владивосток в сентябре 1997 года, спустя год после его открытия, я был просто поражен масштабом перемен и тщательностью внутренней отделки здания. Но больше всего меня поразила красочность витражей на потолках! Я ходил, как лунатик, по широким лестницам с первого на второй ярус и разглядывал эти композиции из истории строительства Транссиба везде: в зале ожидания, в буфете, в зале пригородных касс и в других точках вокзала. Любовался серебряной пластиной с рескриптом Александра III и изящным боковым фонтанчиком в зале ожидания, исторической брусчаткой на перроне поездов дальнего следования и восстановленным двуглавым орлом на фронтоне со стороны морвокзала. И решил: непременно сюда вернусь, чтобы запечатлеть это место в еще «свежем», не поблекшем великолепии.

…Этот день настал 12 августа 1998 года: в 06.10 утра я «высадился» с поезда номер 186 Благовещенск – Владивосток на перрон Владивостокского вокзала, оснащенный фотоаппаратом и видеокамерой. Были еще сумерки (на этот поезд я специально взял билет, пожертвовав комфортом, ибо он приходил туда ранним утром). Но Всевышний явно поддерживал меня в моем начинании – погода была абсолютно ясной, что вообще-то не очень характерно для туманного приморского города. Небо за сопками, красиво застроенными амфитеатром, постепенно светлело и окрашивалось в нежный розовый цвет, контуры кораблей, стоящих у причалов, постепенно «проявлялись» во всей своей красе. А у главного причала Морвокзала в то утро стоял белоснежный круизный красавец «Михаил Шолохов». В 6.50 утра наконец сверкнул из-за сопок первый лучик солнца, и тогда я побежал снимать на видео и на фото. И смотрите, вот они, первые лучи дальневосточного солнышка – на тендере мемориального трудяги-паровоза Еа-3306, установленного в 1996 году на платформе дальних поездов.

Давайте же теперь вернемся к рельсам и поездам, и совершим вместе со мной небольшую экскурсию по вокзалу и его внешним окрестностям (см.схему на стр.7).

Приезжая во Владивосток поездом дальнего следования, пассажир обычно прибывает к 3-му пути, который расположен со стороны вокзала, обращенной к бухте Золотой Рог и к морвокзалу. Ближе к привокзальной площади расположены пути 1 и 2, которые проходят под верхним ярусом вокзала, причем путь 1 (самый дальний от моря и ближний к привокзальной площади) предназначен для отстоя почтово-багажного поезда номер 903/904 и обработки багажа, а путь 2 – для поездов местного следования (например, 691/692 на Лучегорск или 681/682 Новочугуевку). Но когда вы слезете с вагона, то никуда не выйдете, кроме как на разные концы перрона: такой уж рельеф у этого города, и привокзальная площадь расположена намного выше (см. фото на стр.7).

На «нижнем ярусе» после реконструкции 1991-1996 годов находится очень много интересного, поэтому не спешите подниматься наверх. Прежде всего, с северной стороны вокзала, почти в начале платформы поездов дальнего следования, находится памятник, который я условно называю «конец Транссиба». Раньше здесь стоял стандартный километровый знак. Взгляните: это стела, увенчаная двуглавым российским орлом, с металлическими цифрами со всех четырех сторон: **9288**. У ее основания прикреплена табличка, текст которой гласит: «Здесь заканчивается великая Транссибирская железнодорожная магистраль. Расстояние от Москвы 9288 км». Если по перрону двигаться ближе к зданию вокзала, то следующий интересный объект – это паровоз-памятник Еа номер 3306, произведенный в США (ленд-лизовской поставки 1945 года), который был приписан в депо Первая Речка и трудился на приморских стальных магистралях в послевоенное время. Все эти достопримечательности можно увидеть вместе, если подняться на виадук, соединяющий морской и железнодорожный вокзалы: паровоз находится ближе, а стела с двуглавым орлом дальше по перрону. Сам перрон поездов дальнего следования постепенно сужается по мере его отдаления от здания вокзала (см. фото на стр.7).

К сожалению, я не располагаю снимками внутренних интерьеров вокзала, которые сами по себе заслуживают отдельного рассказа. Вроде бы они восстановлены по царским чертежам: так это или не так, сейчас я точно сказать не могу; а посвящены они различным моментам из истории Великого Сибирского пути и освоения Дальнего Востока. Поэтому мы поднимемся по

широкой роскошной лестнице на второй ярус, пройдем сквозь зал ожидания и выйдем на привокзальную площадь. Нам откроется вот такой вид .

Как же выглядит вокзал со стороны города? Взгляните на это фото ниже, сделанное летом этого года Я специально помещаю в рассказ о вокзале именно его, потому что оно наиболее точно отражает не только вокзальный «экстерьер», но и нынешний характер самого города Владивостока: суетливый, бурляще-кишащий, торопливый и хаотичный. Есть в нем нечто от Азии, той Азии, которая южнее: в Ханое, Харбине или Маниле (там тоже правила дорожного движения выражены весьма слабо…). Правда, таким он стал только после открытия города в начале 90-х; а в позднесоветское время был он чинен и строг: как-никак, штаб-квартира Краснознаменного Тихоокеанского флота. Обратите внимание на нагромождение транспорта у вокзала: в часы пик всегда так, и вырулить на узенькую Алеутскую (улицу, идущую через привокзальную площадь) для водителя автобуса – большая проблема. Тем более что автобусы-то все частные: государственно-муниципальных тут уже давно нет - «все уже украдено до нас», как. говаривал незабвенный Бывалый из «Операции Ы». Есть и трамвай, от вокзала идут маршруты 4, 5 и 7 (о них речь будет позже). С левой стороны виден небольшой кусочек морвокзала, туда ведет виадук, он же по совместительству служащий проходом на пригородные платформы электропоездов. Пригородная зона находится также с северной стороны (платформ там две, а путей – четыре). Через пригородные платформы можно выйти, используя еще один виадук, прямо на центральную площадь и центральную улицу города: соответственно, Борцов Революции и Светланскую. Южная сторона станции Владивосток менее интересна: она обращена к морскому торговому порту, и там расположена в основном служебная застройка.

В следующем выпуске ждите обзор владивостокских внутригородских станций, а также обзор поездов дальнего следования, отправляющихся с вокзала. Продолжение следует… С

Вокзал – вид со стороны города.

The Trans-Siberian Railway WEB-Encyclopedia English version

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ ОТ МОСКВЫ ДО ВЛАДИВОСТОКА
Персональный сайт Сергея Сигачёва – Ваш самый полный источник информации о Транссибе! ◆ http://www.transsib.ru

Дополнительные иллюстрации к статье «Рельсовый Владивосток»

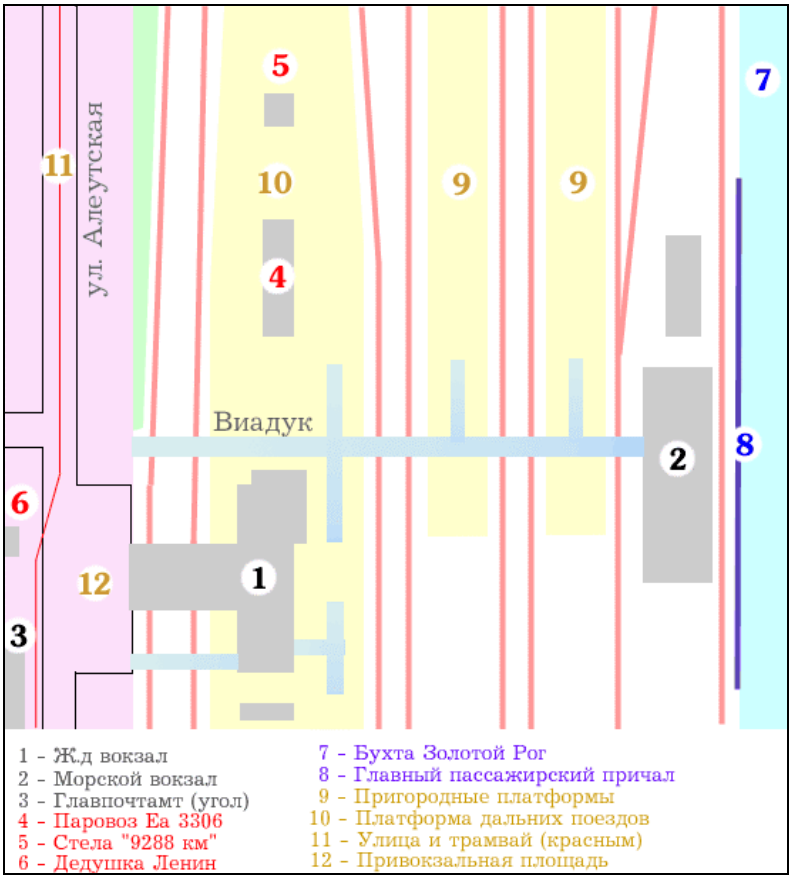
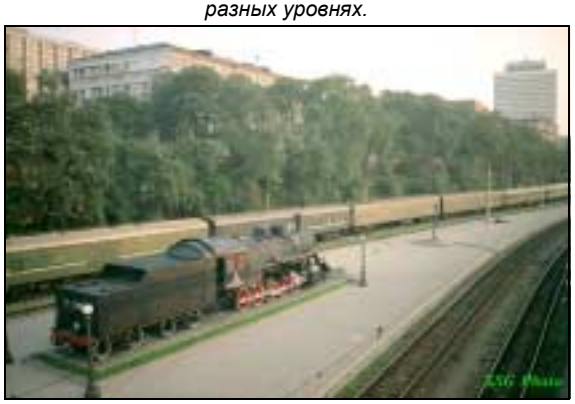


Схема вокзала во Владивостоке.

Вокзал и привокзальная площадь, расположенные в разных уровнях.



Перрон поездов дальнего следования

Общий вид на вокзал во Владивостоке.

ФОТОГАЛЕРЕЯ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ
Более 1300 фотографий разных времен! Вокзалы и станции, памятники и виды, мосты и тоннели, локомотивы и поезда, фотоархив, и многое другое! ◆ http://www.transsib.ru/gallery.htm

БАКИНСКАЯ ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СЕГОДНЯ

Эльмар Алиев

Начиная с 94-го года в связи тяжелым экономическим положением в Азербайджане , отсуствием финансирования со стороны АГЖД (Азербайджанские государственные железные дороги), работа Бакинской детской железной дороге (БДЖД) пошла на спад. Дети, трудящиеся на ней, постепенно уходили , а взамен никто не приходил , что привело к тому что на дороге остались одни взрослые , всего пять человек.

Паровоз-памятник в парке, в котором расположена БДЖД. Фото Э. Алиева

Состав отправляется в рейс. Фото Э. Алиева

В 98-м году АГЖД решило закрыть и ликвидировать дорогу , но начальнику дороги удалось в экономическом суде отсудить дорогу у АГЖД , в результате чего дорогу вывели из состава АГЖД, преобразовав в самостоятельную структуру. Мэрия Баку даже выделила средства на помощь дороге, но их хватило только на небольшое обустройства прилегаюшей территории. Дорога, несмотря на то, что переживает трудные времена все же действует. От перевозок, естественно, никакой прибыли нет , и поэтому БДЖД, сдавая прилегающую территорию в аренду, выручает средства на существование.

Списанные вагоны на станции Зоопарк. Фото Э. Алиева

Движение теперь осуществляется круглогодично по выходным дням с 12:00 до 16:00. Поезд отправляется по мере заполнения , стоимость билета 1000 манат (около 22-23 центов) для взрослых , и 500 манат (10-11 центов) для детей. Из-за низкого объема перевозок и в целях экономии топлива используется лищь один вагон. Раньше их было три в составе поезда. Тепловоз на станции Багар уже не делает маневры для перецепки, а просто толкает вагон вперед. Из 6 вагонов два вагона уже списаны, и по причине отсуствия места в депо простаивают на ст.Зоопарк (б. Комсомольская).

В одном из них в начале сделали чайную, а вдругом что-то вроде кружка рисования, но ничего путного из этого не вышло, и теперь они доживают свой век под открытым небом.

У одного из двух тепловозов ТУ-2 с номером 019 испортился дизель, и теперь он тоже бездействует, простаивая в ожидании ремонта в депо. Сигнализация и связь больше не действует. Пути находятся в крайне плачевном состоянии. Но дорога все же живет, есть надежды, что городские власти сжалятся над ней и выделят помощь, они даже это обещали. Обещали даже вообще продлить дорогу по всему парку. Поживем - увидим… С

Что такое «Детская Железная Дорога»?
Все о детских железных дорогах: история, настоящее, фотографии, подвижной состав, станции и многое другое… ◆ http://railways.id.ru/

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ

ПОСЛЕДНЯЯ УЗКОКОЛЕЙКА АППАЛАЧЕЙ

Дмитрий ЗИНОВЬЕВ

И В АМЕРИКЕ БЫВАЮТ ГЛУХОМАНИ

Пенсильвания – один из самых больших штатов Северо-Востока США, протянувшийся в широтном направлении почти на полтысячи километров. На востоке штата находится мегаполис Филадельфии, на западе – Питтсбург, между ними – столица штата город Харрисбург. А всё остальное пространство покрыто бескрайними кукурузными полями, редкими фермочками, девственными лесами и невысокими отрогами Аппалачей. Через весь штат с востока на запад пролегает Пенсильванское шоссе (Pennsylvanian Turnpike) – платная прямая трёхполосная магистраль, соединяющая немногочисленные очаги

Станция Орбизония

цивилизации. Расстояние от развязки до развязки порой составляет до 50 километров, а информационные знаки заранее предупреждают, что, кроме собственно развязки, ничего там и не ожидает путешественника – ни отели, ни бензозаправки, ни придорожные ресторанчики. В общем, сворачивайте, говорят, на свой страх и риск, да не забудьте проверить, сколько бензина осталось в баке!

Рассказывают, что в осенний сезон охоты на лося жизнь в центральной Пенсильвании вообще замирает – все, кто способен держать карабин, уходят в леса. Вот такая глухомань… И именно туда-то, в сердце «краеугольного штата», как ещё называют Пенсильванию, солнечным тёплым октябрьским субботним вечером отправилась из окрестностей Нью-Йорка исследовательская экспедиция в составе автора этих строк, его жены Анны, двоих детей и автомобиля марки «Сатурн». Конечным пунктом экспедиции был назначен городок Рокхилл-Фёрнис, расположенный почти в самом геометрическом центре штата, в 320 км от Нью-Йорка. Но манили нас туда не геометрические соображения, а возможность изучить узкоколейную железную дорогу East Broad Top (ИБТ, дословно – Восточая Широкая Вершина) – последнюю уцелевшую американскую узкоколейку к востоку от реки Миссиссипи (а некоторые говорят – к востоку от Скалистых гор). И заодно познакомить подрастающее поколение, двухгодовалого Ромку и семилетнюю Женьку, с принципами работы паровозов, которые, собственно говоря, и обслуживают эту чудесную узкоколейку.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Что же такого чудесного нашёл автор в ИБТ? Дело в том, что, согласно всем открытым законам экономики, эта 914-миллиметровая железная дорога уже несколько десятков лет тому назад должна была зарости бурьяном, оставив после себя лишь груды ржавого металлолома, редкие полусгнившие шпалы и пожелтевшие фотографии в местном краеведческом музее. Построенная в середине 70-х гг. прошлого столетия для перевозки угля и леса с горы Броуд-Топ в долину к перегрузочной станции Маунт-Юнион Пенсильванской железной дороги, ИБТ пережила свой век.

Первые рельсы на участке Маунт-Юнион - Рокхилл были уложены в 1872 году. Это – самая старая узкоколейная линия в США! Для сравнения: знаменитые колорадские узкоколейки были построены через несколько лет. Это было удивительное время, когда понятие «стандартная колея» ещё не сформировалось, и не менее 154 линий общего пользования в США использовали узкую колею.

Паровоз типа 1-4-1 производства завода Болдуин, 1912 год (номер 14), перед возвращением в Орбизонию на треугольнике в Коулгейт Гроув

В июне 1850 года Пенсильванская железная дорога провела линию колеи 1435 мм по долине реки Джуниата, через Маунт-Юнион, и от магистрали немедленно отпочковались многочисленные мелкие лесовозные, угольные и сельскохозяйственные ветки. В апреле 1856 г. некто Джон Догерти зарегистрировал устав ИБТ, но строительство началось лишь через 14 лет. Мистер Догерти не отчаивался и тем временем зарегистрировал устав ещё одной железной дороги – Данкэннон, Лэндисбург и Броуд-Топ (ДЛБТ), позднее амбициозно переименованной в Пенсильванско-Тихоокеанскую. ДЛБТ тоже так и не была построена. Следующие мёртворождённые проекты мистера Догерти назывались Вашингтон и Буффало, Стэйт-Лайн и Джуниата… Говорят, это было что-то – слушать выступления «Неистового Джона» в середине XIX-го столетия! Как говорится, его бы энергию – да в мирных целях!

Паровоз номер 14 на 3-ниточном участке в Орбизонии следует на треугольник для разворота

Неожиданно на помощь «неистовому Джону» пришла гражданская война. Успешное использование поездов для переброски войск как южанами, так и северянами добавило популярности железнодорожному транспорту в США. Кроме того, владельцы новых угольных шахт, разбросанных по склонам Аппалачей, почувствовали, что наличие развитой сети железных дорог увеличит эффективность доставки угля потребителям и снизит его себестоимость, и, как говорится, оказали финансовую поддержку. В результате 3 июля 1871 года была образована «ИБТ, Железнодорожная и Угольная Компания». Жаль, что мистер Догерти не дожил до этого момента…

Первые 18 км узкоколейки от Маунт-Юнион до Рокхилл-Фёрнис были введены в постоянную эксплуатацию 30 августа 1873 года. Через несколько лет станция Рокхилл была переименована в Орбизонию в честь соседнего посёлка, дабы избежать путаницы – уж слишком много Рокхиллов развелось к тому времени в Америке! Основными грузами, перевозимыми по узкоколейке, были железная руда и уголь. Шлак, вырабатываемый местными минидомнами при выплавке железа, использовался в качестве балласта при строительстве пути к югу от Орбизонии.

В 1873-74 гг. в дополнение к своим первым двум болдуинским паровозам серии «Могул» ИБТ получила ещё три паровоза серии «Консолидейшн». К концу 1874 года были сданы в эксплуатацию ещё 50 км пути от Орбизонии до Робертсдейла и два тоннеля. В Орбизонии были построены мастерские, депо на 8 локомотивов и контора станции (это здание сохранилось до сих пор).

Дальнейшее развитие ИБТ, несомненно, заслуживает отдельной монографии и не вписывается в рамки моего отчёта. Отмечу лишь, что дорога росла и развивалась. Со временем её парк составил 18 паровозов, два бензиновых рельсовых автобуса и бензиновая же автомотриса. Были построены ветки Орбизония - Шейд-Гэп - Стэнтон, Шейд-Гэп - Нэнси, Робертсдейл - Элван, Роки-Ридж - Эванстон и прочие. Но время брало своё. Закат угледобывающей и стале-плавильной промышленности в Пенсильвании привёл к резкому падению грузооборота ИБТ летом 1954 года. Путевые работы проводились нерегулярно, пути заросли сорняками. 30 ноября 1955г. президент ИБТ Вильям Уэттер подал петицию о закрытии главного пути ИБТ. 6 апреля 1956г. по главному пути прошёл последний паровоз, 13 апреля завершились маневровые операции на перегрузочной станции Маунт-Юнион, а через несколько месяцев ИБТ и угольная компания Рокхилл были проданы некой утилизационной компании Ковальчика. Название фирмы - будущего владельца не предвещало ничего хорошего.

