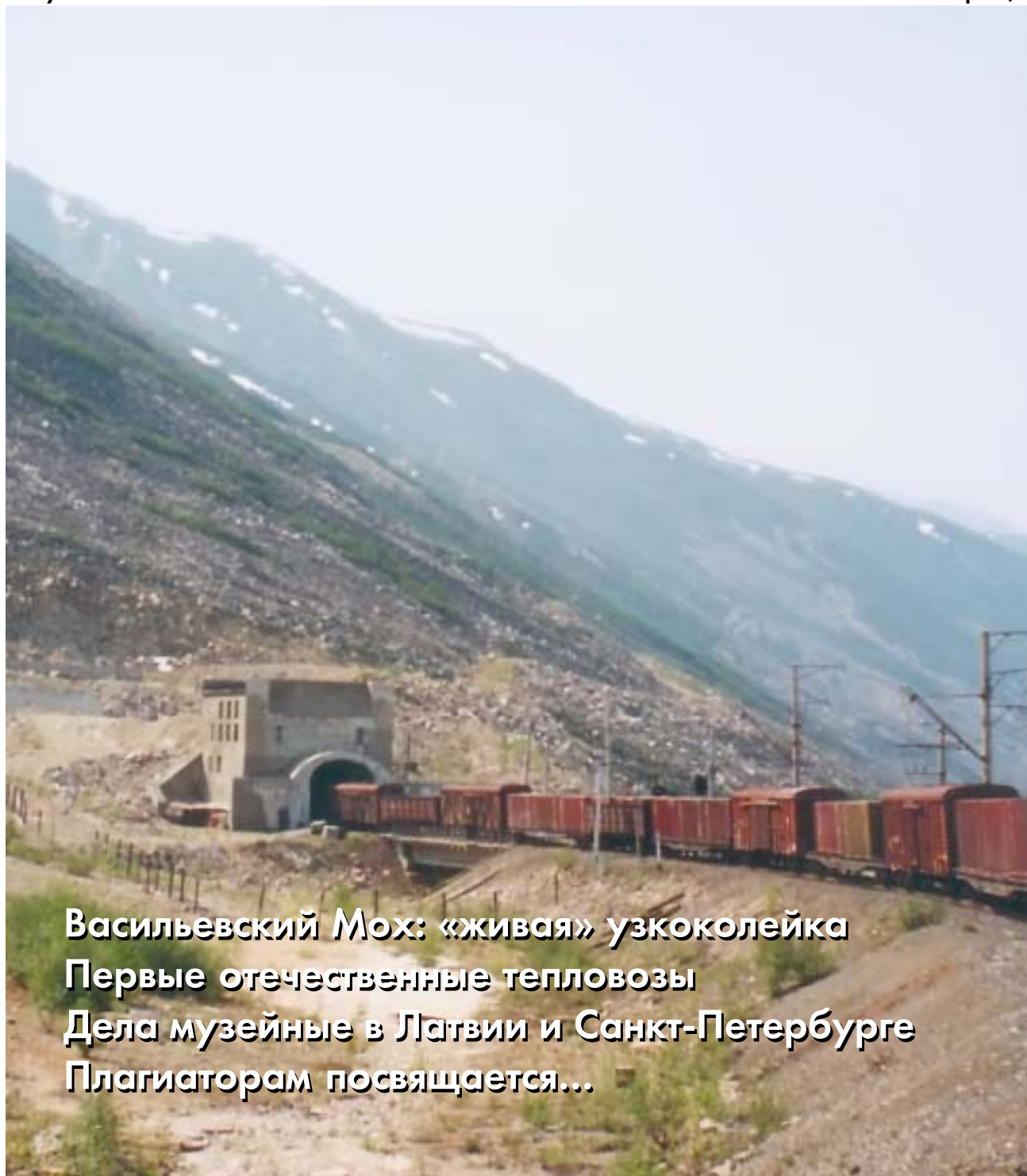


СЕМАФОР

Российский журнал для энтузиастов рельсового транспорта
Издаётся с ноября 2000 года

Август 2002 г.

Номер 1 (4)



Васильевский Мох: «живая» узкоколейка
Первые отечественные тепловозы
Дела музейные в Латвии и Санкт-Петербурге
Плагиаторам посвящается...

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Так сложилось, что подготовка этого номера заняла столько же времени, сколько времени ушло на подготовку двух предыдущих номеров. Есть этому и объективные, и субъективные причины. Только видимо не столь важны эти причины, гораздо важнее то, что четвертый (первый за 2002 год) номер вышел. Хочется опять отметить, что были опять письма от «доброжелателей» и «провидцев», обещавших, что любительские некоммерческие журналы больше трех номеров не живут и т.п. Иногда хотелось попросить авторов этих писем употребить свою эпистолярную «энергию» во благо другим: например, учитывая, что некоторые из указанных авторов работают (или работали) на железной дороге, рассказать что-нибудь интересное со страниц «Семафора». Пока же обращаюсь ко всем читателям журнала и авторам — страницы «Семафора» всегда могут быть предоставлены для Ваших, интересных для любителей железных дорог всех видов колеи, материалов. Адреса, куда можно присылать материалы или их анонсы, можно найти в реквизитах журнала рядом с содержанием.

Не хотелось бы загадывать, но в планах редколлегии есть и публикация специальных тематических приложений к журналу. В случае их появления, они будут размещаться на всех страницах «Семафора» в интернете. По объему эти приложения могут быть и больше, чем один номер журнала.

В одном из предыдущих номеров журнал уже обращался к железнодорожным (просто дорожным, деповским и т.п.) музеям с предложением присылать материалы о себе в «Семафор». Предложение остается в силе: в разделе «Дела музейные» всегда найдется место рассказу о любом таком музее.

Последнее на что хотелось бы обратить внимание в этом обращении к читателям (но не последнее по важности) — на проблему соблюдения авторских прав. Проблема плагиата в этом номере посвящена отдельная статья, но это только малая часть того, что хотелось бы сказать на эту тему. Особенно хочется обратить внимание ленивых журналистов и сайтостроителей на эту статью. В контексте же «Семафора» лишний раз надо отметить, что какое-либо цитирование и копирование материалов, размещенных в «Семафоре» возможно только по согласованию с авторами материалов. И никак иначе.

Лучше работать вместе и делать интересный журнал, чем воровать и публиковать статьи и сайты с ворованным содержанием.

Александр Кондаков, главный редактор



Новый мост через Амур на закате в 2001 году

СЕМАФОР

Российский журнал для энтузиастов рельсового транспорта

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

Издаётся с ноября 2000 года

№ 1/2002 (4)

Редакция:

Александр Кондаков alexander@kondakov.ru
(главный редактор)

Дмитрий Зиновьев dimych@attbi.com

Василий Зимин zimin@ruzgd.ru

Олег Измеров press@admin.debryansk.ru

Сергей Сигачёв transport@transsib.ru

Игорь Копайсов ikop@narod.ru

Верстка:

Владислав Е. Топчиев vlad@nemono.ru

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

Адрес:

Россия, 410031, г. Саратов, а/я 397, Зиминову В.Г.

E-mail: semafor@narod.ru

Веб-сайт: <http://semafor.narod.ru>

Авторы:

Т. Алтбергс (Рига)

В. Буркова (Хабаровск)

В. Зимин (Саратов)

Д. Зиновьев (Бостон)

О. Измеров (Брянск)

Д. Кабанов (Москва)

А. Кондаков (Москва)

А. Ломов (Москва)

А. Мицкевич (Иыхви)

С. Сигачёв (Хабаровск)

А. Попов (Москва)

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 © 2000-2002 г. —
журнал «Семафор» и коллектив авторов.
Все права защищены.**

СОДЕРЖАНИЕ

<u>SUMMARY</u>	2
<u>КРУПНЫМ ПЛАНОМ</u>	
НИХОН-НО ТЭЦУДО (2)	3
ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НОВОМОСКОВСКА	10
<u>ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ</u>	
ПОЛЕТ «МЕЧТЫ»	12
ПЕРЕКРЕСТКИ ВЕЛИКИХ ЛУК	19
<u>ТЕХНИКА</u>	
ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ (ЧАСТЬ 2).....	22
ДЕНЬ «М62» (ЧАСТЬ 2).....	26
<u>ФОТО НОМЕРА</u>	32
<u>ПАУТИНА</u>	
КАК УКРАСТЬ МИЛЛИОН ИЛИ ПРОСТО – КАК УКРАСТЬ?	33
<u>ДЕЛА МУЗЕЙНЫЕ</u>	
СОХРАНЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИСТОРИИ В ЛАТВИИ	36
НОВЫЙ СТАРЫЙ МУЗЕЙ	37
<u>ИЗ АРХИВОВ</u>	
РАСПИСАНИЕ ЛЕНИНГРАДСКОГО ВОКЗАЛА 1959 г	38
<u>ЮМОР</u>	
КУРЫ НА ЕЛКАХ	39
<u>НА ДОСУГЕ</u>	
КРОССВОРД «С ДЕФЕКТАМИ»	40
<u>НА НАШЕЙ ОБЛОЖКЕ</u>	
АМУРСКОЕ ЧУДО XX ВЕКА	41
<u>БЕСПЛАТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ</u>	41

1 стр. обложки — подъем на Северомуйский перевал, съемка из окна ВЛ-85 (фото С. Сигачева).