Как это ни удивительно, но ожидавшегося разграбления и «утилизации» не последовало! Ник Ковальчик (назначивший себя президентом ИБТ) и и. о. вице-президента Рой Уилбурн вложили свой капитал в, казалось, безнадёжное предприятие и в 1959 году силами бывших сотрудников ИБТ восстановили депо, разворотный круг, два паровоза, рельсовый автобус и 5 километров главного пути. Официальное открытие «новой» ИБТ состоялось 13 августа 1960 г., когда дочь президента Милли Ковальчик разбила бутылку шампанского о сцепку паровоза номер 12, тотчас же названного её именем!

С тех пор ИБТ работает в режиме туристской железной дороги. Главный путь удлиннён до 10 км. Железная дорога сама снабжает себя углём, благо в наличии оказались вагонетки в рабочем состоянии. В 1969 году вдоль ветки Орбизония - Блэк-Лог был уложен третий рельс стандартной колеи и проведён контактный провод, что позволило организовать Электрическую железную дорогу Шейд-Гэп, по которой возят туристов старинные трамваи, собранные со всего мира. Орбизония – это единственное место в Северной Америке, где на одной трёхниточном пути можно застать ширококолейный трамвай и узкоколейный паровоз!

Ник Ковальский умер в 1977 году. Новым президентом ИБТ стал его сын, Джозеф.

Но довольно истории! Вернёмся в конец XX века!

ЭКСПЕДИЦИЯ

В воскресенье, после трёхчасовой пробки в Нью-Йорке, обильного ужина у нашей китайской подруги Хайин Чжан, пятичасового ночного рыскания по пенсильванским автострадам в поисках места в отеле, ночи в чудом доставшейся нам прокуренной комнате и скудного завтрака мы, наконец, решительно вырулили на Пенсильванское шоссе и взяли курс на запад.

Нет ничего более утомительного, чем езда по американской автостраде – разве только плавание на «Титанике» через Атлантику… Все населённые пункты остаются внизу под высоченными путепроводами, и лишь листая путеводитель, можно догадаться, что где-то в округе существует немашинная форма цивилизованной жизни.

Через пару часов, переехав по мосту в Харрисбурге широченную реку Саскьюхэнна, мы въехали в район Аппалачей (попутно регистрирую в памяти огромную сортировочную станцию на правом берегу реки прямо под мостом). Пенсильванские Аппалачи – горы невысокие, не выше Крымских. Тем не менее на трассе имеются три тоннеля общей длиной около 4 километров. Дорога достаточно пологая, обилие выемок и насыпей практически исключает большие уклоны. Пейзаж разительно отличается от кукурузных полей восточной Пенсильвании, линия горизонта не просматривается, силосные башни и сопутствующий им запах сменились просеками линий электропередач на поросших густым лесом склонах.

Уже после полудня, предварительно перекусив в каком-то второсортном придорожном кафетерии, мы сворачиваем на дорогу номер 522, которая ведет нас по ущелью вдоль аппалачских хребтов на север, к Орбизонии. Это обыкновенная американская горно-сельская дорога: с твёрдым покрытием, но однополосная, с крутыми поворотами, спусками и подъёмами. «Сатурну» это, конечно, нипочём, а вот у моего старенького «Кольта» уже задымились бы и движок, и тормоза – отмечаю мимоходом. Ничто, кажется, не предвещает цели нашего путешествия. Как потом выяснилось, я просто не знал, что искать. Если бы у меня была с собой купленная впоследствии брошюра, то я бы догадался, что идущая вдоль дороги насыпь – это то, что осталось от разобранной Стэнтоновской ветки.

Веерное депо в Орбизонии

В вагоне второго класса

Вот и Орбизония! Даже голова ещё не успела закружиться от езды по горной дороге… Главная улица «типичного» американского посёлка, так хорошо описанная Иосифом Бродским… Почта, пожарное депо, пиццерия, банк, десяток церквей на два десятка обитателей – и вот он, долгожданный указатель на ИБТ! Мы сворачиваем с главной улицы, пересекаем по мосту какую-то речушку, служащую одновременно границей между Орбизонией и Рокхилл-Фёрнис, и попадаем прямо на неохраняемый переезд, слева от которого стоит настоящий старинный трамвай, а справа, у станционного здания, под парами – настоящий пыхтящий и пышущий жаром паровоз! Даже если это уже всё, что нам предстоит увидеть, то день прожит не зря!

ОРБИЗОНИЯ

Припарковав «Сатурн» на присыпанной гравием стоянке, я первым делом бросаюсь к кассе – выяснить, не ушёл ли последний поезд. Ещё одна удача! До последнего поезда – час, и за это время нужно осмотреть станцию, трамвайное депо и два сувенирных магазинчика. Причём это не просто последний поезд сегодня, а последний поезд сезона! План составлен, утверждён женой, дети вынуты из машины, приступаем к исполнению.Проще всего оказалось с магазинчиками. В первом был закуплен уже упоминавшийся буклет и пластмассовый паровоз для малолетнего Романа. По пути ко второму магазину проходим мимо конечной остановки трамвая. Добродушный кондуктор пытался уговорить нас прокатиться, обещая вернуться из рейса как раз к поезду, но эта поездка не входила в наши планы (в

частности, в бюджете на неё не было выделено достаточных денег), поэтому мы мягко отказались. Кондуктор не расстроился, а, выяснив, что мы русские, принялся с жаром

Трамвай на участке трёхниточной колеи у терминала Электрической железной дороги Шейд-Гэп в Орбизонии

обсуждать с Аней русских фигуристок.

Во втором магазине Рома попытался произвести несанкционированный обмен купленного паровоза на другой, показавшийся ему более привлекательным, но был пойман за руку и остановлен. И тут раздался гудок, который нельзя спутать ни с чем на свете, – гудок паровоза!

Я выбегаю на улицу, на ходу распаковывая фотоаппарат, и вижу, как на разворотный треугольник въезжает пассажирский состав из четырёх вагонов, открытой пассажирской платформы и паровоза с номером 14 – того самого, который, как мы узнаем в дальнейшем, потянет и наш поезд. Машинист, явно работая на публику – меня и пару других фотографов, – выдал ещё несколько гудков, сопровождавшихся густыми струями пара, и обалденный столб жирнющего чёрного дыма. Потом паровоз проследовал на трёхниточный путь с контактной подвеской для трамвая, остановился и задом вытолкал состав на второе ребро треугольника, за трамвайное депо. Туда я за ним не побежал, а вместо этого попытался проникнуть в депо.

В депо работяги в промасленных робах колдовали над развороченным трамвайным двигателем и не обратили на моё появление никакого внимания. Вообще-то это недобрый знак, потому что в тех американских депо, где мне уже довелось побывать, аборигены набрасывались на меня и начинали показывать всё, что только можно было показать без риска прослыть занудой. Например, в Нептуне, штат Нью-Джерси, мне устроили получасовую экскурсию по кладбищу узкоколейных мотовозов, хотя я всего лишь спросил, можно ли сфотографировать депо изнутри! Значит, здешним деповцам было не до меня, и я деликатно вышел. Снаружи на пути стандартной колеи стоял забавный мотовоз марки «Бруквил». Я залез в кабину и попросил Аню сфотографировать меня во всей красе на рабочем месте машиниста, но наш фотоаппарат-полуавтомат решил навести фокус не на меня, а на электропровод, неудачно попавший в кадр, и снимок был безнадёжно испорчен…

Тут как раз паровоз обернулся по треугольнику и подошёл к станции под разгрузку-погрузку. Мы успели быстренько закупиться в закрывающемся магазинчике мороженым (как выяснилось в разговоре с продавщицей, магазинчик закрывался надолго – до мая; помните про начало охотничьего сезона?) Потом произошла небольшая конфузия с поиском нужного вагона. Дело в том, что из четырёх вагонов два были первого класса и два – второго. Нам, незнакомым с понятием классности, было непросто понять, в какой же именно вагон у нас билеты. В конце концов мы решили остановиться на самом неприглядном вагоне – и не ошиблись.

Это была уже вторая моя поездка в поезде, ведомом узкоколейным паровозом, поэтому ощущения были уже не такими острыми, как в первый раз в 1997 году в Колорадо. Больше внимания я уделял мелочам. Например, выяснилось, что на ИБТ используются стрелки двух типов: остряковые на главном пути и безостряковые на два и три направления на боковых путях. Путь в неплохом состоянии, но средняя скорость паровоза тем не менее никак не больше 15 км/ч. Вероятно, это связано с какими-то законодательными ограничениями? В вагоне – печка-«буржуйка», сохранившаяся с тех времён, когда поезда ходили круглый год. Слева и справа по трассе кучкуются фотографы, приехавшие издалека запечатлеть живое чудо – паровоз. В целом поездка достаточно монотонна, да ещё приходилось постоянно следить, чтобы Рома не выбросил свой пластмассовый паровозик в открытое окно. За полчаса худо-бедно доплелись до Коулгейт-Гроув, где находится разворотный треугольник (по-английски – «уай», «wye»). Этот треугольник сооружён из заброшенной ветки на глиняный карьер, примыкавшей когда-то к главной трассе. Поезд разворачивается, причём кондуктор одновременно является стрелочником (я думаю, не стоит и говорить, что все стрелки – ручные, и никакой СЦБ нет и в помине!) Затем следует пятнадцатиминутный перерыв, народ растворяется в окружающей роще, дети качаются на качелях, а мои, как самые продвинутые, изучают со мной устройство паровоза и учатся правильно определять колёсную формулу. Наконец, свисток кондуктора, знаменитый крик «All aboard!», и мы отправляемся в обратный путь. Нетрудно догадаться, что он был ещё более монотонным. Забавным оказался метод пересечения неохраняемого переезда в Орбизонии: поезд остановился на станции, кондуктор выскочил на проезжую часть с флажком и начал распугивать машины. Потом поезд медленно прополз через улицу, и кондуктор запрыгнул в последний вагон.

За переездом мы попали на уже упоминавшийся треугольник с трёхниточной колеёй, объехали сзади трамвайное депо и попали на сортировочную станцию. Сортировка вся была забита искорёженными вагонетками, стоящими на изолированных путях, и вовсе не производила праздничного впечатления. Впрочем, мне она была интересна и без грима, а жена с детьми всё равно уже, как говорится, лыка не вязали…

Напоследок мы, уже на машине, подъехали к стоящему на отшибе веерному депо и полюбовались действующим разворотным кругом. Уже темнело, а впереди лежал долгий путь домой на Лонг-Айленд, хотя бы половину которого мы собирались проехать за остаток сегодняшнего дня.

И последнее наблюдение… Я побывал в десятке американских городков, в которых есть действующая железная дорога, и не менее чем в сотне городков, где железной дороги нет. Я сравнивал поведение местных жителей, вкус пиццы в пиццериях и многое другое. Двух «бóльших» разниц, как говорят у них в Одессе, я не видел…

В отчёте использованы материалы брошюры «A Ramble into the Past on the East Broad Top Railroad», Frank Kyper, Rockhill Furnace, PA, 1979. Фотографии автора.

ПЕРЕСЛАВЛЬ-ВЕКСА-ТАЛИЦЫ: ПУТЬ В БЕРЕНДЕЕВО ЦАРСТВО

Александр Вершинин

Среди стальных магистралей России не так уж много осталось узкоколейных железных дорог или, попросту говоря, узкоколеек. Узкоколейка… Это чудо техники постоянно манит к себе и греет душу любителям железных дорог. Планируя свою поездку по «узкоколейным местам», я остановил свой выбор на Переславле: бывшая торфовозная, а ныне музейная узкоколейка, опоясавшая знаменитое Плещеево озеро, железнодорожный музей-заповедник… Впереди месяц законного отпуска в моем полном распоряжении! Кидаю в чемодан фотоаппарат, свитер, железную кружку и зубную щетку. Всего за 17 часов скорый поезд доносит меня до Столицы. Созваниваюсь с Дмитрием Сутягиным, и ранним субботним утром 5 августа мы встречаемся на Московском автовокзале (м. «Щелковская»). Несмотря на короткий сон, чувствую себя особенно бодро: в ближайшее время нас ждет нечто весьма интересное. Цель — добраться до Переславля, а оттуда поездом по узкоколейке до станции Талицы — железнодорожного музея. Незабываемые воспоминания и масса впечатлений остались у нас от этого путешествия, с которым и познакомит читателя дальнейший мой рассказ...

ПЕРЕСЛАВЛЬ-ЗАЛЕССКИЙ

Итак, Переславль-Залесский! Древнейший город Центральной России, один из 16 городов Золотого Кольца, самый южный город Ярославской области. Начну я свой рассказ об этом удивительном уголке земли с того, что от Москвы он расположен недалеко — в каких-то трех часах пути. История города связана с именами Александра Невского, Ивана Грозного, Петра I. В городе множество уникальных архитектурных памятников, храмов и монастырей, а окрестности Переславля славятся неповторимой красотой природы. Здесь находятся удивительные по красоте озера, среди которых овеянное легендами озеро Плещеево, протекает множество рек, большая часть территории края занята болотами. На южном берегу Плещеева озера, недалеко от Переславля, расположена музей-усадьба «Ботик Петра I», в которой открыт музей истории отечественного флота. Именно здесь в конце XVII века под руководством молодого Петра велось строительство «потешной» флотилии, положившей начало военно-морскому флоту России. В целях сохранения такого уникального природно-исторического комплекса, в районе Переславля образован Природно-исторический национальный парк «Плещеево озеро».

...Пытаюсь приоткрыть заспанные глаза, прогоняю остатки сна. Подъезжаем к Переславлю. Позади 140 км. За окнами автобуса глухая российская провинция: маленькие улочки и переулки, небольшие домики, огороженные покосившимися заборами; иногда встречаются потрепанные двух- и трехэтажные дома, заброшенные церквушки. Оказалось, что новый автовокзал в Переславле находится почти на окраине города. Ну что ж, пройдем пешком до старой автостанции. От нее и начинается заветная узкоколейка, и ровно в полдень отправляется поезд до Купанского.

На спуск с горки спортивным шагом ушло не более 15 минут. Тихий и приятный город. Прохладно, небо хмурится, срывается мелкий дождик. «Где тут, собственно говоря, узкая колея и вокзал?» — интересуемся мы у пробегающего паренька. Молодой человек удивляется, роняет нижнюю челюсть, затем округляет рот и глаза, и наконец дает нам понять, что он совсем не в курсе. Жаль, что молодое поколение на такое чудо даже внимания не обращает. На наше удивление, дальнейшие попытки войти в контакт с местными жителями особым успехом также не увенчались: большинство опрошенных даже не подозревают о существовании в их городе узкоколейной железной дороги! Как-то странно это...

Вот и узкая колея! Мы ж почти на ней стоим! Два заросших травой 750-мм пути, две стрелки, заброшенное (в

Вот она - узкая колея!

прошлом совмещенное с автостанцией) здание вокзала, с одной стороны переоборудованное в летнее кафе, асфальтированная платформа. В сторону московского шоссе рельсы сняты: просматриваются только следы от некогда существовавшей колеи — насыпь и несколько шпал, присыпанных землей и грудами мусора. Когда-то раньше здесь был переезд, теперь он не действует — путь до ширококолейной линии Переславль – Берендеево и мост через реку Трубеж разобраны в 1994 году. Такие маленькие, просто игрушечные рельсы (Р18) и стрелки. «Крестовины стрелок тертые, — замечает Дмитрий, — значит что-то ходит!».

И вот тут путешественников поджидала неприятность: оказалось, что поезд, который должен отправляться по выходным дням в 12.00, и под который мы подобрали автобус теперь отменен! Бабулька, собирающая «таксу» за пользование привокзальным туалетом (наконец-таки нашелся первый грамотный человек на нашем пути) очень доходчиво и со знанием дела ответила на все наши вопросы: «...О, ребятки, утренний поезд уже давно ушел; если хотите уехать, подходите часикам к пяти вечера, или лучше чуть раньше.., а днем сейчас не ходит...». Такой неудачный расклад никак не вписывался в наши планы... Нет, этого не может быть. Неужели придется ждать целых 5 часов?..

И только мы присели с горя перекусить в кафе и обдумать дальнейшие действия, как вдруг... О! Что это? Неужто послышалось? Нет! Тепловозный гудок!.. Вон и оно, то самое чудо техники: из-за поворота медленно выползает маленький тепловозик ТУ4. Один, без вагонов. Как

выяснилось позже, машинист просто подвез до города своих родственников. Весьма кстати! Конечно же он и спас нас от утомительного ожидания вечернего поезда...

Тепловоз ТУ4-1984 в Переславле.

ИЗ ПЕРЕСЛАВЛЯ В ТАЛИЦЫ ПО УЗКОКОЛЕЙКЕ

Напрашиваемся в попутчики к машинисту. На переговоры ушло ровно 6 секунд, машинист оказался очень отзывчивым и доброжелательным, поинтересовался целью нашего путешествия, пожелал удачи. Как хорошо, когда тебя окружают такие замечательные люди! И вот мы в тесной кабине локомотива. Протяжный тепловозный гудок и старенькая машинка, скрипя всеми своими внутренностями, осторожно трогается с места... Романтика! И чего еще нужно

В кабине тепловоза ТУ4

для полного счастья!

Скрылся за поворотом Переславль. ТУ4, урча дизелем и постукивая на стыках, набирает скорость. Скоростные магистрали, высокие технологии, автоматизация, компьютеризация... — кажется все это осталось где-то далеко-далеко отсюда, в каком-то другом мире... Вокруг красота, совершенно неописуемая: слева — величественный Горицкий монастырь и купола Успенского собора, справа — бледно-голубая гладь Плещеева озера. Огромное озеро, заросшее непролазным камышом; противоположный берег практически не виден. Впечатляющее зрелище! А впереди — отдаленное напоминание о тех самых магистралях и технологиях — уходящий к горизонту, еле заметный узенький стальной путь… Путь в царство лесного царя Берендея.

Проезжаем село Веськово. Весь — название одного из финно-угорских племен. Здесь на берегу Плещеева озера начала осуществляться идея Петра I о постройке флотилии. Однако вскоре Плещеево озеро стало тесным для замыслов Петра, и строительство настоящего флота началось в Архангельске, куда царь приказал перевести из Переславля всех мастеров корабельного дела и первых моряков. Вон там на холме виден памятник Петру I, рядом с памятником — якоря с больших петровских кораблей. У подножья холма — между автодорогой и озером — ресторан-кафе «Ботик», здание которого выполнено в форме пиратского брига. Подъехавшие туристы, заметившие бегущий по рельсам тепловоз, свистят и машут нам руками…

Вскоре озеро остается позади, и навстречу приближается лес. И вот уже березы, ели и столетние сосны обступают наш путь тесным коридором. И только стук колес

Путь в Берендеево царство…

нарушает лесную тишину. Сказочные места! Многочисленные тропинки, пересекающие железную дорогу. Маленькие мостики над ручейками. Болота, заросшие камышом. Местами лес настолько близко подступает к нам, что перестук колес заглушается шумом веток, безжалостно хлещущих тепловоз с обеих сторон. Этой удивительной железной дороге придан статус заповедной, она уникальна своим природно-культурным окружением и великолепно вписывается в Национальный парк «Плещеево озеро». В этих местах жил выдающийся русский писатель Михаил Михайлович Пришвин, именно здесь находится та чистая и прекрасная пришвинская страна, где бьют родники Берендея, где солнце устроило свою кладовую, и где живут хорошие люди... Как и полагается на 750-мм колее, состояние пути оставляет желать лучшего: маленький локомотив, даже при скорости 30-35 км/час, безжалостно бросает в разные стороны на каждом стыке.

Раньше эта дорога обслуживала торфоразработки (узкая колея обычно значительно удешевляла расходы на строительство, облегчала прокладку пути в труднопроходимой заболоченной местности и позволяла избежать излишних трат на «широкий» подвижной состав), и даже не верится, что когда-то здесь кипела жизнь. По узкоколейке один за другим шли составы, подвозя добываемый в этих местах торф к основной железнодорожной линии Москва – Ярославль. Разветвленная сеть узкоколейных железных дорог,

принадлежавших Купанскому транспортному управлению, соединялась с ширококолейной магистралью в Переславле и на станции Беклемишево. Прошли годы. Сегодня мало что осталось от бывшего торфяного гиганта. Только ржавые торфовозные вагоны, разбросанные кое-где вдоль железнодорожного полотна, отдаленно напоминают о былом предназначении дороги...

Строительство узкоколейки началось в конце 20-х годов от села Купань к берегу Плещеева озера. Кусковый торф на деревянных вагонетках лошадьми подвозили к озеру, перегружали на баржи и отправляли в Переславль. В начале 30-х на дороге появляются паровозы, локомотивное депо и мастерские в поселке Талицы, строится поселок торфодобытчиков Купанское. В 1938 году по проекту инженера Стойлика путь прокладывают вокруг Плещеева озера до Переславля.

В перестроечные времена здешние торфяные поля оказались убыточными. Министерство топливной промышленности приняло решение ликвидировать Купанское транспортное управление, разобрать и сдать в лом две сотни километров узкоколейки, опоясавшей берега знаменитого Плещеева озера... Однако в 1989 году бесперспективная, погибающая дорога была выкуплена Анатолием Федоровичем Гусевым — тогдашним председателем крупного ярославского кооперативного объединения «Декор» (в настоящее время Анатолий Федорович отошел от коммерческой деятельности, однако принимает активное участие в делах музея, являясь Председателем его Совета учредителей) и стала первой частной железной дорогой в России. Кооператив начал осуществлять пассажирское и туристическое движение, не дав окончательно умереть дороге.

И вот сейчас мы мчимся по этой стальной магистрали, от которой остался лишь небольшой участок Переславль – Векса – Купанское – Мшарово и ветка Векса – Кубринск (всего около 80 км). Остальная же часть (включая оба

Станция Векса - некогда узловая станция

выхода к широкой колее) разобрана… Нет, здешняя железка совсем не похожа на те хорошо знакомые всем нам железные дороги с большими скоростями, комфортом и точным расписанием. Крохотный поезд из двух зелененьких вагончиков, коих таскает видавший виды тепловоз, ходит из Переславля в Купанское и обратно два раза в день, а из Купанского в Кубринск — только два раза в неделю (по понедельникам и пятницам). «Кукушка» — так называют здесь это обшарпанное, насквозь пропахшее соляркой, весело пыхтящее чудо, навек поселившееся на этой затерянной в глухомани дороге.

Правый поворот. Покосившийся светофор, от которого остался лишь проржавевший насквозь остов. Впереди небольшое путевое развитие, несколько маленьких грузовых и пассажирских вагончиков замерли на боковых путях. Станция «Векса». Некогда оживленная узловая станция — место соединения всех четырех направлений узкоколейки: Переславль, Кубринск, Мшарово, Беклемишево. Вокруг тишина. Жаль, но общая картина говорит об упадке дороги.

Теперь нам предстояло отпустить тепловоз и ориентируясь по карте, пройти чуть более 6 км пешком: 4 км вдоль ветки Векса – Кубринск до разъезда «48 км», а затем 2.5 км вдоль музейного ответвления до поселка Талицы... Однако к счастью эта затея так и не осуществилась: «Ребята, здесь по шпалам будет тяжело, может вас до конца подвести?» — невзначай поинтересовался у нас машинист. Удивившись такому предложению, мы возражать конечно же не стали. Вот так! Вторая удача за сегодняшний день!

Перебрасываем стрелку на Кубринскую ветку. Далее из-за плохого состояния пути, тепловоз ползет очень медленно. Только теперь мы осознали, что сильно погорячились, планируя пройти этот путь пешком: вокруг изрядно заболоченная местность, покрытая густым влажным туманом. Выжженные торфяники, усеянные упавшими деревьями с обуглившимися корнями — такого раньше мне видеть никогда не приходилось. Только небольшая насыпь и все тот же узенький, по колено заросший травой, 750-мм путь. Вот и Талицкий разъезд, или, как его еще называют, разъезд «48 км» — место примыкания музейной ветки к линии Векса – Кубринск. Вон еле заметная в траве стрелка и через несколько минут мы подъезжаем на нашем стальном коне прямо к заветной цели...

ТАЛИЦЫ — ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК

Вид на музейные пути

Впереди перед нами большое (по узкоколейным меркам) путевое хозяйство и депо. Станция Талицы. С одной стороны — груженый песком состав из вагонов-дозаторов, с другой — деревянный снегоочиститель, в глубине под открытым небом — паровозы, маленькие вагоны. В депо суетятся несколько человек. Отблагодарив машиниста и поздравив его с наступающим Днем железнодорожника, спрыгиваем из кабины ТУ4 на землю.

Паровозный музей в Талицах

Заприметив тепловоз, люди бегут нам навстречу, кричат, машут руками,.. радуются! «Вот это да! Вексовский тепловоз уже как такси работает! А мы вас заждались!», — встречает нас директор музея Сергей Дорожков. Событие, к которому мы так тщательно готовились, наконец свершилось!

Талицы — небольшой поселок, затерявшийся среди лесов, озер и болот Переславского района. Из рассказа Сергея, местных жителей здесь немногим больше 20 человек. Единственная здешняя достопримечательность — узкоколейная железнодорожная станция и паровозный музей.

Музей расположен в старом паровозном депо. Многие мастерские и постройки тут остались еще от «старого режима». Здесь собирают узкоколейную железнодорожную

Паровозы Гр-269 и К^{п}4-469 из коллекции музея

технику (отдавая предпочтение паровозам), ведут научно-исследовательскую работу, проводят экскурсии, осуществляют туристические маршруты по всей узкоколейной системе. Все экспонаты доводятся до полностью рабочего состояния силами немногочисленных сотрудников музея, влюбленных в свое дело и работающих в основном на собственном энтузиазме. Гордость музея — отремонтированные паровозы: Гр-269 (завод им. Карла Маркса, Бабельсберг, Германия; построен в 1950 г. и передан в СССР в качестве контрибуции), К^{п}4-469 (завод им. Дзержинского, Хржанов, Польша, 1954 г.) и Ф^{т}4-028 (завод Тампелла, Финляндия, 1945 г.).

Мастер по реставрации и восстановлению паровозов и других железнодорожных машин — главный инженер музея Сергей Иванович Захаров. Когда-то в Купанском транспортном управлении он работал начальником отдела теплового и подвижного состава. Сергей Иванович пришел работать в музей, будучи на заслуженном отдыхе, и новое дело вселило в него новые жизненные силы. Именно благодаря ему паровозы несколько раз в год оживают, издают длинный гудок, выпускают клубы пара и отправляются в путешествие по единственной в России музейной узкоколейке от станции Талицы вдоль Блудова

Деревянный пассажирский вагон Goerlitz

болота и Плещеева озера до Переславля...

Железнодорожный музей в Талицах является членом Европейского союза железнодорожных музеев, входит в Европейскую Федерацию музейных и туристических железных дорог (FEDECRAIL). Тесные дружеские и деловые связи налажены с заповедной железной дорогой Welshpool & Llanfair Light Railway колеи 762 мм в Уэльсе. В России подобных музеев больше нет, аналогичные действующие коллекции паровозов и другой железнодорожной техники можно встретить в Англии, где работает несколько туристских железных дорог с паровозами начала XX века. В Англии есть Клуб друзей музея паровозов под Переславлем, и в октябре 1999 года депо в Талицах посетил сам Дэвид Морган, президент Европейской Федерации музейных и туристических железных дорог.

Кроме паровозов, в музейной экспозиции имеются самые разнообразные уникальные экспонаты, собранные с различных (большей частью разобранных или заброшенных) узкоколеек: недавно восстановленный мотовоз МД-54, участковая автодрезина У^{а}-4727 (построена в Калуге, 1939 г.), пожарная автодрезина ПМД-3-259 (Демиховский завод, 1968 г.), деревянный пассажирский вагон Goerlitz (Германия, 1898 г.), рельсовые автомобили, самоходная электростанция ЭСУ-2а, снегоочиститель, лесовозные и торфовозные вагонетки, паровозные котлы, рельсы самого разнообразного сечения, сигнальные фонари, станционный колокол (со станции Труфаново Тула-Лихвинской узкоколейки), электрожезловые аппараты и еще много очень интересных вещей. Мы узнали о дальнейших планах восстановления еще не восстановленной техники и приобретения новых экспонатов. Так сейчас в процессе

Снегоочиститель, используемый по назначению каждую зиму

восстановления находится паровоз К-157 (Коломенский завод, 1928 г.). С 1978 по 1998 г. он простоял в г. Балахне Нижегородской обл. в качестве памятника Чернораменскому транспортному управлению, которое добывало торф для Нижегородской ГРЭС. «У него утеряно одно дышло (у памятника оно было заменено бутафорским — деревянным) и теперь ни одна мастерская, в которую бы мы не обращались, не в состоянии изготовить такое же даже по готовым чертежам», — пожаловался нам сотрудник музея Артур Березин. В Балахне также был приобретен автомобиль ЗИМ, который старый советский начальник транспортного управления в свое время приспособил для передвижения по рельсам. Очередной грандиозный план — восстановить по старым чертежам станционное здание в Талицах, где развернулись бы музейные экспозиции.

После обеда, совмещенного с ужином, мы долго беседовали с Сергеем и его коллегами, не переставая удивляться оптимизму и энергичности этих замечательных людей. Невольно поражаешься: откуда в совсем еще молодых людях берется такая привязанность к паровозам? Что же в них можно найти, казалось бы, сегодня, в век компьютеров и вообще «чистых рук»?..

К вечеру похолодало. Даже жужжащие и кусающие комары не смогли отбить у нас желание с пользой провести вечер. И вот, в поисках приключений, мы уже мчимся на дрезине с одним из сотрудников музея к Талицкому разъезду. Нам необходимо перевести стрелку, чтобы утренний Кубринский поезд не заехал в музей (один раз такое случилось). Глаза и щеки в слезах от холодного встречного ветра… Темнеет. Лесные поляны и заросшие тростником болота неторопливо натягивают на себя своеобразный налет вечерней таинственности. Необычное ощущение дополняет прозрачный влажный туман, в котором свет фонаря дрезины напоминает что-то театральное... Подъезжаем к стрелке. И вот с нашей помощью, проржавевший механизм, с характерным скрипом и последовавшим за ним глухим ударом перебрасывает стрелку в свое «законное положение»...

Возвращаемся. Надо сказать, что езда на мотодрезине по раздолбанному узкоколейному пути даже при скорости 40 км/ч — это аттракцион для любителей острых ощущений. Ехать здесь на тепловозе все-таки было намного спокойнее. Хотя я и не отношу себя к категории слабонервных, но все-таки создавалось такое впечатление, что подпрыгнув после очередного стыка, дрезина уже никак не стремится опять приземлится точно на рельсы, а так и норовит упасть где-то рядом в зеленое квакающее болото... Однако обошлось! Поздно ночью, после тяжелого дня, полного впечатлений, и когда сил воспринимать какую-либо информацию уже совсем не осталось, мы наконец улеглись спать на армейских двухэтажных кроватях в маленькой комнате депо.

На следующий день, 6 августа, ближе к обеду, настал момент расставания. Мы долго благодарили ребят за теплый прием и большое внимание. Да, мероприятие получилось на редкость приятным и запоминающимся. Вернувшись домой, я понял, что мою «крышу» все-таки снесло: такого восторга у меня еще не вызывало ни одно путешествие. Удалось в живую посмотреть на действующую узкоколейку, проехать по ней на тепловозе, посетить

Сотрудники музея и Д. Сутягин (крайний справа)

уникальный железнодорожный музей. Мы увидели удивительное по красоте Плещеево озеро, бескрайние леса и болота, заброшенные торфяники. Но самое главное в том, что мы познакомились с замечательными людьми — хозяевами этой дороги…

Со страниц нашего журнала еще и еще раз хочется поблагодарить «стахановскую бригаду», этот коллектив удивительных людей: Сергея Дорожкова, Артура Березина, Юрия Елякина, Александра Ткачева, Сергея Захарова и всех остальных сотрудников музея. Большое человеческое спасибо вам за то, что в такое тяжелое время вы нашли в себе силы создать, постоянно поддерживать и демонстрировать людям такое чудо! Желаю дальнейших творческих успехов, пополнения коллекции и скорейшего осуществления всех ваших планов и начинаний! С

Фотографии: Дмитрий Сутягин, Александр Вершинин

ТЕХНИКА

НАВАЖДЕНИЕ: ИСТОРИЯ ТЕПЛОВОЗОВ-ДВОЙНИКОВ

Олег Измеров

Один из самых популярных тепловозов в США - это **RS-1** фирмы Alco.

Один из самых популярных тепловозов в бывшем СССР - это ТЭМ-2 и его предшественник ТЭМ-1

Тепловоз ТЭМ1-0001

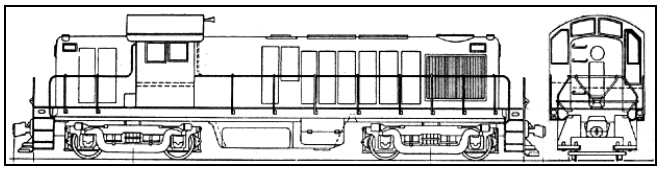
Каждый, кому приходилось видеть оба локомотива на фотографиях, наверняка обращали внимание на внешнее сходство силуэтов RS и ТЭМов. Это сходство настолько эффектно, что некоторые коллекционеры под его впечатлением порой относят тепловозы ТЭМ к копиям тепловозов Alco, в частности

На самом же деле на основе тепловоза RSD1 (причем без использования чертежей фирмы) в СССР был разработан и выпущен в небольшом количестве другой тепловоз - ТЭ-1. Но начнем по порядку.

СТАЛИН ДАЛ ПРИКАЗ...

Решение брать за основу машину Alco при создании первого послевоенного отечественного тепловоза было принято во многом благодаря случайности.

Этот тепловоз вместе машиной другой фирмы, Baldwin, поставлялся в годы Отечественной войны в СССР по ленд-лизу. Т.к. осевые нагрузки на железных дорогах США значительно выше, чем на отечественных, фирма вначале предлагала поставлять четырехосный локомотив, снабженный двумя поддеживающими колесные пары. Советская сторона такой вариант отвергла и в конце концов в СССР пошел шестиосный вариант тепловоза. Но если ленд-лизовский магистральный тепловоз конкурента - фирмы Baldwin, известный у нас под названием Дб, был специально заново спроектирован для поставок в СССР (неизменным остался только дизель - генератор и тяговые двигатели) и больше ни для кого не изготавливался, то фирма Alco поставляла в СССР сделанную в спешном порядке в 1943 году для американской армии шестиосную модификацию тепловоза RS-1, названную RSD1, а на отечественных железных дорогах получившая серию Да. (Одну из сохранившихся таких машин мне довелось видеть в 1980 году под Новочеркасском с путеремонтным поездом).



Тепловоз RS-1

Как свидетельствует Kirkland, «The Diesel Builders: Alco and Montreal Locomotive Works», конверсия тепловоза RS-1 производилась с минимальными переделками - просто трехосные тележки «впихнули» в пространство, где до этого размещались двухосные. В Штатах это вызвало жалобы на трудности при осмотре коллекторно - щеточного аппарата ТЭД в обслуживании из-за тесной компоновки. Кроме того, капотный кузов делал тепловозы Alco малопригодными для магистральной службы в климатических условиях СССР.

Возможно, тепловозы Alco завоевали бы в Союзе меньшую популярность по сравнению с болдуиновскими, но, к сожалению, у последних в эксплуатации проявились дефекты дизеля. По свидетельству американских коллег, фирма Baldwin столкнулась с этими дефектами перед войной и уже разработала мероприятия по их устранению, но военный заказчик в целях унификации стратегически важной продукции запретил вносить изменения в конструкцию. Соответственно и в Союз также попали болдуиновские тепловозы, у которых были проблемы с дизелем.

Но все же «попасть в фавориты» тепловозу RSD1 помогло больше то, что в июле 1945г., было решено включить его в состав правительственного поезда в Потсдам. В качестве пассажирского лучше бы, конечно, подошел Baldwin/Дб (что подтверждает и последующий опыт использования Дб в пассажирском движении на участке), но... его поставки в СССР начались только в 1946г. Поначалу RSD1 был включен в спецсостав в качестве тепловоза прикрытия, но тут другая случайность - на основном паровозе забарахлила песочница и вот тепловоз ставят в качестве основного.

Для И. Сталина, который, как известно, предпочитал ездить на поездах, а не на самолетах, естественно, не могло не остаться незамеченным, что состав перестал делать частые остановки для набора воды, и трогается с места необычно плавно. На одной из остановок, уже на территории Германии, Сталин встретился с машинистом В.Я. Лионом, который дал высокую оценку тепловозу. 5 августа (то есть практически сразу же после Потсдамской конференции), Сталин провел заседание, на котором была принята директива «о восстановлении в Советском Союзе строительства тепловозов с использованием в качестве образца тепловоза Да» (В.А. Раков, *«Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955г.»* М, 1985 г.).

Вообще-то «использование в качестве образца тепловоза Да» было достаточно необдуманным требованием. Маневровые, по сути дела, тепловозы мощностью 1000 л.с. с капотным кузовом в 1945 году особенно не требовались. Для маневровых работ хватило бы и паровозов. Нужды восстановления народного

хозяйства требовали локомотивов общей мощностью тяговой единицы в 2000-4000 л.с., которые воздействовали бы на путь аналогично паровозам с осевой нагрузкой 18-19т., т.к. мощные паровозы первых пятилеток ФД и ИС, с их высоким воздействием на путь, не могли эффективно использоваться на разбитых дорогах освобожденной территории СССР. Но, как поется в песне, «Сталин дал приказ»...

А БЫЛ ЛИ НУЖЕН ЗАРУБЕЖНЫЙ ОБРАЗЕЦ?

Надо сказать, что до войны в Союзе тепловозы уже выпускались серийно в Коломне, но в 1937 году их производство было волевым порядком остановлено.

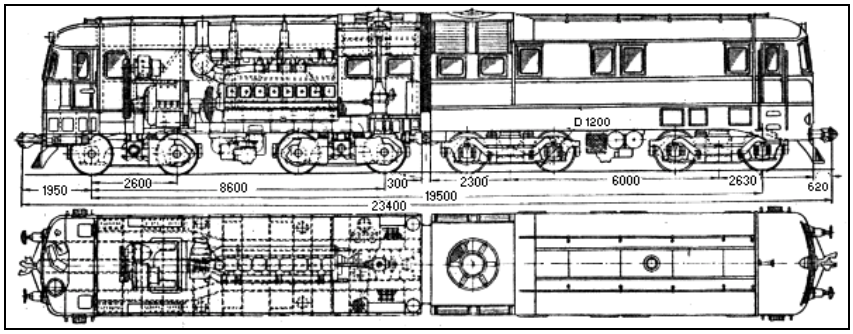
Насколько это было обоснованным шагом - вопрос весьма сложный.