SUMMARY

This is the fourth issue of the Russian-language magazine for railway enthusiasts. The magazine is still published by a group of railway fans — participants of the mailing lists 1520mm@yahoogroups.com (in Russian) and 5feet@yahoogroups.com (in English). The magazine is available for download for free as a PDF file or as a collection of PDF files, and can be freely printed and distributed.

NIHON-NO TETSUDO, by D. Zinoviev

This time, our overseas author Dmitry Zinoviev brings us to Kansai Region of Japan - namely, to the city of Osaka and its suburbs. Under the consideration is the Osaka subways, railways, monorails, funiculars, and other types of guided vehicles. Have a lunch on board the Shinkansen «bullet train», enjoy vintage D51 class steam locomotives in Tsukuba and Osaka, climb the misty mountains — and a lot more!

THE PECULIARITIES OF THE RAILWAY NOVOMOSKOVSK, by D. Kabanov

The town of Novomoskovsk, 200 km south of Moscow, is small. But a real railway fan can find here a lot of interesting places to visit.

THE «DREAM» FLIGHT, by A. Lomov and A. Popov

It was a long and winding journey, as two railfans from Moscow tried to reach a working narrow-gauge system near the city of Tver (former Kalinin). Luckily, their effort was compensated in full. Share their bright reminiscences and enjoy the photographs!

THE CROSSROADS OF VELIKIE LUKI, by A. Kondakov

From the very beginning of the XXth century, the life of the town of Velikie Luki in Pskov Region of Russia was indivisibly linked to the Railway. The were the better times, and there were the worse times... Alexander Kondakov continues his story about the stations on the Bologoe — Polotsk line.

THEY WERE THE FIRST, by O. Izmerov

Oleg Izmerov of the Bryansk Works completes his story of the first Russian diesel locomotives. They became real masterpieces of the Russian engineering thought. Some design solutions discovered almost a century ago, are still widely used at home and abroad.

THE DAY OF M62, by O. Izmerov

In spite of being one of the most widespread locomotives in the world, M62 («Mashka», «Marusya», «Lyudmila») diesel locomotive and the history of its creation and development is still terra incognita. How did a twin-section 2M62 come into being? What other locomotives have been developed based on the M62 design?

HOW TO STEAL A MILLION, OR... HOW TO STEAL?

By A. Kondakov, S. Sigachev, and V. Zimin

Every Web master (including those of railway-related Web sites) invests tremendous effort and a lot of personal time into the development of exciting exclusive contents of his site. However, some «authors» follow the thorny path of stealing the copyrighted materials and deploying them in their Web pages, as well as in local and professional newspapers. This is a report of some of the most recent cases of plagiarism.

RAILWAY PRESERVATION IN LATVIA, by T. Altbergs

A small review of the state of railway preservation efforts in Latvia, prepared by the former director of the Riga railway museum.

THE NEW OLD MUSEUM, by A. Kondakov

In August 2001, a new railway exposition opened in Saint Petersburg. A brief story of the Varshavsky (Warsaw) station museum can be found in this article.

OFF THE DUSTY SHELF: LENINGRADSKY TERMINAL, 1959, from the collection of I. Lapshov and A. Kondakov

A must for timetables fans! The timetable of passenger trains from the Leningradsky terminal in Moscow, as it used to be in 1959, accompanied by a picture of one of the trains.

OUR BACK COVER, by V. Boorkova

The Amur River Bridge in Khabarovsk is one of the most impressive installations in the Transsib. It has been recently rebuilt, but it has not become less impressive.

AT THE END

As always — railway crossword, humor, cartoons, classified ads...

SOME INTERESTING PLACES IN RUSSIAN RAILWAY WEB FOR ENGLISH-SPEAKERS (OUR ADVERTISEMENT)

«KHARKOV STATE ACADEMY OF RAILWAY TRANSPORT (KHSART)» — official site of ex-Kharkov Institute of Railway Transport Engineers (Ukraine) has a brief description about history of the Academy. Visit us online at: <http://kart.kharkov.com/eng/index.shtml>

«RAILNET» — site presents historical St.-Petersburg tram cars and multiple tips from history and nowadays, rail-related links and another projects info. Visit us online at: <http://www.mapserv.com/railnet/e/>

«KAZAN TRAM» — small, but informative page with map and routes of trams in Kazan (Tatarstan). Visit us online at: <http://untifler.narod.ru/>

«RAILWAY TERNOPOL» — site with timetables, maps and other usefull railway information of Ternopol region (Ukraine). Visit us online at: http://www.railway.te.ua/ind_gb.htm

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

НИХОН-НО ТЭЦУДО (2-я часть)

Железные дороги Японии глазами русского путешественника

Вскоре после публикации первой части моих заметок о японских железных дорогах в журнале «Семафор» мне предоставилась возможность в очередной раз посетить Страну Восходящего Солнца.

На этот раз официальной целью поездки был доклад на заумную тему на международной конференции по электронике в городе Осака, а неофициальной — максимально масштабное исследование железнодорожного и родственных ему видов транспорта во всех их проявлениях (собственно железные дороги, метрополитены, монорельсы и фуникулёры). «Искпедиция» проходила по следующему маршруту: аэропорт Нарита в Токио—«наукоград» Цукуба—Токио—Осака—аэропорт Кансай, и заняла целую неделю. Было снято пять фотоплёнок (к сожалению, в связи с недостатком места привести все фотографии в этой статье не представляется возможным*).

В путешествии меня сопровождали мои японские друзья и коллеги «по основной специальности» Синичи Ёрозу и Ёсио Камеда, которые принимали посильное участие в фотосъёмках и в переводе пояснительных надписей и путеводителей с японского на английский, за что им огромное спасибо!

ЦУКУБА

Небольшой японский городок Цукуба, расположенный в 40 км к северо-востоку от Токио, представляет из себя японский вариант подмосковной Черноголовки: «наукоград», построенный чуть ли не посреди чистого поля в шестидесятые годы и буквально нашпигованный научно-исследовательскими заведениями. Именно по этой причине моё третье путешествие по Японии началось с Цукубы. С моей точки зрения и с точки зрения ферроэквинологии**, Цукуба обладала одним серьёзным недостатком: в ней не было железных дорог! Впрочем, как выяснилось впоследствии, этот недостаток оказался не таким уж фатальным.

Первый же день в Цукубе я начал с просмотра небольшой брошюры с описанием достопримечательностей города, найденной в гостиничном номере. Каково же было моё изумление, когда я обнаружил, что за время моего отсутствия в городе (то есть за пару лет) Цукуба предприняла решительную попытку изменить свой железнодорожный статус! Администрации города и префектуры Ибараки совместно с руководством железнодорожной компании «JR East» решили построить новую скоростную пригородную линию Токио—Цукуба, чтобы связать интенсивно развивающийся город со столицей страны. Строительство планировалось завершить немногим более чем за два года, к июлю 2001 года, но по

каким-то неизвестным мне обстоятельствам оно затянулось, так что попользоваться свежееоткрытой линией мне не удалось. Тем не менее в центре города мною была обнаружена стройплощадка с котлованом для нового подземного железнодорожного вокзала, совмещённого с наземным автовокзалом. Работа на стройке кипела, и у меня нет никаких сомнений, что в следующий раз я смогу попасть в Цукубу на электричке (впрочем, до следующего раза ещё надо дожить).

Второй сюрприз был преподнесён городом Цукуба буквально на следующий день. Из путеводителя по «ферроэквинологическим» местам Японии следовало, что в городском парке имеется железнодорожная экспозиция (к чему бы это?). Я бы никогда не попал в этот загадочный парк, если бы не повестка дня, согласно которой как раз на обеденное время был назначен невероятно скучный доклад. Скучный, замечу, как для меня, так и для С. Ёрозу! Мы незамедлительно воспользовались этой возможностью и уже через пять минут были в парке. Экспозиция действительно оказалась весьма скромной: старинный семафор, одиноко торчащий посреди асфальтовой площадки, с трудом узнаваемый вагон дизель-поезда «Ки-Ха»-04-8 и... «мой любимый, мой хороший» паровоз серии Д51 номер 70, самая популярная серия в до- и послевоенной Японии. Паровозы Д51 («дэ го-ичи») до сих пор с успехом трудятся на железных дорогах Кореи, Китая, Юго-Восточной Азии и, конечно же, Сахалина! По



Паровоз Д51-70 и дизель-поезд «Ки-Ха»-04-8 в Цукубе

крайней мере один из уцелевших сахалинских Д51 был недавно восстановлен до рабочего состояния и используется для туристических поездок. Но Сахалин, как известно, далеко, а Япония — рядом.