С одной стороны, отсутствие не только национального, но и мирового опыта эксплуатации тепловозов в начале 30-х годов приводило к частым отказам машин в пути. Явная потребность в тепловозах ощущалась прежде всего на дорогах, проходящих через пустыни Средней Азии, но как раз в этот период завершились блестящие испытания паровоза с конденсацией пара СО-К, совершившего рекордный пробег без единой поломки от Москвы до Владивостока и обратно. С другой стороны, к 1937 году тепловозостроение уже динамично развивается в США.

Леонид Попов (http://www.peoples.ru/technics/engineer/shelest/) высказывает версию, что производство тепловозов в Коломне было остановлено, т.к. «все мощности предприятия направили на выпуск двигателей для подлодок», но версия эта вряд ли может считаться убедительной, т.к. после 1937 года завод продолжал строить машины Э-эл вплоть до 1941 г. ... в виде передвижных электростанций. Т.е. дизеля для них все равно требовались, медь все равно требовалась, просто работать с поездами они не могли.

Спешу также разочаровать тех, кто готов связать остановку производства отечественных тепловозов с репрессиями - ни устные предания, ни эпоха гласности никаких доказательств в пользу этой гипотезы не привнесли.

Так или иначе, но, как впоследствии подтвердил опыт Отечественной войны, остановка производства была не лучшим решением. После того, как была завершена постройка специализированного тепловозного депо, на Среднеазиатской ж.д., надежность тепловозов Э-эл удалось резко повысить; некоторые из них успешно проработали до 60-х годов.



Компоновка тепловоза Т17

Но самое главное, что в 1938 году конструкторами Коломзавода уже был разработан проект двухсекционного тепловоза нового поколения под заводским названием Т17, с осевой формулой 2*(2о-2о). (см. рис.) В качестве силовой установки предполагалось использовать новый серийно выпускаемый отечественный дизель 38КФН8, форсированный до 1000 л.с. (1500 л.с. в варианте с турбонаддувом). Компоновка основных узлов и агрегатов на Т17 существенно отличалась от ранее выпусаемых Ээл, и впоследствии она стала классической для отечественных товарных тепловозов от ТЭ2 до 2ТЭ10В. Кабина располагалась в торце кузова, в середине кузова - дизель - генератор, с генератором со стороны кабины, за дизель-генератором, в другом торце кузова - холодильная камера с механическим приводом вентилятора от вала дизеля.

Кабина и кузов Т17 впервые в практике отечественного тепловозостроения были выполнены полуобтекаемой формы, напоминающей форму кабины и кузова локомотивов 50-х годов (ТЭ10, ТЭП60, ВЛ8). Тележки - со сбалансированным рессорным подвешиванием, рессоры размещены между осями. Диаметр колес был принят 1200 мм, что создавало предпосылки для последующей унификации колесных пар тепловозов и электровозов. (П.В. Якобсон, История тепловоза в СССР, Трансжелдориздат, 1960.)

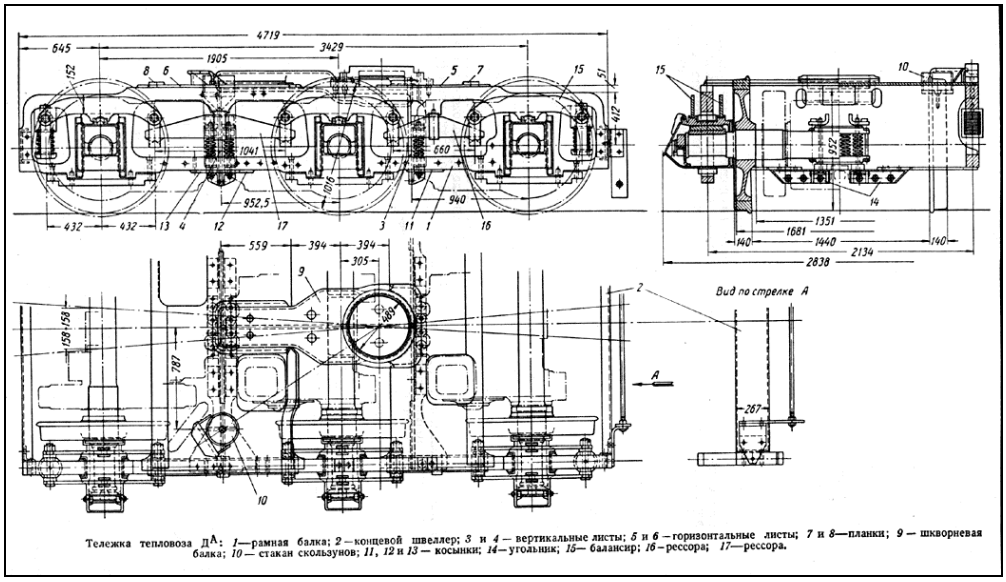
В целом тепловоз по параметрам был удивительно близок к знаменитому «Бычку» ТЭ2. Судите сами. Длина секции 11,2 м (ТЭ-2 - 11,3 м). Расстояние между осями тележек 6 м (ТЭ-2 - 6,2 м). База тележек 2,6 м (ТЭ-2 - 2,25м). Правда, конструкторские решения конкретных узлов и агрегатов у Т17 и ТЭ-2 были все же различны. Например, в холодильной камере Т17 предполагалось использовать укороченные секции, благодаря чему она была близка к крышевой.

Степень проработанности проекта Т17 позволяет сделать вывод, что уже в начале 40-х годов Союз мог выпускать тепловоз с мощностью 2*1000 и 2*1500 л.с., и способный заменить «ФД» в грузовом движении. К сожалению, с началом войны эта работа была прекращена. Так что отечественные конструкторские заделы, адекватные потребностям послевоенным железных дорог, в Союзе существовали и имело смысл просто довести их до металла, а не копировать чужие конструкции.

ДАЛ ЛИ ЧТО - НИБУДЬ RSD-1 ОТЕЧЕСТВЕННОМУ ТЕПЛОВОЗОСТРОЕНИЮ?

С другой стороны, трудно сказать, насколько вообще могло помочь развитию отечественного тепловозостроения копирование RSD1, тем более, в том виде, в каком он поставлялся по ленд-лизу.

В схеме его электропередачи был весьма существенный недостаток, из-за которого при увеличении скорости с 30 до 60 км/ч касательная мощность падала с 850 до 500 л.с. во всем диапазоне скоростей. Фирма Alco допустила этот недостаток из-за спешки с переделкой RS-1 и отсутствия достаточного опыта в проектировании шестиосных тепловозов в начале 40-х. По сведениям, требующим дальнейшей проверки, в период поставки RSD1 для Трансиранской ж.д. военные заказчики США также находились в цейтноте и не могли ждать, пока компания доведет схему. Поэтому при создании тепловоза ТЭ-1 «под RSD1» пришлось заново проектировать одну из важнейших частей локомотива - электрические машины.



Тележка тепловоза Да/RSD1

Далее, при разработке нового тепловоза весьма желательно применять дизеля, уже отработанные в производстве на будущем предприятии - поставщике. Здесь же надо было освоить с нуля производство незнакомого дизеля. И это при том, что подходящие дизеля мощностью 1000 л.с. уже были освоены отечественной промышленностью...

Вообще, когда речь идет о налаживании выпуска тепловоза на другой производственно - технологической базе и для других эксплуатационных условий, то практически всегда возникает необходимость переработки конструкции, иногда довольно значительной. К примеру, при передаче производства тепловоза ТЭ10 с Харьковского на Луганский завод, этот тепловоз был настолько переработан под возможности использования оборудования и оснастки, уже применяемых в Луганске для выпуска тепловозов ТЭ3 (несущий кузов локомотива был заменен ненесущим, полностью переработана холодильная камера и привод вентилятора и т.п.) что более правильно было бы говорить о разработке нового тепловоза 3000 л.с. на базе ТЭ3.

По аналогичным причинам годом раньше отечественным локомотивостроителям удалось отбиться от данного на менее высоком уровне указания скопировать американский паровоз Еа. Вместо него в серию пошел знаменитый «П» («Победа»). И, как выяснилось, для наших дорог оказался лучше.

Но самое интересное, что на проектирование тепловоза ТЭ1 при готовом аналоге ушло 2 года (год рождения 1947), а на создание следующего, ТЭ2, вроде как бы не имеющего аналогов - всего 1 год (год рождения 1948)! Причем ТЭ2 сразу получился удачным и быстро пошел в серию... успешно реализовав отечественную концепцию Т17, спроектированного ровно 10 лет назад! После начала выпуска ТЭ2, "директивный" ТЭ1 был вскоре снят производства - выпустили лишь 300 машин.

Снятию с производства ТЭ1 предшествовала попытка переделать его в магистральный локомотив, подходящий для нашего климата - была выпущена небольшая серия "утепленных" ТЭ5. Кстати, часть RSD-1, оставшихся в США на ж.д. Аляски и использовавшиеся для магистральной службы, также в начале 50-х была перестроена в машины с кузовом вагонного типа.

Вот и выходит, что роль ТЭ1 на отечественном транспорте - это, скорее, «реабилитация» тепловоза как вида тяги. Но, когда в конце пятидесятых в СССР встал вопрос о выпуске массового маневрового тепловоза, то его прототипом стала совершенно другая машина...

ОТКУДА РОДОМ ТЭМ-1 И ЧЕМ ОН ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ RSD1.

К 1956 году самым массовой и отработанной в производстве моделью локомотива был ТЭ-3. Его выпускали одновременно на нескольких заводах (Харьковский, Луганский, Коломенский), и именно он должен был заменить паровозы на большинстве дорог. Выбор ТЭ-3 в качестве прототипа для советского «свитчера» был шагом логичным и продуманным. Поэтому, хотя по внешнему виду тепловозы ТЭМ-1 и ТЭМ-2 можно было издали принять за RSD1 и даже за RS-1, где определить модель можно только по деталям - круглым жалюзи вентилятора и характерному светлому барабану искрогасителя), ближайшее рассмотрение позволяло увидеть принципиальные отличия.

А. ТЕЛЕЖКИ.

Рама тележки.

Тележки тепловоза Да/RSD1 имеют брусковую раму, т.е. детали рамы вырезаны газовой сваркой из очень толстых (более 100 мм) стальных полос и связаны болтовыми и заклепочными соединениями. Надо сказать, что на большинстве тепловозов Алко тогда использовались тележки с литой рамой, более технологичной при крупносерийном производстве. Применение брусковой рамы на RSD1 было связано со срочностью заказа и отсутсвием времени на создание техоснастки и освоение навыков качественного изготовления новой сложной отливки; на послевоенных тепловозах Алко трехосные тележки также стали изготавливаться с литыми рамами.

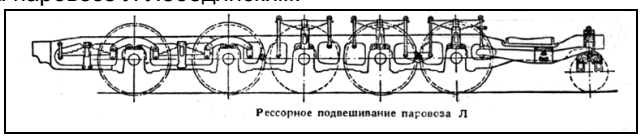
Для ТЭМ2 была использована тележка от тепловоза ТЭ-3 со сварной рамой из балок коробчатого сечения. Болтовые соединения используются здесь только для крепления узлов и частей, демонтируемых во время ремонта.

ТЭ3 был первым отечественным тепловозом со сварными рамами тележек. Хотя считается, что литые рамы тележек более надежны, однако они гораздо тяжелее и поэтому нашли применение в америкеанском тепловозостроении, где допускаются более высокие нагрузки на ось. Тележки же для всех отечественных магистральных тепловозов, начиная с ТЭ3, строятся со сварными рамами.

Рессорное подвешивание.

Сбалансированное рессорное подвешивание с надбуксовыми балансирами и расположением рессор между

колесными парами впервые появилось на отечественных железных дорогах в 1896 году на паровозах серии Х, закупленных в США у фирмы Болдуин. Впоследствии такая же система подвешивания была использована в 1945 году на паровозе Л Лебедянским.



Рессорное подвешивание паровоза Л

Так что с одной стороны, приоритет в создании такой схемы подвешивания принадлежит американским инженерам, а с другой, к моменту появления RSD1 она уже не была в России технической новинкой.

Конкретный вариант, использованный на RSD1, нельзя назвать наилучшим, поскольку для него требовались два типа рессор (длиной 660 и 1041 мм), а подвеска получилась достаточно жесткой. Это было связано с необходимостью максимально уменьшить длину трехосных тележек, чтобы подкатывать их под RS-1 без переделки главной рамы локототива.

Поскольку как ТЭМ1, так и ТЭ3 не делались на базе четырехосного экипажа, то в использованных на ТЭМ1 тележках ТЭ3 применялся только один тип рессоры длиной 1150 мм. Длина балансиров также не совпадала - 950 мм против 864 у Да. Впоследствии жесткость рессорного подвешивания тепловоза ТЭМ1 была дополнительно снижена.

Колесные пары и буксы.

На Да/RSD1 в буксах использовались подшипники скольжения, характерные для довоенного тепловозостроения. Тележки ТЭ3 и ТЭМ1 создавались уже в 50-х годах, поэтому в буксах применены роликовые подшипники и упругие упоры со спиральными пружинами.

Опорно - возвращающее устройство.

На двухосной тележке RS-1 в качестве опорно - возвращающего устройства использовалась традиционная для тележек довоенных электровозов и ряда тепловозов плоская опорная пята, расположенная в центре тележки и выполняющая также функции шкворня. Чтобы заменить на RSD1 двухосную тележку на трехосную без изменения главной рамы, конструкторам пришлось сместить пяту к одному из концов и дополнить ее двумя подпружиненными скользунами.

На тележке ТЭ3 функции шкворня и опорного устройства разделены. Шкворень, не несущий вертикальных нагрузок, расположен в середине рамы тележки, а главная рама опирается на тележку через четыре опоры, размещенных по окружности. На тележке ТЭМ1 эти опоры отличаются от используемых на ТЭ3 и представляют собой четыре скользуна (на ТЭ3 применены роликовые опоры).

Как показали сравнительные испытания ТЭМ1 и аналога RSD1 - тепловоза ТЭ1, при прохождении кривых тележка RSD1 показывала несколько лучшую динамику, т.к. смещение назад шкворня передней по ходу тележки облегчало ее поворот в сторону кривой. Тем не менее, в целом повторение опорно - возвращающего устройства RSD1 было признано нецелесообразным из-за меньшей стабильности его характеристик в эксплуатации.

Тормоза.

Тележки RSD1 оборудованы четырьмя тормозными цилиндрами, часть рычажной передачи смонтирована снаружи тележки.

Тележки ТЭ-3/ТЭМ1 оборудованы двумя тормозными цилиндрами, часть рычажной передачи смонтирована сверху рамы тележки.

Б. РАМА И КУЗОВ.

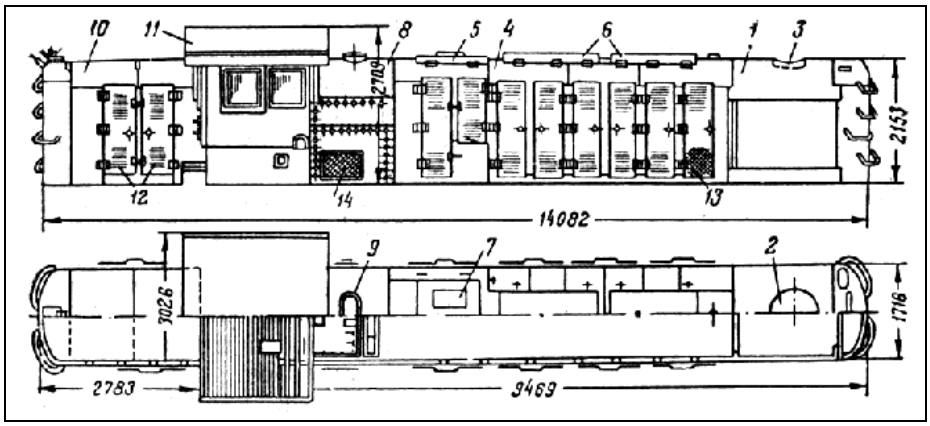
Главная рама.

Главная рама тепловозов Да и ТЭ1 имеет ширину 2896 мм и при ее изготовлении, помимо сварки, широко примененены заклепочные соединения - их необычно много по сегодняшней мерке.

Характерной деталью является гнутая балка, на которой размещены топливный бак и резервуары тормозной системы.

Ширина главной рамы тепловоза ТЭМ2 - 3080 мм, а заклепочные соединения для нее почти не используются.

Особенно бросается в глаза отличие профиля хребтовых балок от использованных на RSD1 - на брянском тепловозе они существенно выше (490 мм против 387 мм у RSD1) и уже. Кронштейны облегчены треугольными вырезами. Гнутая балка отсутствует, топливный бак подвешен к раме снизу.



Кузов тепловоза ТЭ1 и Да

Кузов и кабина машиниста

Внешне они выглядят почти одинаково, но в действительности они лишь выдержаны в одном стиле. Кожух над дизелем у ТЭМ2 имеет 11 дверей, а RSD1 - только 8.

В. СИСТЕМЫ

Электропередача

В электропередаче тепловоза Alco при изменении скорости переключается соединение тяговых двигателей между собой, возбуждение генератора по схеме Лемпа с противокомпаундной обмоткой. В электропередаче ТЭМ2 при изменении скорости способ соединения двигателей не

меняется, используется лишь ослабление поля, для чего требуются менее мощное коммутационное оборудование; генератор без противокомпаундной обмотки.

Система охлаждения дизеля

На RSD1 используется четырехлопастной вентилятор. Редуктор привода вентилятора расположен на колонне непосредственно под ним и соединен с дизелем клиноременной передачей.

На ТЭМ1 применен шестилопастной вентилятор с лопастями другой формы. Редуктор привода вентилятора расположен на раме на полу холодильной камеры и связан с вентилятором и дизелем карданными валами.

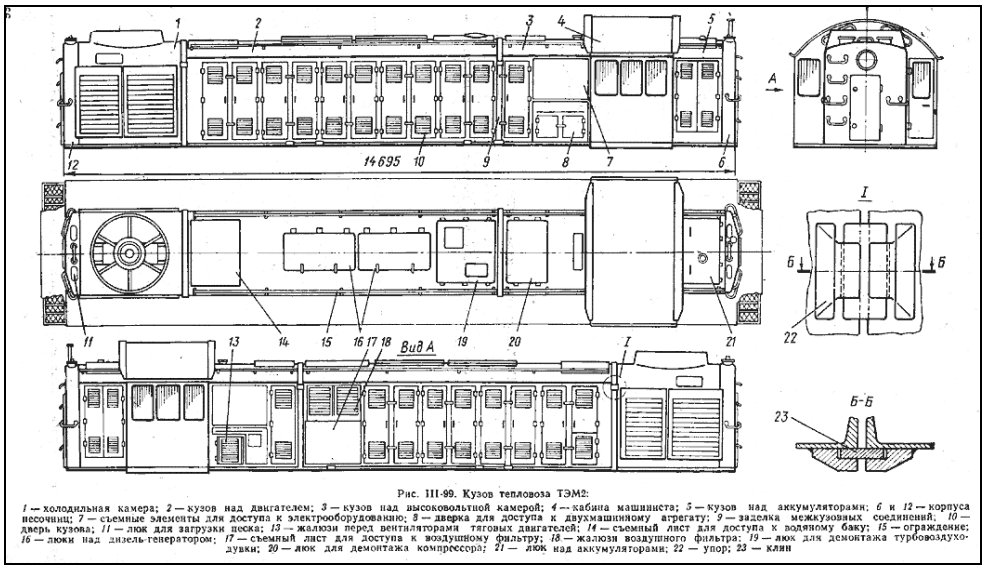


Рис. III-99. Кузов тепловоза ТЭМ2:

1 — холодильная камера; 2 — кузов над двигателем; 3 — кузов над высоковольтной камерой; 4 — кабина машиниста; 5 — кузов над аккумуляторами; 6 и 12 — корпуса песочниц; 7 — съемные элементы для доступа к электрооборудованию; 8 — дверка для доступа к двухмашинному агрегату; 9 — заделка межкузовных соединений; 10 — дверь кузова; 11 — люк для загрузки песка; 13 — жалюзи перед вентиляторами тяговых двигателей; 14 — съемный лист для доступа к водяному баку; 15 — ограждение; 16 — люки над дизель-генератором; 17 — съемный лист для доступа к воздушному фильтру; 18 — жалюзи воздушного фильтра; 19 — люк для демонтажа турбовоздуходувки; 20 — люк для демонтажа компрессора; 21 — люк над аккумуляторами; 22 — упор; 23 — клин

Кузов тепловоза ТЭМ2

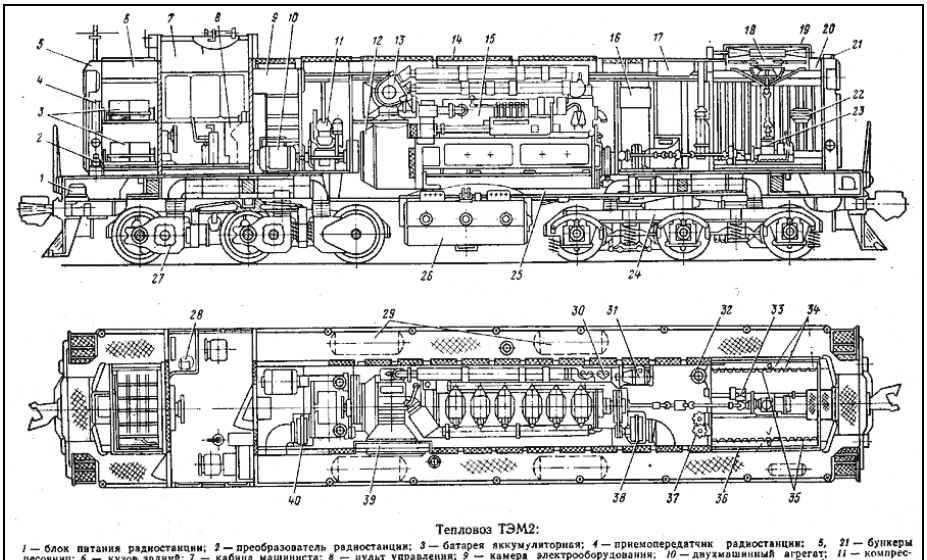
Г. ОБЩАЯ КОМПОНОВКА

Присмотревшись внимательно, можно заметить, что у RSD1 два топливных бака: один размещен на двух изогнутых балках под кузовом, а другой - под кабиной машиниста.

На ТЭМ1 и ТЭМ2 используется один топливный бак, размещенный под рамой в центре тяжести, спроектированный на основе бака ТЭ3, поэтому по мере расхода топлива распределение осевой нагрузки по колесным парам не меняется.

Дизель на ТЭМ'ах расположен ближе к центру тяжести локомотива, чтобы снизить момент инерции и, соответственно, улучшить горизонтальную динамику и прохождение стрелок и переходных кривых.

Справедливость требует особо отметить, что перечисленные конструктивные преимущества тепловоза ТЭМ1 являются результатом того, что он был разработан в 50-е годы, а RS1 - в 30-е, и оба тепловоза отражают существовавший на момент их создания уровень технологии. Это никоим образом не преуменьшает заслуги конструкторов фирмы Alco. Более правильно было бы сравнивать ТЭМ1 с RSC2.



Тепловоз ТЭМ2:

1 — блок питания радиостанции; 2 — преобразователь радиостанции; 3 — батарея аккумуляторная; 4 — приемопередатчик радиостанции; 5, 21 — бункеры песочниц; 6 — кузов задний; 7 — кабина машиниста; 8 — пульт управления; 9 — камера электрооборудования; 10 — двухмашинный агрегат; 11 — компрессор; 12 — генератор тяговый; 13 — турбокомпрессор; 14 — кузов дизельного помещения; 15 — дизель; 16 — бак для масла дизеля; 17 — бак для воды; 18 — вентилятор холодильника; 19 — жалюзи холодильника верхние; 20 — кузов передний; 22 — жалюзи холодильника боковые; 23 — редуктор вентилятора холодильника; 24 — рама тележки; 25 — рама тепловоза главная; 26 — бак топливный нижний; 27 — тяговый электродвигатель; 28 — калорифер; 29 — главные воздушные резервуары; 30 — фильтр топливный; 31 — агрегаты топливоподкачивающий и маслопрокачивающий; 32 — топливоподогреватель; 33 — насос водяной второго контура; 34 — секции водовоздушные холодильника наддувочного воздуха дизеля (второго контура); 35 — секции холодильника водовоздушные; 36 — секции холодильника масловоздушные дизеля; 37 — фильтр масляный дизеля; 38, 40 — вентиляторы охлаждения тяговых электродвигателей; 39 — фильтр очистки воздуха дизеля (воздухоочиститель дизеля)

Компоновка тепловоза ТЭМ2

ЧТО ЖЕ ВСЕ-ТАКИ БЫЛО ОБЩЕГО?

Прежде всего, сам дизель. В конце 50-х годов создателям тепловоза ТЭМ1 волей-неволей пришлось привязываться к созданному на базе модели Alco дизелю Д50М, т.к. на железных дорогах уже существовала для него эксплуатационная база и был накоплен опыт обслуживания и ремонта.

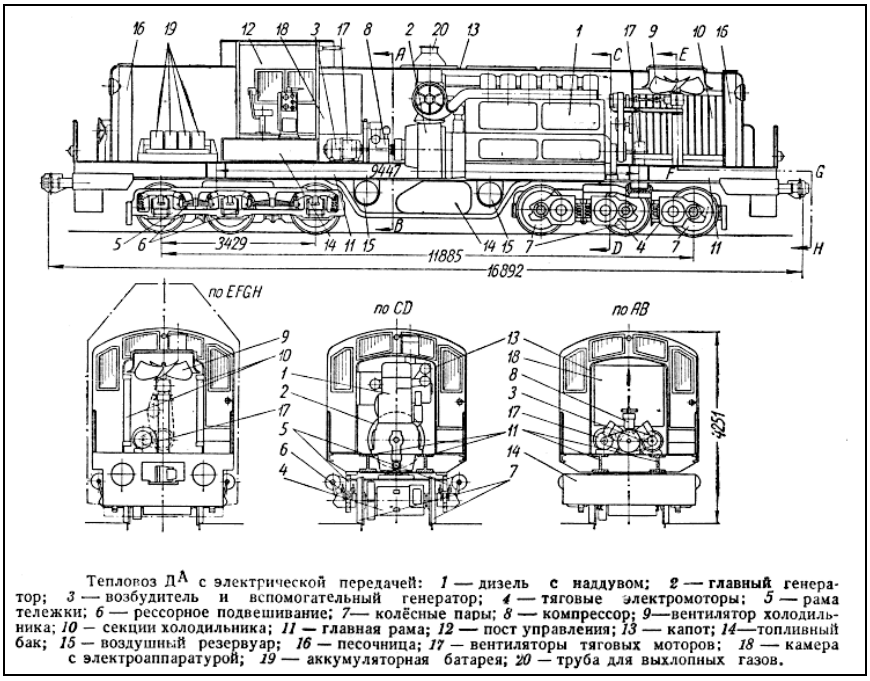
Нельзя сказать, чтобы такой выбор был идеален. У маневрового тепловоза дизель значительную часть времени работает на холостом ходу и на переходных режимах, поэтому желательно, чтобы такой дизель был без турбонаддува. При быстром наборе или сбросе позиций быстро вращающийся ротор турбокомпрессора вследствие инерции не успевает изменять скорость соответственно вращению коленвала и условия сгорания топлива начинают отличаться от оптимальных. Но без наддува дизель Alco развивал всего лишь 660 л.с., что было явно недостаточно.

Чтобы приспособить дизель к специфике маневровой работы, в него было внесен ряд усовершенствований. Модификация 2Д50, использованная в 1958 году для ТЭМ1, отличается профилем кулачков распредвала, конструкцией турбонаддува и выхлопных коллекторов. С 1961 года

турбокомпрессор на дизеле заменяется отечественным типа ТК-30. Параллельно с 1959 года начинается производство модификации ПД1, для которого увеличено давление наддува, изменены углы фаз газораспределение, введено промежуточное охлаждение наддувочного воздуха водой, а также применены фильтры воздухоочистки непрерывного действия. Мощность двигателя возросла до 1200 л.с.

Далее, в 1965 году на дизеле 2Д50 применяют усовершенствованные топливный насос, механизм газораспределения, турбокомпрессор и поршни. В результате ресурс дизеля повышается, а расход топлива снижается более чем на 10%. С 1968 года эти же мероприятия внедряют и на ПД1 (соответственно это серии 2Д50М и ПД1М).

Вот сколько возни, приложения труда и творческой энергии потребовали эти, казалось бы «скопированные» дизеля...



Тепловоз Да с электрической передачей: 1 — дизель с наддувом; 2 — главный генератор; 3 — возбудитель и вспомогательный генератор; 4 — тяговые электромоторы; 5 — рама тележки; 6 — рессорное подвешивание; 7 — колёсные пары; 8 — компрессор; 9 — вентилятор холодильника; 10 — секции холодильника; 11 — главная рама; 12 — пост управления; 13 — капот; 14 — топливный бак; 15 — воздушный резервуар; 16 — песочница; 17 — вентиляторы тяговых моторов; 18 — камера с электроаппаратурой; 19 — аккумуляторная батарея; 20 — труба для выхлопных газов.

Компоновка тепловоза Да

КТО НА КОГО ПОХОЖ

Что же касается тепловоза ТЭМ2, то о нем вообще трудно говорить, как об одной модели. За годы его эволюции в конструкцию машины были внесены сотни изменений - в частности, создана система управления тепловоза одним лицом. Улучшилась вертикальная динамика тепловоза, благодаря более совершенной системе рессорного подвешивания. С 1978г. ТЭМ2 стал выпускаться с новым кузовом, уже не похожим на RS1 или RSD1.

Можно привести и другие примеры, когда внешний вид тепловоза, особенно на фотографии не всегда позволяет определить его «генеалогию». Например, китайский тепловоз DF3 со стороны кабины мало схож со своим советским прототипом, а со стороны холодильника, где к тому же хорошо видны тележки, он почти ничем не отличается от **ТЭ3**. Китайский маневровый тепловоз **DF2**, для которого отправной точкой послужили уже тепловозы ТЭМ1 и ТЭМ2, на них не совсем похож, и кстати, на нем применен другой дизель. А в тепловозе капотного типа ТЭ-114, который был создан в 1971 году Луганским тепловозостроительным заводом для тропических стран, трудно сразу узнать его прототипы -- тепловозы ТЭ109 и ТЭ3.

Тепловоз Да - экспонат музея в Шушарах. Фото А. Кондакова

ВМЕСТО РЕЗЮМЕ, ИЛИ КОГДА ПОБЕЖДАЕТ ДРУЖБА.

Самый знаменитый в мировой истории конструктор локомотивов Джордж Стефенсон сказал: «Локомотив - это не изобретение одного человека. Это труд целого поколения инженеров и изобретателей».

Появление знаменитого «свитчера» RS-1 стало возможным благодаря смелым начинаниям Гаккеля и Ю. Ломоносова, наглядно доказавшим возможность тепловозной тяги, а появлению брянских тепловозов ТЭМ предшествовал напряженный поиск талантливых конструкторов Alco, Baldwin, Fairbanks Morse, Коломенского, Харьковского, других заводов. А в основе всего этого - гениальное изобретение Рудольфа Дизеля и научные работы Карно... В современный тепловоз вложен труд сотен людей, словно рельсовые звенья в стальной магистрали; каждое звено не может быть уложено без предыдущего, и оно же служит началом пути дальше. С

ДЕНЬ «М62»

или драматическая история машины, известной от Эльбы до Амура

Олег Измеров

ИДУЩИЕ ВСЛЕД ЗА НЕФТЬЮ

…Говорят, что темнее всего под фонарем. Об обстоятельствах появления на свет этого тепловоза, носившего в разных странах разные имена – «Машка», «Сергей», «Гагарин», «Тайгатроммель» - писали много, но неясные, загадочные места в его происхождении все равно оставались. Возьмем для сравнения две цитаты.

Первая - из номера официальной венгерской газеты «Непсабатшаг» (это было что-то вроде нашей «Правды») 1964 года: «У нохабовского тепловоза шведского производства на венгерских дорогах появился соперник - советский тепловоз мощностью в две тысячи лошадиных сил. Nohab теряет один из пунктов сбыта своей продукции, а СССР, его тепловоз М62, начал осваивать просторы венгерских железных дорог».

Вторая - из статьи Ивана Андреева в номере 1(1) журнала «Семафор» за 2000 год «Почему появился на свет М62 и как он не стал ТЭ112?»: «...Венгерские ЖД, с благословения того же ЦК ВСНРП, в конце 1962 года заключают контракт на закупку 20 тепловозов у знаменитой шведской фирмы NOHAB. В Венгрию они начали поступать в 1963 году и получили серию М61... Все 20 тепловозов были поставлены в течении 1963-1964 годов.

Но что тут началось в кулуарах ЦК и Совмина в Москве... И с помощью, незадолго до того образованного, СЭВа была накинута удавка - магистральные локомотивы нигде кроме как в Моссельпроме... то есть только в СССР, читай в Луганске. Вот и пришлось луганским конструкторам срочно создавать тепловоз для европейской колеи и габарита».

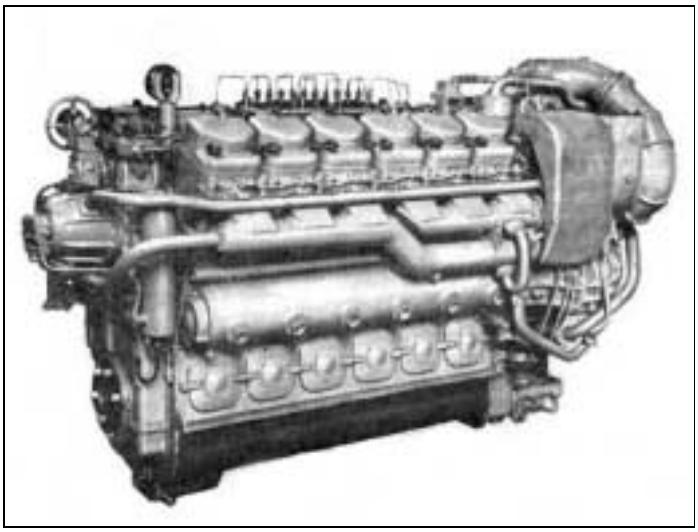
Что общего у этих, казалось бы, противоположных версий о происхождении известного как в СССР, так и в Восточной Европе тепловоза М62? То, что вторая просто реверсирует оценки событий, хотя до сих пор до конца не ясно, происходили ли эти события именно так, как описываются. Например, был ли вообще М62 сделан для Венгрии? Что в его конструкции специфично именно для венгерских дорог?

К примеру, заместитель гендиректора венгерских государственных железных дорог Шандор Хармати после проверки М62 заявил следующее (курсив мой):

«Грузопассажирский тепловоз М62 полностью отвечает *нашим требованиям*. Еще при его проектировании мы согласовали все параметры новой машины с тем, чтобы она соответствовала *средним европейским нормам* железных дорог, была надежной, долговечной при эксплуатации».

Итак, по словам Хармати получается, что М62 с ведома и при активном содействии венгерской стороны ориентировали, оказывается, не на узкоспецифические национальные особенности венгерских дорог, а на средние нормы «стран народной демократии». Если бы вопрос стоял только о вытеснении Nohab, то зачем?

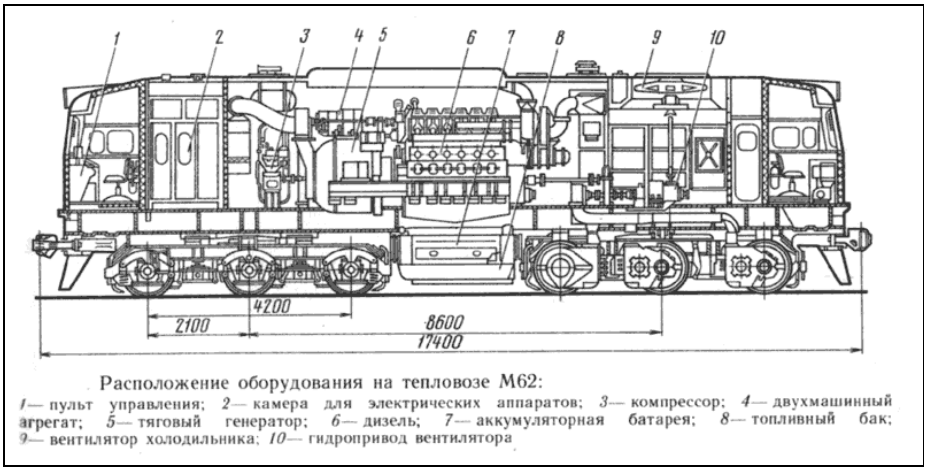
Еще одна цитата - из книги Г.П. Ефремцева «История Коломенского Завода», 1973 г., с. 288 о начале производства дизеля для тепловоза М62:



Двигатель 14Д-40

«Двигатели 14Д-40 - экономичные, с большим моторесурсом, с хорошими весогабаритными показателями - имели постоянный спрос у заказчиков из стран социалистического содружества. Учитывая растущие потребности этих стран, Коломенский завод *организовал хорошо оснащенное серийное производство дизелей 14Д-40*. Уже в 1965 году заказчикам была отправлена первая партия двигателей» (курсив мой - автор).

Позвольте, но о каком «постоянно растущем спросе» могла идти речь в 1964 году, когда 14Д-40 только что сделали для тепловоза М62, который тоже только что сделали? До этого была только установка экземпляров прототипа – дизеля 1Д-40 на опытные тепловозы ТГП50 и ТГ106, которые на экспорт не поставлялись. Более того – по результатам опытной эксплуатации этих тепловозов основные претензии были предъявлены… именно к дизелю 1Д-40, который еще не был освоен ни



Расположение оборудования на тепловозе М62:
1— пульт управления; 2— камера для электрических аппаратов; 3— компрессор; 4— двухмашинный агрегат; 5— тяговый генератор; 6— дизель; 7— аккумуляторная батарея; 8— топливный бак; 9— вентилятор холодильника; 10— гидропривод вентилятора

Компоновка тепловоза М62

Цех коленчатых валов на Коломенском заводе в середине 60-х

заводом - поставщиком, ни деповчанами. Дизель 1Д-40 отличался повышенным расходом топлива, необходимостью частых регулировок, механическими потерями топлива и масла («Развитие и совершенствование тепловозной тяги», под ред. д.т. н. Н. А. Фуфрянского М, 1969, с. 47). Вряд ли это могло быть хорошей рекламой, даже если в 14Д-40 и предполагалось устранить недостатки. Остается одно объяснение: после 1965 года в странах СЭВ планировалась массовая замена в магистральном движении паровозов на тепловозы, а «постоянный спрос» и «растущие потребности» на тепловозы М62 были определены расчетным путем исходя из объемов перевозочной работы. Отсюда и подготовка технологических линий под крупномасштабные объемы производства.