Я облазил паровоз со всех сторон, немало смутив японских мам, выгуливавших в парке детишек. С помощью С. Ёрозу была переведена на английский грозная иероглифичес-

* Полную коллекцию фотографий можно посмотреть по адресу: <http://parovoz.com/stories/japan2.html>

** Ферроэквинология (лат. Ferrоequinologia) — дословно: «наука о железных конях», увлечение железными дорогами.

кая надпись на тендере, оказавшаяся копией нашего «Берегись контактного провода!» Кто бы мог подумать...

На этом моё знакомство с ферроэквинологией Цукубы подошло к концу, если не считать фотографии входных туннелей станции Цучюра, сделанной мной во время ожидания электрички на Токио.

ТОКИО

Столицу Японии и один из самых больших городов мира мы миновали в суете и толчее. Ставшая уже знакомой пересадка на станции Уэно с электрички из Цучюры на электричку Кольцевой (Чюо) внутригородской линии, ещё две



Турникеты станции Цучюра

остановки — и мы на центральном вокзале, собственно на станции Токио. Билеты на всю дорогу от Цучюры до Осаки были куплены ещё перед посадкой на электричку, поэтому мы направляемся к платформам скоростных электропоездов «Синкансэн» напрямую, минуя билетные кассы и лишь «скармливая» очередной картонный магнитный билетик очередному турникету. Поезд, похожий на фюзеляж огромного самолёта с обрубленными крыльями, медленно подползает к перрону, гудя кондиционерами и электродвигателями. Наши места — в «зелёном» вагоне (здесь сиденья и билеты — с номерами, гарантированно не придётся ехать стоя, хотя и цена повыше). Мой первый вопрос: «А не пора ли нам подкрепиться?» Японцы загадочно усмеваются и соглашаются, после чего Ёсио остаётся в поезде караулить вещи, а мы с Синичи выходим на платформу и заходим в расположенный там киоск. В киоске — «Товары в дорогу»: готовый японский зелёный чай в разнообразных упаковках и ящички «бенто», такая же неизменная принадлежность путешествующего японца, как варёная курица, лучший друг советского пассажира. В ящичках — суши, соленья, рис, жареное мясо, свежие овощи. Всё это упаковано в картонную коробку с характерным железнодорожным пейзажем на обложке.

Возвращаемся в вагон. Поезд плавно трогается с места, загорается электронное табло в конце салона с надписями по-японски и по-английски, включается магнитофон с приветственной музыкой... и раздаётся громогласный шорох распечатываемых «бенто». Наш вагон на четверть часа превращается в вагон-ресторан. Вкусно, аппетитно, но, как потом оказалось, не слишком питательно...

Последнее, что я успел рассмотреть в Токио, — опоры строящегося монорельса, который в самом недалёком будущем соединит центр города с юго-восточными районами.

ЭДО* — ОСАКА

Путешествие из Токио в Осаку на скоростном поезде «Синкансэн» (дословно «Новый поезд», а вовсе не «поезд-пуля») неумотительно и занимает около трёх часов при средней скорости движения 250 км/ч. Трасса проходит по роскошным залитым водой рисовым полям, по чайным плантациям префектуры Сизуока, знаменитой своим белым чаем, по узким горным долинам центральной Японии (ныряя из тоннеля в тоннель), пересекает широкие мелкие каменистые горные реки... Я попытался было подсчитать число тоннелей и мостов на линии, но сбился, дойдя до сотни.

На протяжении примерно половины маршрута параллельно линии «Синкансэн» идёт нескоростная линия капской колеи (1067 мм). На ней были обнаружены огромные сортировочные станции Сизуока, Нагоя и Хамамацу.

Наконец под монотонное бормотание девушек, развозящих по проходу мороженое, бутерброды и прохладительные напитки, мы прибыли в Осаку.

ОСАКА

За время визита в Осаку предполагалось предпринять как экстенсивное, так и интенсивное изучение местных ферроэквинологических достопримечательностей. Под экстенсивным изучением понималось посещение максимального числа линий и станций с последующим фотографированием. Под интенсивным — изучение различных сторон функционирования железнодорожного транспорта, которые по тем или иным причинам были недоступны во время моих предыдущих визитов в Страну Восходящего Солнца.

Как говорил незабвенный Остап Бендер, «погода благоприятствовала любви»: окна моего гостиничного номера выходили прямо на станцию Сэнри-Чюо осакского мо-



Осакский монорельс

норейса. Эстакада монорельса проходила под моими окнами буквально на расстоянии пары сотен метров. Более того, выяснилось, что на заседания мне предстоит ез-

* Эдо — старое название Токио



В вагоне монорельса

дять ежедневно на этом самом монорельсе, а в сотне метров от гостиницы находилась одноимённая станция Осацкого метрополитена. Более удачное расположение звёзд трудно было представить.

Монорельс

Поскольку уж речь зашла о монорельсе, остановлюсь на некоторых деталях его конструкции. Несущая эстакада монорельса представляет из себя две железобетонные балки $1 \times 1 \text{ м}^2$ в сечении каждая (все размеры даны ориентировочно). Эстакада находится на железобетонных столбах такого же сечения высотой примерно 15 метров. На балках на боковых сторонах смонтированы токонесущие металлические рельсы. Впечатляют уклоны эстакады: временами они достигают 10° ! Поезда состоят из четырёх вагонов на резиновом ходу, соединённых тамбуром и управляемых машинистом. Вагоны как бы «охватывают» свою балку эстакады с боков и даже частично снизу. Боковые колёса удерживают состав в вертикальном положении. Составы разгоняются до скорости 30-40 км/ч, расстояние между станциями около двух километров. Поезда следуют с 5-50 утра до 23-40 вечера с интервалом 12 минут.

Монорельс проходит по северной оконечности города и соединяет старый осакский аэропорт с Экспоцент-



Поезд Осацкого метро (зелёная линия) на станции «Бентенчо»

ром и со станцией Кадома-Си. Всего на линии монорельса 16 станций. Имеется также ответвление от станции Бампаку-Кинэн-Козн до станции Хандай-Бйоуин-Маэ.

На той же станции Бампаку-Кинэн-Козн находится депо с весьма развитым путевым хозяйством (возможно, не единственное). Я насчитал как минимум 12 путей, на одном из которых стояли агрегаты, весьма похожие на автомотрисы! К сожалению, фотосъёмка депо была отложена на последний день и не состоялась по причине обрушившегося на Осаку тропического ливня. Особый интерес представляют стрелки: фрагмент эстакады укреплен на подвижной платформе и переводится (точнее, переезжает на специальных колёсиках) из одной позиции в другую наподобие остряка. Процесс перевода стрелки автоматизирован и занимает не более 15 секунд.



Электропоезд компании Хансин на станции Аманасаки

Метрополитен

Осака — третий по величине город Японии с населением более 5 миллионов человек. В городе имеется семь линий метрополитена. Каждая линия имеет название и ассоциированный цвет: Мидосудзи — красная, Танимачи — фиолетовая, Ёцубаси — синяя, Чюо — зелёная, Сенничимаэ — розовая, Сакайсудзи — коричневая, Нагахори — светло-зелёная.

Кроме того, на всех схемах метро показана также линия Нанко-Порттаун. О ней речь пойдёт в разделе «Новый Трамвай». На момент моего визита в системе насчитывалось 146 станций, 21 пересадочный узел, четыре пересадки на монорельс и многочисленные пересадки на железные дороги. Подземно-подводный участок «Асасибаси»—«Осакако» был пущен буквально накануне. Кстати, попутно выяснилось, что и в соседнем Киото была пущена вторая линия метро (Тозай).

В метро имеются как подземные, так и надземные участки (на эстакадах).

Поезда каждой линии и указатели в переходах окрашены в соответствующий цвет, что существенно упрощает ориентацию. Названия станций на платформах и станций назначения на кабинках электропоездов, как и везде в Японии, написаны иероглифами и японской и латинской азбуками.

Мне удалось прокатиться на поездах всех линий и заснять поезда зелёной и красной линий, и ни разу не удалось заблудиться, несмотря на то, что большинство станций, особенно подземных, имеют по несколько выходов (на станции «Танимачи 6 Чоме», например, 23 выхода!).

Стоимость проезда в метро зависит от расстояния. На каждой станции висит таблица стоимости проезда от этой станции до всех остальных. Автоматы продают картонные билетки на одну либо на несколько поездок. Можно также купить проездной на один день. Каждую пятницу и 20-го числа каждого месяца можно купить специальные льготные проездные, действительные в течение именно этого дня (эти проездные называются «Я-сегодня-без-машины»). Билет любого типа должен быть «скормлен» турникету как при входе в метро, так и при выходе. При попытке выйти на станции, находящейся в более дорогом тарифном поясе, турникет закрыва-



Железнодорожная станция Осака-Умеда

ется и просит доплатить разницу в стоимости проезда в специальном автомате. Так же дополнительно надо платить за проезд через свежепостроенный туннель под Осацкой гаванью («Новый Трамвай») и станция «Космоплощадь» зелёной линии).