А почему восточноевропейские страны начали переход на тепловозную тягу позднее, чем СССР и США? Иван Андреев дает такой ответ: «...Решения Большого брата были обязательны и для всех младших братьев, правда с возможными поправками на местную специфику. Так и произошло с локомотивостроением, паровозы в Венгрии строить перестали... а вот магистральных тепловозов строить не стали, только маневровыми ограничились...Поначалу считалось, что наличного количества паровозов стране хватит на длительное время... Но к началу 60-х годов грузооборот в стране вырос и локомотивного парка стало не хватать».

Ответ этот, может быть, для Запада «идеологически правильный», но...

а) экономические преимущества тепловозной тяги в Европе были известны с довоенных времен и «обязывать» тут никого не требовалось;

б) восточноевропейские страны просто не могли начать массовую теплофикацию железных дорог до создания нефтепроводного коридора из СССР.

Тепловозы, они дизельного топлива требуют. Однако в Европе в послевоенные годы с нефтепродуктами не сказать, чтобы так уж хорошо было. В Польше, к примеру, в начале 50-х пытались делать из угля суррогат бензина – синтин. Получалось дорого. Доставка из СССР была ограничена в первую очередь возможностями железных дорог. В СЭВ посчитали, что к 1965 году для перевозки советской нефти потребовалось бы 700 тысяч цистерн, а парк цистерн удалось довести только до 100 тысяч. Получался тупик: выпускать новые паровозы расточительно, а тепловозы – заправлять нечем.

А теперь вспоминаем когда-то широко известную дату:

15 октября 1964 года был введен в действие крупнейший в мире нефтепровод «Дружба».

Аккурат того самого 1964 года, когда начали выпускать М62.

Нефть пошла в первую очередь в четыре страны – Венгрию, Чехословакию, Польшу и ГДР. Первые сотни М62 в течении 1965-1967года были направлены также в четыре страны – Венгрию, Чехословакию, Польшу и ГДР. Вот и получается, что М62 шли по странам СЭВ вслед за потоком советской нефти. В 1965 году в Венгрию, а к 1970 году - уже в 14 стран СЭВ.

Была не просто решена задача максимально быстро сменить вид тяги - в масштабах Восточной Европы произошла радикальная реформа локомотивостроения, существовавшее ранее распыленное мало- и среднесерийное производство паровозов было заменено централизованным производством магистральных тепловозов. Что это дало странам СЭВ? В то время - концентрация производства тепловозов позволила снизить их себестоимость и сократить издержки восточноевропейских партнеров на коренную замену локомотивного парка. О масштабах производства М62 позволяет судить иллюстрация «В сборочном цехе» к очерку К. М. Иванцова «Производственное объединение “Ворошиловградский тепловозостроительный завод имени Октябрьской Революции”» «Донбасс», 1982.

В сборочном цехе

Теперь судите сами - могли ли столь глобальные изменения в европейской индустрии произойти спонтанно, в результате импульсивной реакции на закупку Венгрией двух десятков машин? Разве строительство «Дружбы» не предопределяло заранее, что 15 октября должно превратиться в своего рода День «М62» для мирного наступления на паровозную тягу по всей Восточной Европе?

Здесь, кстати, не грех вспомнить о том, что в конце 60-х на железных дорогах даже ведущих западноевропейских держав - Федеративной Республики Германии, Франции, Англии, Италии, - доля паровозов достигала 50% и больше, несмотря на все их экономические достижения. Вырывались вперед только США, где паровозная тяга была практически полностью ликвидирована – опять-таки благодаря собственным крупным запасам нефти. Так что видеть в «СЭВ корпорейшн» только одну «экономическую удавку» вряд ли было бы правильным.

Но вернемся к вопросу в начале рассказа. при чем тут тогда 20 тепловозов Nohab? Скорее всего, и ни при чем. В период с 1956 по 1971г. сам СССР закупил свыше двухсот (!) различных локомотивов из «капстран» - из Франции, ФРГ, Австрии, Англии.

Правда, по поводу М61 скандал, конечно, мог быть. К 1963 году уже и колоссальные средства в нефтепровод вбухали и производство оснастили, а тут, понимаете, сюрприз.

ФРГ, между прочим, тоже Nohab' овские тепловозы на свои дороги не пустило, отдало все на откуп своим, отечественным фирмам Krupp, Henschel и Krauss - Maffei. Хотя те из-за недостатка меди в масштабе страны выпускали только тепловозы с гидропередачей, меньшую экономичность которых доказал еще в тридцатые годы М. Зюберкрюб в той же Германии. Рынок, знаете, рынком, а интересы национальных дорог превыше всего.

Но самое интересное, что первый вариант «тепловоза для СЭВ», вероятно, был построен у нас вообще не в 1964 году, а гораздо раньше - в 1959... Однако об этом чуть позже, а пока немного о том

КАК "МАШКИ" НАТО УМИРОТВОРЯЛИ

Еще одна цитата из той же статьи Ивана Андреева: « А после некоторого насыщения венгерских, чехословацких и немецких (ГДР-овских) железных дорог вдруг завод начинает поставку этих локомотивов на железные дороги СССР... Так как к 1970 году М62 был единственным крупносерийно выпускаемым тепловозам в европейских габаритах, то светлые головы в Минобороны поняли, что размах планируемых ими операций в Европе, как Восточной (оккупация Чехословакии - 1968 год), так и Западной (к счастью только на бумаге) требует современных скоростных средств переброски, обеспечения и снабжения войск... И пошли первые поставки по приграничным железным дорогам…».

Ну, прямо «русские "машки" рвутся к Вашингтону!». Только сразу же вопрос: а какой же на самом деле должен был бы быть «размах операций в Западной Европе» в плане потребности тепловозов и как соотносились эти гипотетические потребности с количеством реально выпущенных и сосредоточенных вблизи западных границ М62?

Чтобы получить достоверный ответ, не надо лазить ни по каким закрытым архивам. Истина чаще всего бывает где-то рядом, скажем, в обычной технической библиотеке. Данные по локомотивному парку в Европе, как Восточной, так и Западной, на тот самый 1968 год, были опубликованы в Союзе совершенно открыто в книге под ред. д.т. н. Н. А. Фуфрянского «Развитие и совершенствование тепловозной тяги», М, 1969 (см. таблицу в конце статьи).

А сколько было поставлено М62 на дороги западных окраин СССР в период 1970-1975г (т.е. те поставки, о которых пишет И. Андреев)? Ответ находим в энциклопедическом труде В.А. Ракова (второе издание, книга вторая):

Прибалтийская ж.д. - 142,
Белорусская ж.д. - 125,
Юго-Западная ж.д. - 53,
Львовская ж.д. - 76,
Одесско - Кишиневская ж.д.. -36.

Итого выходит… всего-то навсего 432 односекционных тепловоза. А в целом на дороги нашей страны с 1970 по 1975 г поставили 650 «машек» и на том поставки односекционного варианта «для внутреннего употребления» прекратили.

В общем, если принимать на веру эмоциональный тезис о «размахе планируемых операций», то получается картина вроде типового штатовского боевика, где хороший парень с комплекцией Шварценеггера должен в одиночку умиротворить целый гарнизон плохих парней – ну там остров надо освободить или базу уничтожить…

Есть и другие неувязки. Вернемся к цитате Ивана Андреева: «Так как к 1970 году М62 был *единственным крупносерийно выпускаемым тепловозам в европейских габаритах*, то светлые головы в Минобороны поняли …»

На самом деле М62 ни к 1970 году, ни до него не был «единственным крупносерийным в европейских габаритах».

Аж с 1960 года в европейских габаритах, т.е. в 02-Т по ГОСТ 9238-59, выпускался тепловоз ТГ102, причем поставлялся исключительно на дороги СССР. В 1966 году его снимают с производства – вроде как ненадежный, но с 1967 года начинается выпуск его радикально переработанного варианта ТГ16 для Сахалина, который полностью оправдывает себя в крайне тяжелых климатических условиях. В конструкции ТГ102 и ТГ16, в отличие от М62, применяется значительно меньше меди, а способность гидропередачи переносить кратковременные перегрузки выше, чем электрической: но почему-то в «современные скоростные средства переброски» их никто не прочит. Объем выпуска ТГ16 определялся потребностями железных дорог острова Сахалин, и при необходимости можно было увеличить его до соизмеримых с объемом поставок М62. Если бы, конечно, такая необходимость действительно существовала.

Тепловоз ТГ102-004

«Кстати», - заметит читатель, - «с чего бы это ТГ102 выпускался в габарите 02-Т? Сахалин и ТГ16– это понятно, там колея другая, габарит тоннелей..»

Если учесть, что ТГ102 создавался в обстановке повального увлечения гидропередачей, когда практически под каждый из выпускаемых тогда в СССР тепловозов с электропередачей был создан как минимум один «гидравлический» аналог, а то и несколько (даже ТЭМ1 светлые умы из ГПИ Промтранспроекта в 1961 рекомендовали сделать с гидропередачей и двумя дизелями М751), то первое, что напрашивается – ТГ102, с самыми передовыми по тогдашним понятиям решениями, и должен был стать унифицированным тепловозом стран народной демократии…

И если вы, уважаемые читатели, так подумали, то не ошиблись. 22-25 марта 1961 года на Коломзаводе прошло отраслевое совещание, созванное Госкомитетом Совета Министров СССР совместно с Мособлсовнархозом. В решениях по разработке и изготовлению опытных образцов значилось: «*Магистральный тепловоз мощностью 2000 л.с. с гидравлической передачей по характеристикам тепловоза ТГ102, колеи 1435 мм и 1676 мм с нагрузкой на ось не более 19т.*» (Локомотивостроение. По материалам отраслевого совещания, март, 1961г. ЦБТИ, Москва, 1961г, страница 86).

Техдокументацию на тепловоз для соцстран должен был изготовить Ленинградский завод к 4 кварталу 1961 года, выпустить головной образец ко 2 кварталу 1963 года, завершить испытания и доводку опытного образца к 4 кварталу 1963 года, а освоение промышленного производства было намечено – угадайте, когда? – на тот самый 1964 год, год ввода в действие нефтепровода Дружба и год постройки первого образца М62.

Итак, получается весьма стройная картина.

Решение о создание тепловоза с гидропередачей на экспорт с возможностью поставок в Восточную Европу и Индию принимают по крайней мере еще до 1958 года и под него решают специально открыть производство на Ленинградском заводе. Согласно материалам того же совещания, Луганский завод, как уже имеющий опыт в создании тепловозов с гидропередачей, был обязан в течении 1959 года разработать и довести «дизель - гидравлик» мощностью 2*2000 л.с. и уже 1 января 1960 года (т.е. года начала строительства нефтепровода «Дружба») передать чертежи Ленинградскому заводу, который осваивает серийное производство – пока для дорог СССР – в течение 1961 - 1962 годов. При этом у ленинградцев оставалось время, чтобы на наших дорогах избавить новую машину от «детских болезней», спроектировать односекционную модификацию для СЭВ и к заветному 1964 году поставить на конвейер.

Первоначально таким тепловозом должен был стать ТГ100 с двумя дизелями М751, который и был спроектирован в 1958 году и построен в 1959. Однако к этому времени тепловоз уже не удовлетворяет требуемым параметрам для перспективных поставок, и Луганский завод срочно проектирует и в январе 1960 года приступает к постройке опытного образца тепловоза ТГ102 с более мощными дизелями М756. О крайней спешке говорит тот факт, что одновременно МПС согласовывает чертежи для постройки в Ленинграде опытной серии из 10 секций, а также то, что не все узлы успевают к этому времени пройти стендовые испытания.

Поэтому хотя Ленинградский завод в течение 1960-1961 и начинает изготовление тепловозов ТГ102, но о массовом выпуске никакой речи еще быть не может, т.к. в конструкции и техдокументации выявляется ряд существенных недостатков, в том числе и дизелей. Кроме того, до 1962 года под ТГ102 нет отечественной гидропередачи (выпускались с австрийскими), затем к 1963 г. выявляются проблемы с надежностью дизелей и передачи… Как раз в это время на восточноевропейский рынок и начинает внедряться Nohab. Ситуация получается пиковая - ввод в действие нефтепровода уже на носу, экспортного тепловоза нет, и фактически СССР мог сделать подарок западным фирмам в виде восточноевропейского рынка, обширного и совершенно свободного, т.к. производство магистральных тепловозов в соцстранах не развивали в расчете на поставки из Союза. Поэтому об односекционном тепловозе на базе ТГ102 забывают, а в Луганске срочно разрабатывается машина с электропередачей, которую там же и предполагается производить, используя производственную базу, созданную под ТЭ3...

Но вернемся к тому, какие еще тепловозы у нас в еврогабаритах выпускали. В конце 60-х годов уже планируется крупносерийный выпуск на Луганском заводе совершенно новой серии тепловозов с дизелями Д49, гораздо более мощных, чем М62. И как раз в европейском габарите, В 1967 году - построили ТЭ109 мощностью 3000 л.с. на секцию, сделали проект тепловоза с 4000 л.с. на секцию и даже присвоили ему серию ТЭ115, а также спроектировали грузовой 8-осный тепловоз с двумя дизелями общей мощностью 6000 л.с. на секцию – да, да в европейском габарите и с возможностью поставки на колею 1435 мм… Взгляните сами и убедитесь.

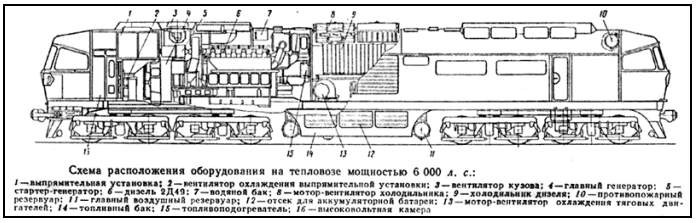


Схема расположения оборудования на тепловозе мощностью 6 000 л. с.:
1—выпрямительная установка; 2—вентилятор охлаждения выпрямительной установки; 3—вентилятор кузова; 4—главный генератор; 5—стартер-генератор; 6—дизель 2Д49; 7—водяной бак; 8—мотор-вентилятор холодильника; 9—холодильник дизеля; 10—противопожарный резервуар; 11—главный воздушный резервуар; 12—отсек для аккумуляторной батареи; 13—мотор-вентилятор охлаждения тяговых двигателей; 14—топливный бак; 15—топливоподогреватель; 16—высоковольтная камера

Проект тепловоза на 6000 л.с. в габарите 02-Т

Чем опять-таки не «скоростное средство переброски», дающее «машкам» сто очков вперед? Была бы внеэкономическая потребность в таких машинах – сделали бы в любых требуемых количествах, любые дефицитные материалы согласовали, любое оборудование для производства закупили. Но… от проекта ТЭ115 вскоре отказываются, восьмиосник тоже кладется на полку, а «для внутреннего употребления» с дизелем Д49 в 1971 году выпущен 2ТЭ116 во вполне приличном отечественном габарите 1-Т. Машины ТЭ109, равно как и тропические ТЭ114 поступают на отечественные дороги в чисто символических количествах. Хотя для экспорта крупносерийное (по европейским масштабам) их производство налажено.

Тогда для чего же все-таки появились эти 650 односекционных «машек» на советской территории? Возможно, ответ содержится в упомянутой ранее «Истории Коломенского Завода» Г.П. Ефремцева. Приведем еще ряд цитат, касающихся дизелей 14Д40, применяемых для этих тепловозов.

«Их (14Д-40, прим.авт.) постройка за пятилетку (1965-1970г, прим.авт.) увеличилась в 5 раз и составила свыше 30 процентов в общем выпуске дизелей».

«К 1972 году советские тепловозы с двигателем 14Д40 обеспечивали от 40 до 70 процентов всех железнодорожных перевозок в Венгрии, Чехословакии, ГДР, других странах...»

То-есть в первой половине 70-х переход на тепловозную тягу в странах СЭВ был уже близок к завершению, и потребность в тепловозах секционной мощностью 2000 л.с. резко падает, а это ставит под удар и «хорошо оснащенное серийное производство дизелей 14Д40», которое только - только вышло на проектную мощность и дает треть объема выпуска дизелей Коломзаводом. А поточное специализированное производство – это палка о двух концах. С одной стороны, оно позволяет удешевить продукцию за счет использования прогрессивных технологий, а с другой – негибкое, плохо переносит резкие колебания рыночной конъюнктуры. Снижается объем производства – и в издержках начинает быстро расти доля накладных расходов; конвейер, поточную линию пополам не распилишь, чтобы часть продать, и цехов они тех же требуют и расходов электроэнергии и отопления. Низкорентабельным при спаде конвейер становится, продукция, что с него сходит – неконкурентоспособной по цене. А законсервировать производство тоже нежелательно – колоссальные инвестиции вложены в уникальные станки, в нестандартную оснастку, которую нигде больше нельзя применить, масса времени потрачена на наладку этой сложнейшей машины и познание секретов производства.

На Западе такой индустриальный гигант обычно окружен массой мелких фирм подетальной специализации, часть которых, собственно, и разоряется в случае спада производства, спасая ядро, главный конвейер (и снова рождаясь на новом месте с более благоприятной конъюнктурой). Во многих учебниках по рыночной экономике, к сожалению, картину упрощают и вместо полной картины борьбы за существование показывают некое «простейшее одноклеточное» предприятие, которое легко избавляется от избыточных основных фондов и персонала при уменьшении спроса. Однако Коломзавод, как и практически все отечественные крупные предприятия в конце 60-х, не имел "буферной зоны" и **на технологическом уровне** был лишен возможностей быстро приспособиться к нестабильности конъюнктуры экспортных поставок.

В общем, де-факто получается, что поставки в СССР тепловозов М62 и именно М62, как единственного тепловоза, на который ставился 14Д40, спасли в 1970-1975 году Коломзавод от кризиса перепроизводства, подтягивая объем сбыта примерно до планировавшегося уровня.