Никакой обещанной невозможной толкучки в вагонах метро я не наблюдал. Может, не сезон, конечно, но иногда удавалось даже ехать сидя. Вагоны весьма просторные и удобные. Во всех вагонах — кондиционеры, на окнах — шторы, что особенно

полезно в разгар палящего осакского лета на надземных линиях. В вагонах, как правило, огромное количество школьниц-японок, которые не отрываются от своих миниатюрных мобильных телефончиков и старательно отводят глаза от непонятно как затесавшегося в метро белого мужчины.

В процессе осмотра метро меня заинтересовала фраза, произнесённая диктором (магнитофоном?) на станции «Эсака», промежуточной станции красной линии: «Спасибо за пользование Осацким метрополитеном!» При следовании в обратном направлении тот же голос на той же станции произнёс: «Спасибо за пользование линией Кита-Осака Кюко!» Кроме того, на схеме метро часть красной линии к северу от «Эсака» была показана тонкой линией, а к югу — широкой. То же самое происходило с коричневой и зелёной линиями.



Поезд дальнего следования на улицах Осаки

Как выяснилось впоследствии, различные участки линий метро имеют разную административную принадлежность. В целом метрополитен является муниципальным предприятием города Осака, но перечисленные выше окраинные участки каким-то образом находятся в собственности частных компаний. В частности, участок коричневой линии от «Авадзи» до «Каварамачи» оказался юридически не чем иным, как Киотской линией частной пригородной железной дороги Ханкю.

Железные дороги

Количество железнодорожных линий, пронизывающих Осаку, не менее впечатляюще, чем число линий метрополитена. Город обслуживает железнодорожная компания JR West (линии Киото, Кобе, Тозай, Кольцевая, Сакурадзима, Ханва, Яматодзи, Гаккенто-си и, конечно, Синкансэн), а также частные компании Ханкю (линии Кобе, Такаразука и Киото), Хансин (линия Ниси Осака), Нанкай (линии Ханкай, Уэмачи, Сиомибаси и Главная), Кейхан (Главная линия), Сэмбоку (линия Косоку) и Кинтецу (линии Нара, Осака, Хигаси Осака и Минами Осака).

Кольцевая линия JR соединяет все остальные линии JR. На ней находится, в частности, главные вокзалы города — станции Осака-Умеда и Теннодзи. Большинство линий частных железных дорог также либо пересекают Кольцевую, либо начинаются в непосредственной близости от неё.

Общее ощущение от железнодорожной Осаки: «электрички спуют!» Действительно, куда ни положишь взгляд — всюду бегут разноцветные электропоезда (они, как и поезда метро, окрашены в цвет своей линии). Интервал движения на большинстве линий — 5–10 минут, редко больше получаса. Многие поезда идут полуэкспрессом, с остановками только по крупным станциям.

На многих частных линиях (например, на Хансин) поезда совсем короткие, по два вагона, и проводник хвостового вагона перед отправлением даёт жизнерадостный свисток, высунувшись в боковое окно кабины.

Следует признать, что пригородное сообщение в Осаке и окрестностях организовано невероятно эффективно (с точки зрения пассажира). В частности, я собрался посетить фуникулёр на гору Такаясу-Яма, находящийся (согласно схеме) на некой тупиковой ветке в достаточном удалении от города (километров 30; о том фуникулёре — особый разговор!). Я сел на электропоезд Осакской линии компании Кинтецу, доехал за полчаса до станции Ямамото (дословно — «Подножье Горы») и приготовился ждать «челнока» до собственно горы. Не тут-то было! «Челнок»-электропоезд, состоящий из двух вагонов, подкатил к противоположной сто-

роне платформы буквально через минуту! Я даже не успел достать фотоаппарат! Быстро высадили пассажиров, машинист перебежал из теперь уже хвостовой кабины в головную, помощник — в обратном направлении, свисток — и «челнок» резво покотился в гору по нехилому уклону.

Через десять минут я уже был на конечной станции Сигисан-Гучи («Ущелье Горы Сиги»), где меня уже ждал фуникулёр. Наверное, излишне повторять, что билет от Осаки до самой вершины горы, включая фуникулёр, и обратно был куплен мною в самой Осаке.

Второй пример нетрадиционной организации движения связан с электропоездом JR, идущим из Осаки до нового международного аэропорта Кансай, выстроенного, к слову сказать, на искусственном острове. Этот электропоезд состоит из восьми вагонов. Нетрадиционность заключается в том, что



Паровозы D51-2 и C62-26 в музее в Осаке

на одной из станций вагоны расцепляются, и первые пять идут собственно в аэропорт, а хвостовые три — в город Окаяма, расположенный на другой ветке. О предстоящей расцепке поезда постоянно напоминают по трансляции, а также при посадке (на платформе напротив каждой двери каждого вагона нарисован иероглиф «Аэропорт» либо «Окаяма»).

Одно из самых приятных впечатлений от Осаки — подъём на небоскрёб «Син Умеда Сити» немеряной высоты (тогда небоскрёбов ещё не боялись). Буквально с высоты птичьего полёта оттуда открывается вид на все железнодорожные мосты через одну из самых широких рек Осаки, а также на вокзал Умеда и на железнодорожный контейнерный терминал. На сделанных не особо профессиональным фотоаппаратом фотографиях отчётливо видны все пути и стрелки.

Вскоре после спуска с небоскрёба во время прогулки по центру города меня поджидал ещё один приятный сюрприз. Я только что пересёк пустынную и, на первый взгляд, полузаброшенную однопутную ветку, как позади меня раздался характерный звонок, который в Японии предупреждают во-

дителей и пешеходов о приближении поезда к переезду. Откуда-то с небес начала спускаться на тросах сеть во всю ширину улицы, выполняющая функции шлагбаума. Я обрадовался в надежде сфотографировать что-нибудь вроде замызанного маневрового тепловозика, толкающего перед собой пару порожних цистерн, и расчехлил фотоаппарат. И вовремя! Потому что если бы я этого не сделал, то корил бы себя до конца поездки. Из-за угла здания вылетел с характерным свистком на умопомрачительной скорости пассажирский поезд дальнего следования! Нет, не «Синкансэн», конечно, но и не маневровый тепловоз!

Железнодорожный музей

И всё-таки основной достопримечательностью Осаки, несомненно, является Музей современных видов транспорта (фактически — железнодорожный музей). Музей находится в здании станции Бентенчо Кольцевой линии JR (там же, на эстакаде, находится станция «Бентенчо» линии Чюо Осакского метрополитена) и на прилегающей к станции территории вдоль эстакады Кольцевой линии. Музей состоит из более чем десяти залов и трёх экспозиций под открытым небом. Среди экспонатов музея особо хочу отметить кабину скоростного поезда «Кодама», связавшего Осаку и Токио в 1958 г. и возвестившего о начале электровозной эры в пассажирских перевозках; «препарированный» головной вагон поезда «Синкансэн» серии О (первая серия); скоростной вагон на магнитной подвеске с линейным электродвигателем



Электровоз ДД54-33 в музее в Осаке и электропоезд Кольцевой линии JR

МЛ-500, поставивший в 1979 г. мировой рекорд скорости (517 км/ч); головной вагон электропоезда серии 101 60-х гг.; симулятор электропоезда серии 221, позволяющий посидеть на месте машиниста и «проехать» электричку от Осаки до Кобе; многочисленные фотографии, рисунки, модели локомотивов, вагонов и станций, схемы, оборудование железных дорог и диспетчерских пунктов и т.п. Один зал музея отведен под автомобильные, морские и воздушные перевозки.



Скоростной дизель-поезд дальнего следования серии 81 в музее в Осаке

Во дворе музея стоят: магистральные паровозы Д51-2 и Ц62-26 и маневровый паровоз серии 233; семафор; маневровый тепловоз ДД13-638 (первый тепловоз, увиденный мной в Японии!); скоростной дизель-поезд дальнего следования серии 81 (первый скоростной дизель-поезд в Японии).

У северного входа на станцию Бентенчо вдоль эстакады Кольцевой линии находятся ещё несколько экспонатов. Это магистральный грузовой тепловоз ДД54-33, электровоз ДЕ50-1 и несколько пассажирских вагонов.

Музей работает ежедневно, кроме понедельника, с 10 утра до 5 вечера. Вход в музей стоит 400 иен (около 100 р.)

Фуникулёр

Утром очередного рабочего дня, рассматривая роскошную карту города Осака и его окрестностей, я обратил внимание на несколько фуникулёров, ведущих на вершины близлежащих гор. Несмотря на то, что фуникулёры однозначно не относятся к железным дорогам, они всё-таки перемещаются по рельсам. Осознание этого родства побудило меня



Фуникулёр на вершине горы Такаясу-Яма

посетить один из фуникулёров, тем более что он находился в конце уже упомянутой выше «челночной» ветки Ямамото–Сигисан-Гучи железной дороги Кинтецу. Сам фуникулёр также принадлежит компании Кинтецу, что позволяет в кассе на безлюдной вершине горы покупать билеты до любой железнодорожной станции Кинтецу!

Фуникулёр оказался тридцатиместным жёлтым вагончиком на кабельной электротяге с пантографом на крыше и пультами управления в обоих концах салона. Я был единственным пассажиром, едущим вверх. Тем не менее вагончик отправился со станции строго по расписанию (предусматриваемому получасовые интервалы движения).

Я попытался поудобнее устроиться на сидении, посев на то, что проектировщики установили его под углом 30° к горизонтали. Примерно посередине подъёма, как и следовало ожидать, обнаружился разъезд. Наш (точнее, мой) вагончик благополучно разминулся со встречным. Машинисты помахали друг другу руками. Вскоре за разъездом путь стал круто забирать вверх. Тут-то я оценил всю мудрость проектировщиков: если бы сидения были горизонтальными, пассажиры при подходе к крутому участку маршрута просто съехали бы с них на пол!

Метров через сто после разъезда вагончик проследовал через тоннель и наконец подплыл к платформе конечной станции Такаясу-Яма. Машинист вышел из вагона и, не обращая на меня внимания, отправился болтать с кассиром. Вся поездка заняла 8 минут. Относительная высота подъёма составила 430 метров.

Внизу в тумане угадывались на горизонте силуэты осакских небоскрёбов. Где-то там десятки набитых электричек и «Синкансэнов» перемещали миллионы японцев между сотнями станций и полустанков. А здесь, на заросшей лесом вершине горы, рядом с неуклюжим павильоном верхней станции стояла почти абсолютная тишина, нарушаемая только трелями соловьёв. Пахло мокрой травой, цветами и смолой. Хотелось стать отшельником, даосским монахом, художником, поэтом и философом. Но я был всего лишь ферроэквинологом и отчасти физиком, поэтому через десять минут я вернулся к платформе, показал свой обратный билет тому же самому машинисту и в гордом одиночестве спустился обратно на равнину.

«Новый Трамвай»

Последний эпизод моего ферроэквинологического исследования Осаки был связан с так называемым «Новым Трамваем» (Osaka New Tram, ONT). На схеме метро ONT был показан как отдельная линия (голубая) от станции «Суминоэкоэн» синей линии до станции «Космоплощадь» зелёной линии. Отдельные участки ONT, судя по надписям, принадлежали компаниям «Линия Нанко-Порттаун» и «Транспортная Система Порты Осака». На той же схеме были показаны 10 станций. Естественно, что я не мог не заинтересоваться словом «трамвай» в названии этой линии и, предвкушая увидеть навороченные высокотехнологичные японские трамваи, отправился в последний день своего пребывания в Японии в район Осацкого порта.

Разочарование было жестоким. ONT оказался четырёхвагонными «электробусами» на резиновом ходу, опять-таки на железобетонной эстакаде. В бетон были вмурованы направляющие брусья, служащие одновременно контактными рельсами. «Поезда» обслуживаются без машиниста (то есть действительно управляются электроникой) и курсируют по зоне Осацкого порта каждые пять минут. Депо находится в районе станции «Накафуту». За предпоследней станцией «Торговый Центр-Маэ» эстакада плавно уходит в тоннель. Там организована пересадка с «трамвая» на зелёную линию метро. Почему это «чудо» называется трамваем — это осталось для меня загадкой.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Сей труд не является ни техническим описанием железных дорог Японии, ни путеводителем по ферроэквинологическим местам. Это расшифрованная запись моей диктофонной кассеты, облагороженная и снабжённая фактами из привезённых из Японии брошюр и фотографиями. Не судите строго. Я просто хотел донести до читателя разнообразие и красоту железных дорог Страны Восходящего Солнца. Если вам удалось это почувствовать — значит, моя цель достигнута.

Д. Зиновьев

ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НОВОМОСКОВСКА



Половинка тепловоза 2М62У-0011 в составе дизель-поезда ДПМ-1 на Павелецком вокзале Москвы

Новомосковск, лежащий в 200 км к югу от Москвы и в 60 км к востоку от Тулы, заинтересовал меня уже давно. Дело в том, что это не совсем обычный город. Статус города село Бобрики получило в 1930-е годы в связи с развитием промышленности в этом регионе, в 1934 город был переименован в Сталиногорск и в 1961 году получил нынешнее имя.

При взгляде на карту бросается в глаза его четкое разделение на две далеко разнесенные части, жилую и промышленную, что, в свою очередь, стало причиной еще одной особенности: в Новомосковске, окруженном со всех сторон полигоном дизельной тяги, имеются линии внутригородских электропоездов (рассказ о них будет чуть позже). Зато в наследство от времен, когда Новомосковск был райцентром Московской области (до 1957 года), сохранился маршрут прямого пассажирского поезда Новомосковск—Москва, на который в июне 2000 года вышел «новый» демиховский дизель-поезд ДПМ-1.

И, наконец, главная железнодорожная достопримечательность города — детская железная дорога. Само по себе существование ДЖД в одном из российских городов удивления не вызывает, но в большинстве случаев они строились в городах — центрах соответствующих железных дорог. Здесь, однако, решение о строительстве принималось не железнодорожным руководством, а трудовым коллективом одного из городских предприятий. Дорога, открытая в 1955 году, двухкилометровым кольцом охватила городской парк с

прудами. С момента создания ДЖД на ней работали паровозы серий Гр и 159, позже появился тепловоз ТУЗ. К настоящему моменту все они уже списаны, а на кольце работают ТУ2-126 и ТУ2-241, полученные из уничтоженного депо Тула-Лихвинская (оттуда же передан еще не доехавший до ДЖД тепловоз ТУ2-033). Используется 4 вагона ПВ-51, каждый со своим собственным именем.

ДЖД работает летом по выходным, поезда отправляются каждые 20 минут. По ходу движения поезд дважды пересекает небольшой ручей, считающийся истоком Дона. Собственно ключ, с которого начинается великая русская река, бьет в 200 м к югу от стрелочного поста №2. Дорога оборудована автоблокировкой и поездной радиосвязью.

Депо, оба стрелочных поста, билетные кассы и учебный корпус расположены на ст. Березки. На кольце есть 2 платформы: Юннатская и Пионерская, однако, поезда проходят их без остановки. На ст. Березки два пути, на первом — боковая высокая платформа. Перед станцией имеется эмуляция переезда (в действительности это пеший переход). Северная часть кольца проходит параллельно пути широкой колеи перегона Урванка—Московская. Работники ДЖД используют такое соседство с выгодой для себя, облегчая доставку ПС на кольцо: тепловозы и вагоны просто переставляют краном с платформ прямо на рельсы узкой колеи.



Схема ДЖД, предоставлена автором сайта <http://railways.id.ru>



Поезд прибывает на ст. Березки

Теперь в двух словах опишем новомосковский уникум под названием «внутригородские электрички» или S-Bahn. Причина этого нечастого явления (в России подобный случай имеет место лишь в Волгограде) в устойчивом массовом перемещении жителей между жилой и промышленной частями города. Существует легенда, согласно которой перед руководством города и заводов стоял выбор между прокладкой трамвайной линии (как, например, в Рязани или Старом Осколе) и использованием железнодорожного транспорта. Выбор был сделан в пользу второго, поскольку в часы «пик» только железная дорога могла переварить огромный однопольный пассажиропоток.

В городе существует стержневая линия Бобрик-Донской—Маклец с совместным движением электро- и дизель-поездов и две ветки от нее: Урванка—Московская и Урванка—Анилиновая (на них уже только электропоезда — полновластные хозяева). Электрички ходят из Бобрика и Московской до Урванки, Северной или Маклеца, а также по маршруту Московская—Анилиновая (всего 2 пары). Некоторые рейсы согласованы по пересадкам с дизелями в Маклеце, Урванке и Бобрике. Почти все электропоезда, встреченные нами, были круглоголовыми ЭР2 (919, 920, 924, 969, 1003, 1004, 1006, 1007), за исключением одной плоскомордой ЭР2-1108.

И в заключение еще один интересный факт, прибавляющий Новомосковску железнодорожного колорита: до войны существовала железнодорожная линия от платформы Московская через центр города на юг, возможно, до ст. Сборная-Угольная. Поезда ходили по Московской улице, как трамваи по выделенному полотну. В городском музее имеется живописная фотография паровоза в окружении городской застройки. К сожалению, в связи с необходимостью разгрузить центр города от грузовых перевозок эта ветка была упразднена и по состоянию на 1964 год уже не существовала.