А с 1976 года началось уже производство 2М62 как тепловоза, призванного заменять выбывающие по возрасту ветераны ТЭ3. Но почему был выбран именно М62 – это уже совсем другая история… **С**

Страна	Паровозы	Электровозы	Тепловозы	Всего
Великобритания	-	212	4760	4972
Австрия	852	447	268	1567
Болгария	682	20	30	732
Дания	333	-	332	665
Франция	3601	1943	2269	7813
ГДР	5630	200	155	7813
Венгрия	1893	113	316	2322
Люксембург	22	20	45	87
Норвегия	184	162	32	378
Португалия	328	17	80	425
Испания	3582	392	259	4233
Швейцария	107	1124	200	1431
Ирландия	115	-	221	336
Бельгия	616	207	597	1420
Чехословакия	3597	509	426	4532
Финляндия	640	-	280	920
ФРГ	6596	1591	3295	11482
Греция	290	19	32	341
Италия	2133	1911	638	4682
Голландия	5	108	622	734
Польша	5850	248	236	6334
Румыния	2978	-	74	3052
Швеция	248	908	669	1825
Югославия	2073	44	177	2294
ВСЕГО	42106	10194	16013	58562

Локомотивный парк в Европе на 1968 год

Здесь могла бы быть Ваша реклама! Пишите по адресу: semafor@narod.ru

ВЕХИ

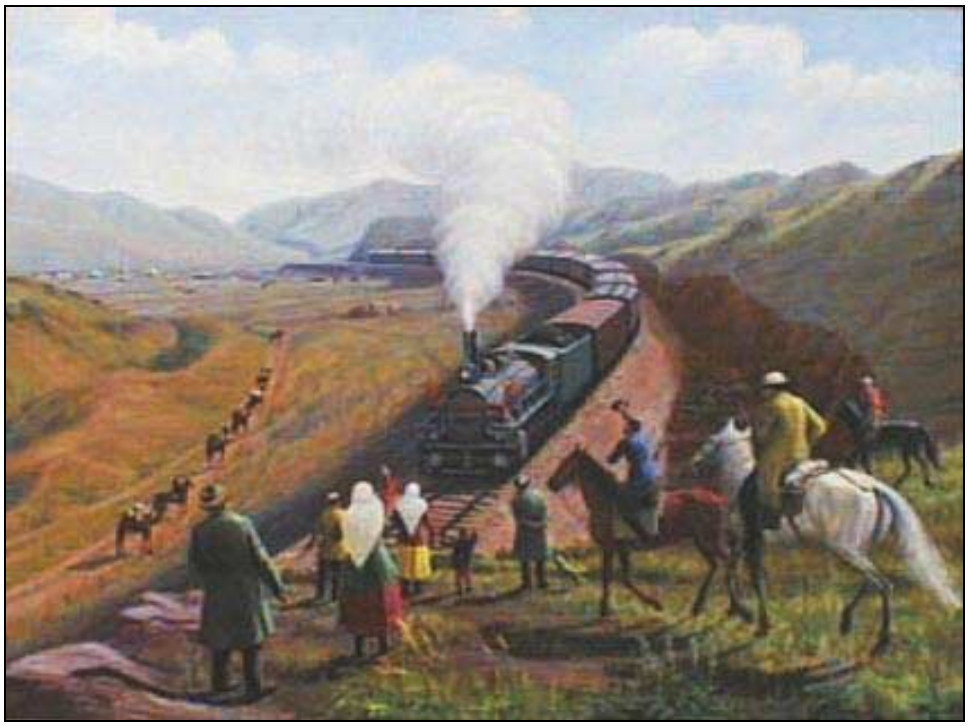
ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ КАЗАХСТАНА

«Поезда в этих краях шли с запада на восток и с востока на запад.»
Ч. Айтматов

70-летию начала постоянной эксплуатации Турксиба посвящается

Дмитрий Зиновьев

«…Чтобы ты, малыш, уснул, на домбре поет Джамбул…» В моей раскалённой, раскалывающейся от боли голове мельтешит пожелтевшая страничка из довоенного учебника литературы со стихами казахского акына. Я лежу на третьей, багажной полке общего вагона пассажирского поезда Иркутск - Ташкент и перевариваю полпачки аспирина и полбанки полусырой консервированной перловой каши, которую меня заставил съесть Мишка Романов… Сам Мишка где-то внизу, в полутьме вагона, леденящим душу отсутствием голоса завывает: «Jamaica, Jamaica!…» Какая нам, москвичам, разница: Ямайка или Джамбул? Я, рядовой Советской Армии Дмитрий Зиновьев, еду в Джамбул. Так началось моё знакомство с железными дорогами Казахстана. Так началось моё знакомство с Турксибом.



Картина А. Кастеева «Турксиб»

Впоследствии мне довелось проехать по большинству магистральных линий тогда ещё Казахской ССР: по бывшей Ташкентской ж. д. от Арыся до Оренбурга; по Средне-Сибирской и Карагандинской дорогам от Кургана до Петропавловска и далее через Караганду до Берлика; от Илецка до Озинок; и даже от Рыбачьего до Бишкека! (правда, Бишкек тогда ещё назывался Фрунзе, а Рыбачье уже стало Иссык-Кулем). Каждое путешествие заслуживает отдельного повествования. Но серебристое ожерелье Казахстана – Турксиб – не давало мне покоя и преследовало до тех пор, пока в 1991 году я не проехал по последнему неизведанному участку, от Барнаула до Алма-Аты.

НЕИЗВЕСТНЫЙ ТУРКСИБ

Туркестано-Сибирской железной дороге не повезло... Всю историю своего существования она находилась в тени своего именитого родственника – Транссибирской магистрали, Транссиба. Турксиб построили на 15 лет позже Транссиба. Его протяжённость в шесть раз меньше (если, конечно, считать Транссибом магистраль от Москвы до Владивостока). По Турксибу проходит на порядок меньше пассажирских поездов, да и туристы – редкие гости в степях Центральной Азии... Цель данного рассказа - восстановить историческую справедливость и поведать вам о Неизвестном Турксибе.

ИСТОРИЯ ТУРКСИБА

Идея постройки железнодорожной линии, которая связала бы Туркестан, Семиречье и Сибирь, родилась ещё в 1887 году. Предполагалось, что линия усилит военное присутствие России в пограничном с Китаем регионе, а также существенно упростит вывоз хлопка из Туркестана в Сибирь и дешёвого семиреченского и сибирского зерна – в Туркестан. Рассматривались разные варианты трассы (например, Омск - Кулунда - Семипалатинск и далее), но в конце концов межминистерский комитет постановил в 1906 г. выделить деньги на строительство линии Барнаул - Семипалатинск - Верный (ныне Алма-Ата) - Луговая - Арысь. Участок Барнаул - Семипалатинск был сдан во временную эксплуатацию в 1913 г. (в постоянную – в 1916 г.), а Арысь - Луговая - Пишпек (ныне Бишкек) – уже после октябрьской революции, в 1924 году. Оставалось соединить Луговую и Семипалатинск...

Туркестано-Сибирская железная дорога, выполнившая эту миссию, стала одной из самых известных строек первой пятилетки.

Решение о строительстве Турксиба было принято на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) в 1926 году (по другим данным – в 1924 г.) Возможно, в те годы перевозки хлопка и зерна были уже не так актуальны: недаром даже официально одной из задач, которую призвана была решить постройка Турксиба, называлось «предотвращение проникновения западноевропейского капитализма в Синцзян».

1451 километр рельсовой колеи был проложен через горные реки, скалистые хребты Джунгарского Алатау, раскалённые пески. Укладка первого звена трассы от станции Семипалатинск была начата 15 сентября 1927 года, с другого конца от станции Луговая – 19 ноября того же года.

За ходом строительства наблюдал член политсовета Среднеазиатского военного округа Мрачковский, репрессированный в 1936 году по обвинению в саботаже того самого строительства. «Серебряный» костыль на месте стыковки рельсов – станции Айна-Булак – был забит 28 апреля 1930 года (по другим данным – 25 апреля или 1 мая), на 8 месяцев раньше срока. Первый поезд пришел в Алма-Ату 19 июля 1929 г., **а в постоянную эксплуатацию дорога была принята 31 декабря 1930 г**. Строительство магистрали обошлось в 203,5 млн. рублей в ценах 1930 года – 141 тыс. рублей за километр.

В первые годы существования Турксиба грузовые перевозки по нему удваивались каждые пять лет. Этому способствовал небывалый грузопоток, создаваемый знаменитым Урало-Кузнецким комбинатом. Впоследствии, в годы Великой Отечественной войны, перевозки по Турксибу упали почти в полтора раза (с 8,7 млн. тонн в 1940 году до 5,9 млн. тонн в 1945 году). Тем не менее, жизнь продолжалась, и в 1943 году была построена ветка Коксу - Талды-Курган (областной центр, город) с ответвлением на посёлок Текели.

В 1953 году до станции Берлик дотянулась железная дорога с севера – из Караганды. Таким образом Турксиб оказался кратчайшим путём связан со Средне-Сибирской железной дорогой.

В 1958 году административно независимая до того времени Туркестано-Сибирская ж. д. была объединена с Карагандинской ж. д. в Казахскую ж. д. В 1960 году была открыта ветка от ст. Актогай до советско-китайской границы, до станции Дружба (ныне Достык). Однако дружба с Китаем вскоре осталась позади, и ветка вместо того, чтобы соединить две великих державы, стала стратегическим коридором для перебрасывания войск к границе. Войны удалось избежать, а железная дорога через некоторое время была продлена в 1985 году на запад до ст. Саяк и на восток до китайского города Урумчи и стала звеном будущей трансазиатской железной дороги, о которой я ещё упомяну.

В 1971 г. из Казахской ж. д. была выделена Алма-Атинская ж. д. – прямая наследница Турксиба, которая просуществовала до 1996 г., когда все ж. д. независимого Казахстана были объединены в государственное унитарное предприятие «Казакстан Темир Жолы» (КТЖ).

ГЕОГРАФИЯ ТУРКСИБА

А теперь давайте представим себя пассажирами одного из немногочисленных турксибовских поездов (185, 199 или 941) и познакомимся с городами и посёлками Турксиба поближе!

Семипалатинск

Современное название этого города - Семей (кстати, следующая за Семипалатинском станция так и называется – Жана-Семей, что в переводе с казахского значит «Новый Семипалатинск»). Семипалатинск – официальное начало Турксиба. В городе проживают 293 тыс. жителей. Более всего город печально знаменит расположенными неподалёку в степях ядерными полигонами. Менее – местом ссылки Ф. М. Достоевского и отравленным сточными водами Иртышом. Ещё менее – православным собором на правом берегу реки и заброшенной детской железной дорогой... Если ехать с севера, то сразу за городом кончаются сосновые леса и начинается степь.

Станция Жана-Семей в железнодорожном плане интересна тем, что от неё отходит ветка на Конечную – на те самые полигоны. В 1998 году силами КТЖ от Конечной было начато строительство соединительной линии на Аксу (быв. Ермак). Линия Аксу - Конечная, прозванная в прессе «казахстанским Турксибом» (а просто Турксиб – он что, не казахстанский???), позволит связать Южно-Сибирский и Семипалатинский ходы, минуя территорию России.

Чарская

Город Шар, раньше назывался Чарск, 9,5 тыс. жителей. Отсюда родом когда-то популярный исполнитель, «на-наец» Бари Алибасов, в честь которого в городе названа улица. Но нам гораздо интереснее то, что в Чарской возьмёт начало ещё одна ветка-новостройка – на северо-восток, на Защиту. И назначение у ветки такое же – позволить поездам, следующим в Усть-Каменогорск и Лениногорск, обойти стороной Россию.

Аягуз

Город Аягуз (бывший Сергиополь), 35 тыс. жителей, основан в 1831 г. на одноимённой реке, первый русский опорный пункт в Семиречье. В конце 80-х годов был соединён ежедневным пригородным поездом с Актогаем. Надо отметить, что пригородные поезда вообще не типичны для Казахстана. Пригородное сообщение более или менее развито в широтном направлении от Петропавловска и по Карагандинскому узлу. Даже Алматы, бывшая столица, в своё время удостоилась всего лишь пяти пар пригородных поездов в сутки!

Актогай

Крупный транспортный узел, пересечение Турксиба с линией Моинты - Балхаш - Актогай - Дружба - Урумчи (Китай). Имелся уже упомянутый пригородный поезд на север, в Аягуз, и на юг, в Уш-Тобе. Участок Турксиба от Луговой до Актогая (и далее до Дружбы) является частью амбициозного проекта TRACECA, направленного на создание прямого транспортного коридора между Европой и Азией.

Уш-Тобе

Город Уш-Тобе, 40 тыс. жителей. «Уш-Тобе» в переводе с казахского значит «Три Холма», и это название местность заслужила неспроста: перед Уш-Тобе, в районе станции Мулалы, поезд начинает забираться в предгорья Джунгарского Алатау. Говорят, что по проекту магистраль должна была пройти через мазар (мавзолей) здешнего аулие (святого) Балпык би. Комиссары заставляли рабочих выводить путь точно на могилу, но за ночь, несмотря на вооружённую охрану, отстроенное полотно разрушала неведомая сила, а на строителей к утру наваливалась непонятная хворь. Строители вынуждены были отступить от проекта. Склеп святого Балпык би оказался у самой насыпи, и все машинисты с той давней поры здесь обязательно тормозят: ехать мимо святого места можно только очень медленно!

Именно в Уш-Тобе в далёком 1988 году мне пришлось грузить на железнодорожные платформы станцию космической связи – N «Уралов» и один «ЗиЛ». А потом к платформам прицепили сзади «теплушку», спереди – 2ТЭ10-что-то, и повезли нас на юг. Именно тогда, уломав сурового майора и не менее сурового машиниста, я впервые пробрался в кабину тепловоза. К концу путешествия я был – вопреки всем инструкциям! – даже допущен до контроллера, но это – потом, а сейчас вернёмся к Турксибу.

Айна-Булак

Айна-Булак – «Хрустальный Ручей». На этой станции весной 1930 года был забит «серебряный костыль» Турксиба. Церемония смычки красочно описана в «Золотом

Станция Алматы-2, 1939 год

телёнке» И. Ильфа и Е. Петрова, к которым я вас и отсылаю за подробностями. Появляются первые горы. На одной из скал прикреплена табличка, извещающая, что здесь погиб альпинист А. И. Медведев. Внимательный путешественник, конечно, обратит внимание ещё и на то, как проводники опустошают мусорные ящики путём простого опрокидывания их в окно. А также оценит колодцы с ветряным приводом. Но более ничего примечательного в Айна-Булаке не имеется.

Сары-Озек

Сары-Озек – «Жёлтый Песок». От станции Дала к Сары-Озеку дорога карабкается в горы по серпантину. Название этого поселка зазвучало в советской и мировой прессе в конце 80-х годов: именно в Сары-Озеке находилась площадка по уничтожению советских баллистических ракет.

Капчагай

Город Капчагай (бывший Или, население 40 тыс. жителей) находится на берегу Капчагайского водохранилища на реке Или. Водохранилище – излюбленное место отдыха алматинцев, куда они добираются автобусами либо на пригородном поезде, ведомом запылённым ЧМЭ3. Водохранилище – источник дешёвой электроэнергии, а сам Капчагай, как нетрудно догадаться, город энергетиков.

Или не похожа на своих семиреченских сестер. Она широкая, полноводная, с заросшими камышом заболоченными берегами. Зарождаясь в китайской Джунгарии, река несёт в своих водах тонны ила – не потому ли она называется Или?

С Капчагаем связана одна из самых любопытных турксибовских историй. В начале 30-х годов руководство ВКП(б) решило, что новый социалистический Казахстан срочно нуждается в новой столице. Необходимо отметить, что к тому времени Казахская СССР сменила уже три столицы: Оренбург, Кзыл-Орду и Алма-Ату. Место для четвёртой столицы было выбрано на пересечении реки Или и трассы Турксиба (точнее, немного к западу). Название нового города – Казахстан – отличалось не столько оригинальностью, сколько претенциозностью: строители социализма явно претендовали на славу древней казахской столицы, города Туркестан. Как и было положено в те годы, решения партии начали стремительно воплощаться в жизнь. Был развёрнут и в кратчайшие сроки заселён «спецконтингентом» лагерь, построен Дворец культуры и даже железнодорожный вокзал. А вот рельсы подвести не успели: у партии нашлись более неотложные задачи, и строительство пришлось свернуть. Так и остался стоять посреди степи малюсенький посёлочек Казахстан с железнодорожным вокзалом, но без железной дороги.

А ведь есть что-то притягательное в Капчагае! Недаром руководство независимого Казахстана планирует расположить здесь новый международный аэропорт стоимостью около 400 млн. долларов США, который будет соединён с теперь уже бывшей столицей Алматы монорельсовой дорогой. Дай Бог, чтобы на этот раз удалось!

Алматы

Алматы (он же Алма-Ата, он же казачья станица Верный) – «Отец Яблок», бывшая столица Казахстана, город с населением более миллиона человек. Именно строительству Турксиба обязана она своим столичным статусом. Алматы – жемчужина Семиречья. С юга она касается предгорий Заилийского Алатау, с севера её поджимают пески долины Или. В Алматы есть трамваи (к сожалению, этот вид транспорта находится здесь на грани вырождения), троллейбусы и заброшенная детская железная дорога. Когда-то функционировала канатная дорога от бывшего проспекта Ленина к телевышке. С конца 80-х годов в городе строится метро. Насколько мне известно, все 6 станций и перегоны уже готовы. К сожалению, в последнее время стройка законсервирована. Подступающие грунтовые воды грозят затопить туннели и вызвать провалы грунта, но денег на продолжение строительства у города нет, несмотря на то, что президент Н. Назарбаев неоднократно обещал поддержать метростроевцев.

В Алматы две железнодорожных станции: Алматы-1 и Алматы-2. Алматы-1 построена непосредственно на Турксибе. Она сквозного типа, на ней останавливаются все поезда, проходящие по трассе. Отсюда же отправляются немногочисленные пригородные поезда. Станция находится довольно далеко от центра города. От неё на юг к центру ведет 9-километровая однопутная ветка до тупиковой станции Алматы-2. Когда-то на этой ветке имелись два промежуточных остановочных пункта – Элеватор и Роща. От Алматы-2 отправляются все поезда, для которых бывшая столица является начальным пунктом маршрута.

Паровоз Эш-4161 в депо Жамбыл

Наскальная живопись Майбулакского ущелья

Узун-Агач

Узун-Агач – по-казахски «Тополь». От станции до самого райцентра, посёлка Узун-Агач, еще около десяти километров, что лишний раз заставляет задуматься об осмысленности выбора трассы Турксиба. Узун-Агач – первая электрифицированная станция, которая встречается путешественнику, следующему от Алматы на запад. Несмотря на это, поезда продолжают свой путь под тепловозной тягой, так как ближайшее электровозное оборотное депо находится в Отаре, а до Алматы контактную подвеску никак не могут дотянуть по той же причине, что и закончить строительство метро в Алматы. Перспективы дальнейшей электрофикации Турксиба весьма туманные...

Поблизости находится уютное Майбулакское ущелье с наскальной живописью бронзового века.

Чу

Новое название этого города - Шу. Город с населением 40 тыс. жит. знаменит рекой Чу, текущей из ниоткуда в никуда, и Чуйской долиной. А Чуйская долина, в свою очередь, знаменита посевами конопли и красочно описана Чингизом Айтматовым в повести «Плаха».

Луговая

Луговая – официальная конечная станция Турксиба. Станция находится в посёлке Кулан (бывший Луговое). Впрочем, турксибовские поезда следуют далее – в Тараз (Джамбул), Шымкент (Чимкент), Арысь и т. п. А конечной эта станция является лишь для поезда Луговая - Бишкек. Так уж получилось, что когда-то бывшая магистральной линия от Луговой к озеру Иссык-Куль стала тупиковым придатком Турксиба.

Вот и закончилась наша 30-часовая поездка. На трассе Турксиба нас обслуживали семь локомотивных депо (не считая оборотных). Одно из них (в Чу) обслуживает и тепловозы (которых там почти не осталось), и электровозы, остальные шесть – только тепловозы.

БУДУЩЕЕ ТУРКСИБА

Турксиб переживает не самые лучшие времена. Утратив ореол ударной стройки первых пятилеток, он так и не стал новым «Шёлковым Путем» светлого рыночного будущего. Доходило до того, что на немногочисленных двухпутных участках трассы разбирали второй путь - Казахстану не хватало рельсов для строительства новых магистралей. Впрочем, в последнее время эта практика прекратилась. Не всё так трагично!

Я уже упоминал про строительство новой линии Аксу – Конечная стоимостью в 6,5 миллиарда тенге (примерно 85 миллионов долларов). Кстати, ввод этой линии в эксплуатацию намечался на ноябрь 2000 г., к 70-летнему юбилею Турксиба, но строители подзадержались. Кроме того, намечается прокладка магистрали Усть-Каменогорск - Чарская (143 км) и второго пути на участке Алматы - Чу.

Но пока основная точка приложения сил и денег – это станция Дружба. Расположенная на границе с Китаем, она играет важнейшее значение для всей Трансазиатской магистрали. Не случайно на её развитие Япония выделила кредит, превышающий 70 миллионов долларов. В рамках этого займа ведётся техническое переоснащение железнодорожного узла и реабилитация 21-километрового участка Актогай - Дружба со строительством новой ветки в обход озера Алаколь, уровень которого поднимается и подтопляет существующее полотно, что грозит безопасности перевозок.