Дизель-поезд Д1-500 на ст. Новомосковская-1



«Платформу Пионерская поезд проследует без остановки»



Электропоезд ЭР2-1006 на платф. Московская

Примечания:

1. Все данные приведены по состоянию на август 2001 года.
2. Подробнее о новомосковской ДЖД можно прочесть на сайтах <http://railways.id.ru> и <http://home.tula.net/edward/nmsk>
3. Краеведческий музей находится на ул. Комсомольская, 28
4. Для желающих посетить Новомосковск можно отметить, что на площади у ст. Новомосковская-1 существует гостиница (стоимость двухместного номера около 250 руб.).

Д. Кабанов



Что такое "Детская Железная Дорога" ?

Все о детских железных дорогах: история, настоящее, фото, подвижной состав, станции и многое другое
<http://railways.id.ru>

ВЕСИ И ГЛУХОМАНИ**ПОЛЕТ «МЕЧТЫ»****Экспедиция в Васильевский Мох**Предвкушение

Электричка Москва—Тверь отправлением в 22:04... Последний поезд, овеянный легендами. Именно он снижал себе славу первой ступени на пути к Северной Пальмире, ибо этой электричкой пользуется подавляющее большинство из тех, кто предпочитает добираться из Москвы в Петербург «на собаках». Мы же выбрали данный поезд в качестве начальной стадии нашего путешествия в Васильевский Мох, маленький поселок в Тверской области, славный тем, что вокруг него раскинулась огромная по нынешним меркам торфовозная узкоколейная система.

По замыслу, мы должны были прибыть в Тверь поздней ночью, в районе часа; там подождать первый пригородный поезд до Васильевского Мха отправлением в 5:19



Вид на реку Тьмаку в Тьвери

утра, и около шести быть на месте. Бытует мнение, что с первым поездом Тьверь—Васильевский Мох согласован пассажирский узкоколейный состав. Но судьба распорядилась иначе... В Тьверь к часу ночи мы не попали. Не попали мы туда ни к двум, ни даже к трем. И виной всему отнюдь не полчасовая задержка с отправлением нашего электропоезда (это весьма обыденно на Октябрьской железной дороге), а самое настоящее ЧП.

До Клины и даже чуть дальше мы добрались без эксцессов, было чуть больше полуночи. Но на станции Решетниково наша электричка первый раз остановилась на весьма долгое время. По главному пути в сторону Петербурга один за другим пронеслось несколько скорых поездов, и мы подумали, что нас попросту поставили под обгон. Однако наличие большого количества рабочих с фонарями, суетившихся около нашего состава, постепенно начало вселять некое смутное волнение.

Через 20 минут, однако, мы отправились дальше. Пересекли Ивановское водохранилище («Московское море»), насладившись его ночным видом из выбитого окна, и вскоре прибыли на станцию Редкино. Но спустя несколько секунд после отправления от платформы электричка во второй раз намертво остановилась.

Выглянув из окна, мы увидели несколько пучков света около предыдущего вагона. Сначала мелькнула мысль, что локомотивная бригада воспользовалась большой по времени стоянкой и решила осмотреть тележки (только зачем?). Но... они не думали отходить от второй тележки третьего вагона нашей ЭР-7041. Скоро погас свет. Конечно, мы никуда не опаздывали, но хотелось знать, что случилось. В конце концов, нам надоело сидеть на нашем месте и мы перебрались к разбитому окну.

Попытка выяснить у машиниста о случившемся к успеху не привела, так как он наш вопрос просто проигнорировал. Нам оставалось только ждать и наслаждаться ночным видом и пением птиц. Наконец один из станционных работников отправился к хвосту, и мы наконец-то выяснили, что полетела букса. Он так же сообщил, что из Калинина нам на подмогу едет тепловоз. Сообщив это, рабочий отправился по своим делам.

А тем временем машинист с помощником принялись отцеплять вагоны. Разъединив провода, они спустили воздух из магистралей (процесс занял где-то 10—15 минут). Мы немного послонялись по вагону, открыли двери — без давления в напорной магистрали это можно было сделать рукой; послушали, как локомотивная бригада с молотком и матюгами пытается разъединить автосцепку. Скоро наступила тишина... Все замерло в ожидании нашего спасителя-тепловоза.

Мы тем временем опять пристроились около окна. Тут к нам подошел рабочий и мы с ним поговорили о ж.д. Сказали, куда едем и зачем. Он был удивлен, но все-таки польщен. Как выяснилось, он бывший торфяник и об узкоколейке знает не понаслышке. Поинтересовался, зачем так далеко ехать, если вот тут рядом тоже есть узкая колея.

Надо сказать, что к этому времени мы остались одни в вагоне. Почти весь народ, как выяснилось позже, спал во

вагоне. Почти весь народ, как выяснилось позже, спал во

вагоне. Почти весь народ, как выяснилось позже, спал во

вагоне. Почти весь народ, как выяснилось позже, спал во



Глухое пересечение в депо



Станция колеи 1520 «Васильевский мох»

втором вагоне и в голове. Туда, кстати и переселили всех пассажиров злополучного третьего вагона. Пару раз прошла милиция, поинтересовались — куда едем? Но работники правопорядка даже не проверили у нас документы, не говоря уже о билетах (коих, разумеется, не было).

«Стою на полустаночке...» — почему-то вспомнились слова из этой песенки. Мимо нас без передышки пролетали скорые поезда, ведомые неуклюжими «теремками» ЧС2Т и хищными ЧСб. Наконец вдаль забрезжил свет прожектора нашего спасителя. Как выяснилось, им оказался ЧМЭЗ-5690. Насчет номера мы не уверены, но можем сказать точно, что машинист нашего спасителя и вез нас в Васильевский Мох на пригородном поезде.

В разговоре с рабочим было выяснено, что пригородного поезда отправлением в 5:19 уже давно не существует. Есть поезд в 5:50, но по воскресеньям он не ходит (а свой вояж мы запланировали как раз на воскресенье, и оно, собственно, уже наступило — в тот момент, когда наша безжизненная электричка ждала подмоги в забытом Богом Редкино, куранты на Спасской башне пробили три часа ночи).

Путеец рассказал, что ближайший пригородный до Васильевского Мха отправится только в 8:16, причем его поведет тот самый машинист, что и «нашу» ЧМЭшку.



Ремонтные работы

Тепловоз, меж тем, прицепили в хвост нашего поезда, и электричку, за исключением отцепленных первых двух вагонов, протаскили несколько сот метров в сторону Москвы до пригородной платформы станции Редкино. Там был отцеплен вышедший из строя третий вагон, после чего мы, используя главные пути, совершили маневр с целью восстановления с головной секцией состава. За это время мы внимательно изучили скоростную подвеску контактного провода на главном ходу. Зрелище впечатляет: это нечто такое космическое-инопланетное.

Наконец «чмэзик» отцепили, и у электрички снова появились признаки жизни — зажегся свет, заурчали компрессоры. Спустя несколько минут наш поезд был отправлен. На тверскую землю наши ноги ступили в пятом часу утра, когда на востоке слегка забрезжил рассвет.

На пути в это время стояла какой-то дальний поезд. Его проводницы и поздние пассажиры смотрели на нас, как на марсиан. Но нам уже было море по колену, и мы с гордым видом, мол, так и надо, отправились на вокзал изучать расписания.

Восходящее Солнце было решено встречать на берегу Волги. Неспешным шагом мы направились в центр, вдыхая прохладу и свежесть предутренней тишины. Про-



Тепловоз ТУ4-1603 в депо

шлись по главным улицам и площадям Твери, вышли на набережную. Был полный штиль — даже деревья не шелхнутся. Впервые в жизни мы увидели Волгу, могучую реку, над которой вечно гуляет вольный ветер, зеркально гладкой. На фоне почти полного отсутствия вокруг людей и машин создавалось впечатление, что время остановилось, и все застыло на месте, замерло, как на огромном панорамном снимке. Красный краешек Солнца показался за горизонтом, и первые лучи озарили город. Снова начинается жизнь!

Прогулявшись вдоль Волги по обеим ее сторонам, мы отправились обратно к вокзалу, куда и пришли к половине восьмого утра. Наш пригородный поезд, составленный из нескольких общих вагончиков с сиденьями из наборных дощечек, уже стоял у перрона с открытыми дверями. Двери в вагонах не закрываются — видимо, содержать штат проводников накладно, да и скорости не те... Мы осведомились — а как же в зимнее время? Как оказалось, зимой все



Диспетчерский пункт. Позывной «Мечта»

двери, напротив, закрыты, а вход возможен только в первый тамбур первого вагона и, соответственно, в последний — последнего.

Отправившись строго по расписанию (как ни странно), около 9 утра мы были в Васильевском Мхе.

В самом начале путь ветки Тверь—Васильевский Мох проложен прямо рядом с городскими домами и очень гармонично вписывается в окружающий ландшафт. Потом он петляет по полям, пересекает по мосту Тверцу, проходит мимо маленьких деревенок... При этом поезд движется довольно медленно, что позволяет неспеша, с чувством, толком и расстановкой осматривать окрестности. Однако, честно говоря, к концу пути мы уже начали подремывать. Но вскоре мы прибыли на конечную...

Лиха беда — начало

Узкоколейку в Васильевском Мхе искать не нужно: поселок буквально пронизан ее бесконечными нитями. Путь развитию узкоколейной станции Васильевский Мох позавидовала бы, наверное, даже станция Москва-Сортировочная. В Васильевском есть даже жесткие пересечения путей.

Сперва мы, естественно, с детским изумлением беспорядочно пометались туда-сюда, сфотографировали два тепловозика... Но мы же ехали сюда не за этим! Нам хотелось именно на тот гипотетический согласованный поезд, который уходит в шесть утра!

Попытка идти за толпой, которая дружно пошла в одном направлении окончилась неудачей — они все очень быстро разбежались по дачам. Кто-то еще говорил своим спутникам, мол, не опоздать бы на автобус!

Горестные мысли об упущенном счастье снова привели нас на пассажирскую станцию ширококолейной линии, ведущей в Тверь. Там мы подошли к дежурной и попытались

узнать, ничего ли ей не известно о пассажирском движении по узкоколейке. Та посоветовала обратиться в диспетчерскую УЖД и показала туда дорогу.

На путях мы встретили бригаду рабочих, и для верности спросили про диспетчерскую у них. Женщина, представившаяся как «путевой мастер», взялась проводить нас до диспетчерской, расспрашивая нас, кто мы и откуда, красочно рассказывая в ответ о своей нелегкой работе. Российская глубинка! Лишний раз подтвердился тезис о том, какие же в провинции кристально чистые и открытые люди! Все те, с кем



Пульт управления тепловозом ТУ7-2988, на котором мы ехали

мы общались на узкоколейной станции, а таковых было не менее десятка, отнеслись к нам как к долгожданным гостям, порадовались нашему приезду, скрасившему их однообразный быт, поделились своими проблемами и ответили на все наши вопросы про узкоколейку.

И вот мы на втором этаже ветхого каменного домика с деревянной пристройкой, в диспетчерской. Ее позывной — «Мечта». Нам так хотелось, чтобы наша мечта, мечта покататься на узкоколейном поезде, сбылась...

В диспетчерской нам сказали, что скоро погонят порожняк на поля торфоразработки и посоветовали ехать



Законсервированные тепловозы и пожарный поезд. ТУ7 на переднем плане ещё на ходу



8-осный транспортер (тара 14,5 тонн, грузоподъемность 38 тонн)

вместе с тем составом. Мы справились относительно времени его отправления, в результате чего нас попросили подойти в диспетчерскую через часок. Сфотографировали на память пульт связи, огромные листы с графиками и служебные карты линий узкоколейки, развешенные на стене, мы отправились исследовать депо. Кстати, мы выяснили протяженность линий: 88 километров. Это касается части системы, расположенной до Романово; дальнейшее развитие в компетенцию нашей «Мечты» не входит.

Зверинец

Итак, мы в депо. Как приятно на совершенно законных основаниях, не остерегаясь злого вечно пьяного дядьку-сторожа, бродить между вагончиками и тепловозами, заходить в ангары и служебные постройки, открыто переписывать на листочек номера!

Итак, ниже приводим список всего тягового подвижного состава, обнаруженного нами в депо. Звездочка стоит напротив номеров тех локомотивов, которые в данный момент на ходу.

TU4-1603*, TU4-1736*, TU4-2381, TU4-2753, TU6П-0016*, TU7-1482, TU7-1515, TU7-1827, TU7-2988*, TU7A-2857.

Также, забегая вперед, скажем, что на станции 8-й пост нами были обнаружены TU4-2014 и ЭСУ2А-139*, на полях торфяных разработок — ЭСУ2А-947*. Не можем с уверенностью сказать, приписаны ли все они к депо Ва-



Машина для снятия бровки

сильевский Мох или же принадлежат другой системе, что за Романово. На полях видели останки ЭСУхи, на которой номеров и след уже простыл, а в депо был замечен непонятный агрегат с подъемником, на котором было мелом написано TU4-1783. Кустарная переделка?!

Теперь — о вагонах. Очень много демиковских грузовых, используемых для перевозки торфа — никак не менее сотни. Наблюдалось также с два десятка цистерн для горючего, несколько пожарных цистерн для воды, окрашенных в красный цвет. Удивил нас 8-осный транспортер (тара 14,5 тонн, грузоподъемность 38 тонн). Видели останки немецкой (судя по еле разборчивому клейму) деревянной теплушки; три снегоочистителя (на одном из них — заводская табличка, выпуск 1955 года), машину для снятия бровки. Так же у «главного хода» обнаружено хитрое сооружение, представляющее собой установку, смахивающую на бур, укрепленную на кирпичном здании. Как выяснилось, это устройство для взятия проб торфа из вагона, для проверки его влажности. Ютятся в депо также останки самоходной электростанции СЭПЗ красной окраски с надписью «пожарный». По словам рабочего — это что-то типа мотовоза с помпой. Теперь гниет, так как на пожарном поезде стоит насос с электродвигателем.

Здание депо, судя по выложенной кирпичом дате, сооружено в 1953 году.

Час пролетел совершенно незаметно, и уже пора возвращаться в диспетчерскую...



Немецкая теплушка. Надпись в торце

Дальний рейс

«Мечта» проинформировала нас, что маршрут уже готов, и нам надо идти на линию, ждать поезда. В мгновение мы очутились в назначенном месте, и увидели приближающийся составчик, ведомый тепловозом TU7-2988. Из кабины вышел помощник машиниста и жестом попросил перевести стрелку, напротив которой мы стояли. Один из нас с удовольствием проделал эту работу. Локомотивчик притормозил, и мы запрыгнули на подножку, зашли в кабину. Естественно, сразу же были сделаны фотографии пультов управления машиниста и помощника — в TU7 два пульта, ориентированных встречно, дабы удобно было управлять тепловозом при движении в обе стороны.

За тепловозиком тянулась вереница из 20 с лишним порожних вагонов. Мы взяли курс к полям торфоразработки. Там предстояло эти вагоны оставить и ехать обратно резервом.

До станции 5-й пост, первой после Васильевского Мха, до коей ехать около 20 минут, тянулась двухпутка. Правда, один из путей, кстати, по словам старенького машиниста, более новый, не используется, так как хуже старого. Рельсы поржавели, путь зарос травой.

Меж тем, на станции 5-й пост нас ожидал пассажирский локомотив ТУ6П, увозящий рабочих, и мы сначала хотели вернуться с ними вместе. Но вкус дальней дороги пересилил даже желание прокатиться на столь редкостном тепловозе, и мы не стали слезать. До полей торфопереработки было около двух часов пути (при этом поезд с вагонами идет со скоростью около 15 км/ч).

Сама станция 5-й пост — детище прогресса. Это единственная на всю систему станция, оборудованная устройствами СЦБ: автоматическими стрелками (!) и светофорами, как мачтовыми, так и карликовыми. Они работают, но как-то сами по себе. Сложилось впечатление, что машинисты их игнорируют. По крайней мере, на обратном пути мы спокойно проехали на красный. Мачтовые светофоры есть и на станции Васильевский Мох, но там они не работают и заколочены досками крест-накрест.

Надо сказать, что различные прогрессивные идеи на исследованной нами УЖД не заканчиваются великолепием устройств СЦБ. Так, в 80-е в порядке эксперимента на ряде тепловозов и вагонов устанавливались автосцепки и применялось пневматическое поездное торможение! Но новшества не прижились...

В ближайших окрестностях Васильевского Мха еще кое-что напоминает о цивилизации — слева и справа от дороги можно наблюдать редкие домики, дачные участки, огороды. Дальше начинается лес, прерываемый мостом шоссе Р-84 над узкоколейкой, после станции 5-й пост — автодорожный переезд (с шлагбаумом, управляющемся из диспетчерской 5-ого поста) параллельной дороге Р-84 трассы, оборудованный по всем правилам. После переезда узкоколейка идет параллельно шоссе на поселок Восток, пересекая речку Оршу по мосту. Автодорожный мост расположен рядом с узкоколеечным.

За Востоком (с этим поселком, как мы понимаем, совпадает

станция 8-й пост, обозначенная на двухкилометровке как Оршино), начинаются непроходимые болота, испещренные мелкими озерами. Там в несметных количествах обитают чайки и утки. По словам локомотивной бригады, водятся в тех местах и бобры, а в озерах, даже самых маленьких, полно рыбы. Караси живут даже в канавах с водой, оставшихся со времен прошлой торфодобычи. А вот в крупных озерах — Оршинском, Глухом, Светлом, Щучьем — водятся даже сомы и щуки. По рассказу машиниста, зимой приходилось видеть прямо на путях зайцев. Все местное население, надо понимать, промышляет охотой и рыболовством — машинист говорит, что ружья



Схема в диспетчерской Перегрузки-1, Перегрузки-2 и депо

имеются чуть ли не в каждом втором хозяйстве.