Новая форма казахстанских железнодорожниц. Фото А. Саугабаева

Хочется надеяться, что Турксиб возродится из пепла, как птица Феникс, и по нему вновь, как и было задумано, пойдут поезда с сибирским хлебом и туркестанским хлопком. С

Здесь могла бы быть Ваша реклама! Пишите по адресу: semafor@narod.ru

ДЕЛА МУЗЕЙНЫЕ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ МУЗЕЙНЫЙ

справочная информация для любителей рельсового транспорта

подготовил Игорь Копайсов

- Центральный музей железнодорожного транспорта МПС России (ЦМЖТ)

http://www.allmuseums.spb.ru/mus_railtransp/general.shtml
http://www.museum.ru/Museum/RAILWAY

190068, Санкт-Петербург, Садовая улица, дом 50.
тел. (812)3151476, (812)1688005
Директор - Закревская Галина Петровна
Время работы: воскресенье - четверг с 11.00 до 17.00 (последняя экскурсия начинается в 16.00)
Последний четверг месяца - санитарный день
Метро Сенная Площадь, Садовая, далее по Садовой улице пешком 5 мин.
В музее работает киоск по продаже ж.д. сувениров, литературы

Филиалы ЦМЖТ МПС России:

✓ *«Музей отечественного мостостроения»*

Адрес: Санкт-Петербург, Красное Село, проспект Ленина, дом 77 (здание АО «Мостоотряд N 19»).

Экспозиция размещена в шести залах в здании АО «Мостоотряд N 19». Представлены модели мостов XIX - начала XX веков - шоссейных, городских; в двух залах представлены модели Петербургских мостов. Показаны инженеры и ученые - основоположники Российской школы мостостроения.

✓ *Открытая площадка на станции Лебяжье, Ораниенбаумской линии Октябрьской ж.д.*

На площадке представлено около 50 единиц уникального подвижного состава: паровозы ОД (1898 г.); ОК (1902 г.); ведущие советские паровозы Л-0001 (1945 г.), СУ-251-58; П36-0001 (1950 г.); один из последних паровозов П36-0249; электровоз "Советский Сурамский" СС 11-14 (1933 г.); одна из первых электричек СМ3-027, работавшая в 1928 г. на пригородной линии Москва-Мытищи; многие другие интереснейшие локомотивы.

Посещение только с группой (экскурсией) от музея.

- Центральный музей Октябрьской железной дороги (ЦМОЖД)

http://www.allmuseums.spb.ru/mus_oktrailroad/general.shtml

191025, Санкт-Петербург, Литейный проспект, дом 62.
тел. (812)2724477
Директор - Мисаилова Валентина Ивановна
Время работы: понедельник - четверг с 11.00 до 17.00

Метро Маяковская, Площадь Восстания, Владимирская, Достоевская. 1 мин. Пешком от угла Невского проспекта и Литейного/Владимирского проспекта.

Музей объединяет 28 филиалов, находящихся в Санкт-Петербурге, Москве, Ховрино, Бологом, Великих Луках, Дно, Пскове, Ржеве, Мурманске, Кандалакше, Петрозаводске. В музейное объединение входят единственный на сети дорог вагон-музей и первый в России Музей натурной железнодорожной техники в Шушарах под Санкт-Петербургом ("Паровозный музей").

Филиалы ЦМОЖД:

✓ *Музей натурной железнодорожной техники им В.В.Чубарова*

Санкт-Петербург, Шушары, пл. Паровозный музей

От Витебского вокзала на электропоезде до платформы Паровозный музей (выход из первых трех вагонов). Далее перейти на левую сторону железной дороги и пройти 150 метров вперед.

Время работы: среда - воскресенье с 11.00 до 17.00

- Музей истории локомотивного депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский (ТЧ-8)

Санкт-Петербург, Днепропетровская улица, дом 2
тел. (812)1684476

Пешком по путям от Московского вокзала до здания локомотивного депо (около 1 км, первое здание, встретившееся по пути).

Время работы понедельник-пятница с 9.00 до 16.00.

Открыт только для экскурсий, посторонние посетители пускаются по согласованию с директором.

- Музей истории рефрежераторного депо станции Предпортовая Октябрьской железной дороги

Санкт-Петербург, станция Предпортовая
тел. (812)1233608

На электропоезде с Варшавского/Балтийского вокзала до ст. Предпортовая.

Более 500 единиц хранения.

- Музей трамвайного парка N 2

Санкт-Петербург, Средний проспект Васильевского острова, дом 77
тел. (812)3215405 (секретарь парка)
Метро Василеостровская
Время работы понедельник-пятница с 8.30 до 16.30.
Около 3000 единиц хранения.

С

«ВОКЗАЛ ФОТОГРАФИЙ»

На этом сайте Вы найдете обширную коллекцию фотографий экспонатов МЖТ им. В.В.Чубарова, а также множество других интересных фотографий! ◆ http//vokzal.ivk.ru

МУЗЕЙНАЯ ФОТОГАЛЕРЕЯ

Фотографии некоторых экспонатов МЖТ им. В.В.Чубарова из коллекции Александра Кондакова

Паровоз П36-0251, последний паровоз Коломенского завода и 10420-й из общего числа выпущенных

Паровоз Су253-15 еще относительно недавно водил поезда недалеко от места нынешней стоянки

Экипаж паровоза П36-0251

У топки одного из музейных паровозов

Внимание музеям и музейным работникам!

Присылайте музейные новости и просто интересны статьи о железнодорожных музеях, их буднях и праздниках, новых поступлениях и потерях. Наш журнал с удовольствием опубликует Ваши статьи и сообщения. Кроме того просто присылайте координаты Вашего музея и известных Вам музеев рельсового транспорта, расположенных в Вашем городе. В планах редакции составления полного реестра таких музеев, расположенных на территории государств, ранее входивших в состав СССР. Адрес для писем и электронных сообщений указан в реквизитах журнала рядом с содержанием.

ПЕРЕСЛАВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК СООБЩАЕТ

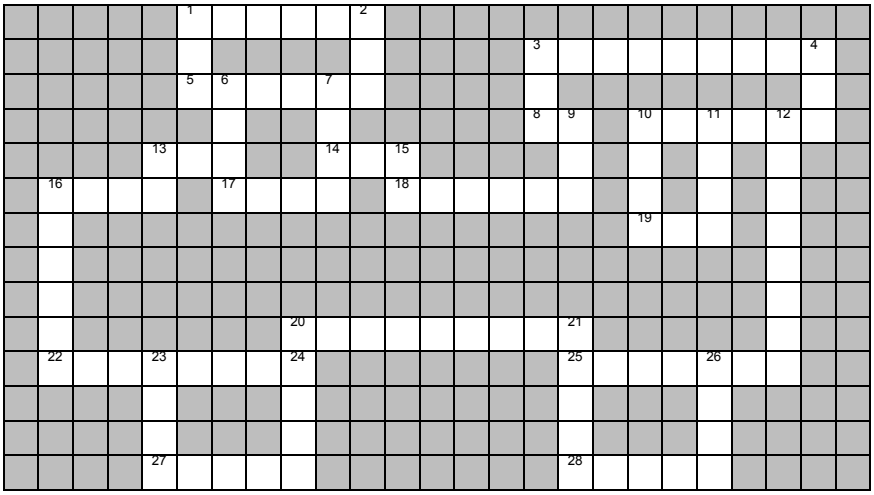
(на правах рекламы)

После 10-го января 2001 года Переславский Железнодорожный Музей, после долгой и продолжительной битвы со снегом, категорически закрывается вплоть до таяния снегов. Посещение музея до открытия на летний сезон (27 апреля!) возможно по предварительной договоренности - railpath@mail.ru , feldbahn750@mtu-net.ru и 751mm@mail.ru. Катание невозможно. Приносим свои извинения за возможные неудобства.

Посетите наш веб-сайт! ◆ http://www.pereslavl.com

НА ДОСУГЕ

ПАРОВОЗИК



По горизонтали:

1. Ласковое прозвище одного очень распространенного тепловоза, а ранее - одной из серий паровозов.
3. Автор одного распространенного в конструкции паровозов парораспределительного механизма.
5. Налет, остающийся в котле после кипения воды.
8. Распространенная в свое время серия отечественных паровозов.
10. Название ряда паровозов типа 2-3-2 на американских дорогах.
13. Тип инжектора (производитель) на многих дореволюционных паровозах.
14. Железнодорожное обозначение главного инженера депо.
16. Буква дореволюционного алфавита, примененная для обозначения серии паровоза.
17. Один из основных элементов машины или механизма, к которому крепятся остальные элементы.
18. В общем смысле - механизм для изменения направления движения.
19. Одно из самых известных российских акционерных обществ современности (аббревиатура).
20. Работник железной дороги, в чьи обязанности входит проверка состояния прибывшего на станцию подвижного состава.
22. Элемент чугунной решетки, применяемой в печах и в паровозах.
25. Автор одной из серий отечественных паровозов с буквой в обозначении, «взятой» от фамилии автора.
27. Конструкционный материал и станция недалеко от станции Липецк.
28. Станция Западно-Сибирской железной дороги, расположенная в одном из областных центров.

По вертикали:

1. Немецкий концерн, поставлявший до революции трамваи в Россию.
2. Буква дореволюционного алфавита, примененная для обозначения серии паровоза.
3. Деталь машины, передающая крутящий момент.
4. Архитектор, автор проекта нынешнего Московского вокзала в Санкт-Петербурге.
6. Станция на Дальневосточной железной дороге, одноименная с названием известной реки.
7. Опорная часть в некоторых механизмах, например, тележке.
9. Один из основных параметров поезда.
10. Тупиковая станция на Октябрьской железной дороге недалеко от границы России и Эстонии.
11. Неметрическая единица измерения, применяемая в машиностроении.
12. Видный деятель железнодорожной науки в честь которого, названа улица в Москве.
16. Один из внешних элементов паровозной будки.
20. Фирменный поезд Дальневосточной железной дороги.
21. Часть кузова, которая, обычно, есть у маневровых тепловозов отечественного производства.
23. Фирменный поезд (раньше два поезда), отправляющийся из Омска.
26.Станция Северо-Кавказской железной дороге, расположенная в городе-порте на Азовском море.

Составил А. Кондаков. **С**

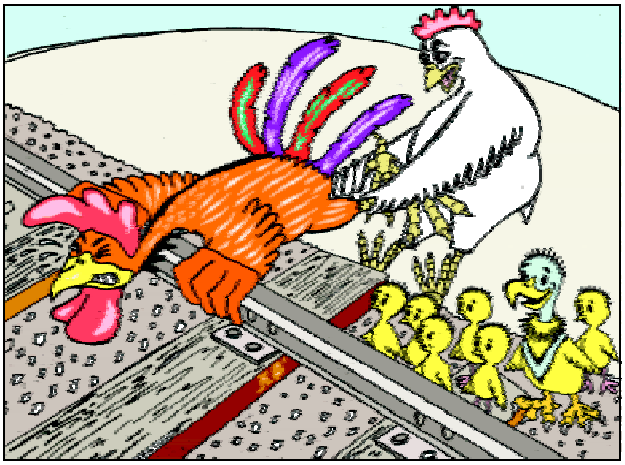
Ответы на кроссворд «Крестовина», опубликованный в предыдущем номере журнала:

По горизонтали: 2.Диспетчер. 8.Бутан. 22.Шлагбаум. 23.Болдуин. 24.Сормово. 25.Каганович. 26.Цилиндр. 27.Паром. 28.Купе. 29.Ревда. 30.«Декапод». 31.Тында. 32.Фидер. 33.Акбулак. 34.«Яуза». 35.Транзит. 36.Саботаж. 37.Трамвай. 38.АА. 39.Озинки. 40.Артышта. 41.«Аврора».

По вертикали: 1.Вестингауз. 2.Думпкар. 3.Рыбачье. 4.Башмак. 5.Вагонетка. 6.Плацкарта. 7.Линия. 8.Беговая 9.НЭВЗ. 10.«Овечка» 11.Ареда. 12.Индия. 13.Дрезина. 14.Уклон. 15.Ораны. 16.База. 17.Аскиз. 18.Уяр. 19.Атар. 20.ЗАТО. 21.ТЭП. 42. Керва. **С**

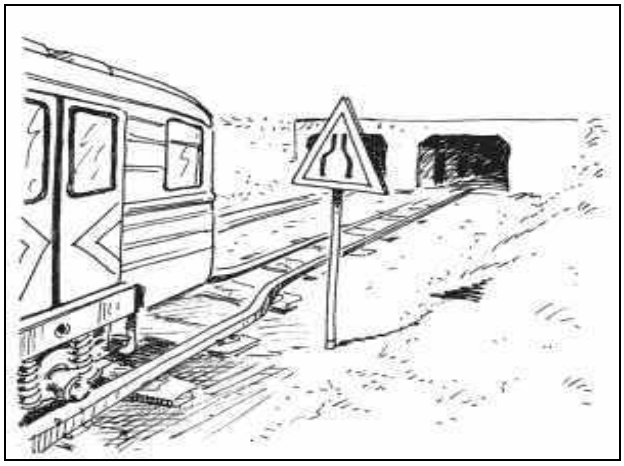
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КАРИКАТУРЫ

Карикатуры собраны Василием Зиминым и размещены на его сайте: http://cartoon.metro.ru



Александр Бабушкин (albak@cityline.ru, http://albak.narod.ru)
«У тебя орел родился, а ты - на рельсы!»

Драйвер (metrodriver@newmail.ru, http://metrosoft.narod.ru)
«Дотянуть до депо!»



Драйвер (metrodriver@newmail.ru, http://metrosoft.narod.ru)
«Внимание! Сужение дороги!»

Микола Воронцов (mikolav@online.ru, http://www.rimet.spb.ru)
«Поберегись!»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ АНЕКДОТЫ

☺ На перроне стоит мужик и смотрит вслед уходящему поезду. К нему подходит другой и спрашивает сочувственно:
- Опоздал?
- Нет. Спугнул.

☺ Мужик пришел наниматься на работу стрелочником. Его спрашивают:
- Что вы будете делать, если увидите, что два поезда едут по одному пути навстречу друг другу?
- Закрою семафор.
- А если семафор испортился?
- Разверну красный флажок.
- А если у вас не окажется флажка?
- Побегу за женой. Она у меня ужасно любит всякие катастрофы смотреть...

☺ Стоят Василий Иванович и Петька у ж/д полотна и разговаривают:
- Василий Иванович, а что это за фигня?
- Это, Петька, железная дорога!
- А длинные, железные, это что?
- Это, Петька, рельсы!
- А деревянные, поперек?
- Это, Петька, шпалы!
- А на фига они?
- А это, Петька, чтоб рельсы на колеса не наматывались!

БЕСПЛАТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Бесплатные объявления принимаются по электронной почте по адресу news@turksib.com. Максимальный объём 250 печатных знаков. Редакция не несёт ответственности за содержание размещённых объявлений. Редакция оставляет за собой право отказать в размещении объявления в журнале.

- ИЩУ информацию о Детских железных дорогах для развития сайта http://railways.id.ru. Адрес: 249034, г.Обнинск, ул.Гагарина, 51, кв.53, Сутягину Дмитрию Вячеславовичу. Тел. (08439) 38205, 33390 (с 12 до 24 МСК). ICQ: 25927180. E-mail: railways@postman.ru.
- ИЩУ эскизы тепловозов ТУ2, ТУ3, ТУ4, ТУ6А ТУ7, ТУ7А, а также их технические описания. Адрес: 249034, г.Обнинск, ул.Гагарина, 51, кв.53, Сутягину Дмитрию Вячеславовичу. Тел. (08439) 38205, 33390 (с 12 до 24 МСК). ICQ: 25927180. E-mail: railways@postman.ru.
- ИЩУ информацию по истории железной дороги на участке Бологое-Полоцкое - Невель (книги, служебные расписания, документы из архивов депо и станций, фотографии). Адрес: 129090, Москва, ул.Щепкина, 22, ЗАО «ИВК», Кондакову А.А. E-mail: vokzal@ivk.ru.
- ИЩУ информацию об узкоколейных железных дорогах быв. СССР. Интересуют фотографии, схемы, подв. состав (в особенности номера локомотивов). E-mail: gauges@turksib.com.
- ИЩУ информацию по истории Рязанско-Уральской ж.д., в частности, инфу обо всех станциях дороги в границах 1913 г., фото станций, вокзалов, депо, локомотивов, вагонов, судов флотилии РУЖД. 410031, Саратов, а/я 397, Зимину Василию, zimin@pvrr.ru, zimin@aport.ru, http://www.rugd.narod.ru

НАША ОБЛОЖКА

ПАРОВОЗЫ СЕРИИ «Tk3» ФИНЛЯНДСКИХ ДОРОГ

Александр Кондаков

Паровозы серии «Tk3» были чрезвычайно распространены на Финляндских железных дорогах. Дело здесь не столько в количестве (их было выпущено всего 160 штук), и не только в долгой жизни в производстве (с 1927 по 1953 год включительно). На этот раз просто «вышел» тот случай, когда конструкторам удалось создать на редкость неприхотливую, но надежную машину. В пользу слов о надежности говорит и тот факт, что до сих пор как минимум три «Tk3» используются в Финляндии в туристическо-развлекательных целях, и, вероятно, один в Англии (в Суффолке, где таких паровозов несколько). А всего сохранилось в мире около 40 таких паровозов, и большинство их находится на своей исторической Родине - в Финляндии. До 1940-х годов такие паровозы использовались и в районе нынешнего Зеленогорска (б. Териоки или Терийоки, в зависимости от прочтения финского названия) в окрестностях Санкт-Петербурга. В СССР такие паровозы не эксплуатировались, но один из них все-таки попал в Россию совсем недавно - музей железнодорожной техники имени В.В.Чубарова, что в Шушарах, выменял один экземпляр «Tk3» за паровоз ТЭ-3397.

С технической точки зрения паровоз представлял собой товарный паровоз со сцепным весом (с тендером) 78,2 тонны и осевой формулой «1-4-0» (в европейском варианте обозначения - «2-8-0»). Из отечественных паровозов отдаленным аналогом «Tk3» по своим характеристикам можно считать паровозы серии «Б», хотя последние и имели другую осевую формулу. Паровозы серии «Tk3» предназначались для эксплуатации на скоростях не выше 60 км/ч.

Паровозы выпускались тремя заводами - «Lokomo», «Tampella» и «Frichs Tanska». Соответственно и номера были сгруппированы в три «партии»: 1100-1118, 800-899 и 1129-1170. Примечательно, что практически не осталось паровозов, выпущенных «Tampella», но при этом уцелело много паровозов от «Frichs», где со второй половины 1940-х и строились «Tk3». Экземпляр, попавший в Шушары, построен на «Lokomo» в 1943 году и имеет заводской номер 143 (в общей серии номер 1105). Паровоз же, запечатленный на нижней фотографии имеет «липовый» номер 1819. На самом деле 1819 - это год образования пивоваренной компании «Синебрюхофф», в честь юбилея которой и оформлен так красочно этот паровоз. Реальный номер этого паровоза - 1151 и выпущен он в 1947 заводом «Frichs».

Необходимо заметить, что в Финляндии этот паровоз иногда обозначается также как «К5» и имеет собственное имя «Pikku-Jumbo». С

На последней странице обложки: верхняя фотография - паровоз Tk3-1105 в МЖТ им. В.В.Чубарова, фотография А. Кондакова; нижняя фотография - паровоз Tk3-1151 в цветах компании «Синебрюхофф» и «неправильным» номером 1819, фотография Saku Setala. Фотографии публикуются с разрешения авторов.

Уважаемые рекламодатели!
Ваша реклама могла бы быть размещена на обложке нашего журнала или на специальной цветной вкладке!

Пишите по адресу: semafor@narod.ru

1819