В районе торфоразработок система разветвляется на множество направлений. По пути к нашей цели мы отклонились по двум стрелкам. Там, куда мы прибыли, был разъезд. Оставив порожняк на одном из путей, тепловоз совершил маневр на другой путь, и мы отправились назад.

Состояние путей, конечно, не позволяет гонять поездам с максимально возможной скоростью, но находится в весьма неплохом (по сравнению с той же Мещерской системой) состоянии, хотя локомотивная бригада и выражала постоянно свое недовольство. Но их понять можно, по словам они раньше без особых проблем ездили со скоростью 50—60 км/ч. А сейчас очень здорово шатает. На некоторых участках, например около километрового столба «11» шатанье переросло в несколько сильных рывков влево-вправо. По словам машиниста, штормит на 4 балла.

На некоторых участках, в частности, от Васильевского Мха до 5-го поста, уложены бетонные шпалы, чего мы не видели еще нигде. Тип используемых рельсов — Р24, на «немагистральных» путях попадаются и Р18.



5-й пост. Автоматическая стрелка

Кстати, раз уж речь зашла о марках рельсов, то стоит отметить, что на путях широкой колеи на станции Васильевский Мох уложены рельсы Р50.

Без вагонов мы ехали, конечно же, быстрее — машинист не оглядывался назад, как бы что не сошло с рельсов. Случаи схода вагонов с рельсов достаточно часты, особенно по весне, когда пути от влаги могут проседать. Вдоль линии то тут, то там действительно валяются перевернутые кверху дном вагоны... (в одном месте видели, что сразу сошли с рельсов 5 вагонов).

На наш вопрос «а что с ними делают дальше?» машинист ответил, что мощным краном ставят обратно на рельсы, после чего везут в ремонт...

Обратно мы ехали вне кабины, а на открытой площадке перед ней, стоя, как на палубе прогулочного теплохода, наслаждаясь окрестными видами. Где-то на середине пути «Мечта» вызвала бригаду нашего тепловозика — надо было ехать в Оршу, чтобы отвезти хлеб. На станции 5-й пост в тот момент находился тепловоз ТУ4-1736, и ему было указано подождать нас. Таким образом, на самой прогрессивной станции мы сделали пересадку и, пе-



ТУ6П-0016 на станции 5-й пост

регрузив хлеб, поблагодарив бригаду «семерки» за замечательную экскурсию, и до Васильевского Мха добрались уже в кабине ТУ4. По сравнению с ТУ7 этот тепловозик довольно примитивный — тесная кабина, пульт управления с одной стороны (хотя наиболее важные органы управления продублированы справа и слева от пульта), нет открытой площадки. В кабине было очень душно. Машинист работал один, причем стоя — все сиденья в кабине были сломаны.

Возвратившись, мы еще раз зашли в диспетчерскую, чтобы поблагодарить гостеприимную «Мечту» и попрощаться с



Насосный агрегат пожарного поезда (предположительно бывшая СЭП4 или СЭП3)

ее работниками. Нас пригласили приехать снова в июле, когда начнутся торфоразработки в районе Орши. Мы пообещали обязательно приехать (правда, в итоге эта поездка так и не удалась. Что ж, поедем следующим летом).

Напоследок мы побродили по вагонному парку, посмотрели заправочную станцию тепловозов. Очень похоже на АЗС — такие же шкафы с «пистолетами».

Дорога домой

От Васильевского Мха до Твери можно доехать по шоссе; собственно, раз в несколько часов между тверским автовокзалом и Мхом курсируют маршрутки в виде автобусов-«пазиков». Но шоссе в дневное время крайне малодоступное — в десять минут в сторону Твери проходят одна-две машины, да и те до отказа забитые возвращающимися дачниками и их вещами.

В наших замыслах было застопить кого-либо с целью добраться до железнодорожного переезда на полпути до города. После переезда располагается живописный железнодорожный мост через Тверцу (по нему, по всей вероятности, можно ходить пешком, ибо охраны в радиусе версты



ЭСУ2А-139 на станции 8-й пост

замечено не было), вблизи которого можно было бы обосноваться с костерком, шашлычком, пивом и т. д.

Нам удалось застопить «Газель» с водителем и одним пассажиром, но они сказали, что могут взять только одного. Мы не согласились, постояли еще минут 10, но за отсутствием иных транспортных средств, кроме велосипедов, мотоциклов и даже лошади, отправились пить пиво на скамеечке в тени железнодорожного вокзала. Сам вокзал был закрыт на замок (его отпирает дежурная за полчаса до поезда). 1520-миллиметровое мышление перебило. Да и шашлыка у нас с собой не было...

Поездом в 16:42 мы отправились в Тверь. Если бы мы устали чуток поменьше — подождали бы предпоследней электрички в 20:40, которой удобно возвращаться из Твери в силу того, что в Москву приходит она, когда до закрытия метро еще остается порядка сорока минут. Но неведомая сила внесла нас в поезд отправлением в 18:03, не наличествующий ни в одном расписании, введенный в связи с многочисленными отменами, который подается почему-то к правой стороне платформы на Москву, откуда обычно уходят дальние поезда.

Мы комфортабельно устроились у окошка, но по мере приближения к столице в электричку набилась дикая толпа дачников. Усугублялось положение тем, что мы ехали в последнем вагоне, у которого была забита последняя

дверь. Ни за что на свете более не будем возвращаться в Москву по воскресным дням электричкой, отправляющейся ранним вечером. Уж лучше последней...

Несмотря на то, что вояж наш был слегка подпорчен обстановкой «садово-огородной» электрички, в которой стоявшие пассажиры то и дело орали друг на друга чуть ли не матом, поездка, безусловно, удалась!

А. Ломов и А. Попов



Собственно — Васильевских мх. Озера, болота. Фото из кабины тепловоза

ПЕРЕКРЕСТКИ ВЕЛИКИХ ЛУК

Эта статья является продолжением обзора истории станций линии Бологое—Полоцк, начатого в предыдущем номере «Семафора» статьей о станции Торопец.

Перекрестки исторические

К концу XIX века Великие Луки, город с более чем 700-летней на тот момент историей, оказался в стороне от транспортных путей. Промышленность постепенно стала приходить в упадочное состояние. Проблема стала настолько очевидной, что в 1893 году уездное собрание решает ходатайствовать о строительстве железной дороги через город.

Правда, решение такое родилось в спорах и основным аргументом «за» стало согласие богатого купечества на выплату стоимости 60 десятин земли под постройку станции и железнодорожных мастерских. Эти десятины позже, когда Московско-Виндаво-Рыбинская дорога начала прокладку магистрали Москва—Виндава, решили вопрос о появлении станции Великие Луки. Первоначально дорога должна была пройти в стороне от города, но комиссия дороги резко изменила свое мнение после того, как стало известно, что упомянутые десятины бесплатно передаются дороге под мастерские в безвозмездное пользование.



Техническое училище. Из коллекции автора статьи

И вот летом 1898 года на дальней окраине города, на засыпанном Волчьим болоте был заложен первый камень в фундамент зданий будущих мастерских и, одновременно, началось строительство прилегающего к городу участка дороги Москва—Виндава.

Первый поезд пришел на станцию Великие Луки 24 сентября (здесь и далее все даты по новому стилю) 1901 года, а уже 28 сентября прибыл первый пассажирский поезд. Надо отметить, что это было местное пассажирское сообщение.

Дальнее пассажирское сообщение началось 11 ноября 1904 года, когда открылось регулярное сообщение Москва—Виндава. Приход железной дороги существенно изменил жизнь города. Железная дорога надолго становится «градобразующим предприятием», говоря современным языком. Число работающих в мастерских до революции 1917 неуклонно повышалось, а ведь в 1907 еще выделено и локомотивное депо, а затем и вагонное депо.

Почти сразу после открытия дороги возникла необходимость в специалистах, поэтому уже в 1902 открывается техническое училище. Оно существует и сейчас, как техникум, и, что самое уникальное, в том же старом здании (оно только «подросло» на один этаж). Потребность в образовании разрешилась, например, и организацией технической библиотеки мастерских. Так в 1909 году начальнику мастерских для этого было выделено 50 рублей.

События 1905 года показали важность станции и мастерских для железных дорог. 3 февраля 1905 года началась забастовка рабочих мастерских и станции. Требования выдвигались, в основном, экономические — повышение зарплаты, улучшение социальных условий, увольнение неугодного рабочим мастера. Забастовка парализовала движение на дороге, что повлекло и существенные финансовые для нее потери. Уже на следующий день в Луки прибыл из Москвы чиновник для проведения переговоров. Итогом переговоров явилось удовлетворение следующих требований: повышение зарплаты, оплата сверхурочных и увольнение мастера. Конфликт был, таким образом, исчерпан уже 4 февраля. Впрочем, ячейкой большевиков был сформирован специальный комитет, который призвал бастовать и дальше, видимо, «за идею».

Комитет добился своего позже: забастовки еще проходили в октябре и декабре. Но даже проведенные в ответ на забастовки репрессии не смогли существенно уменьшить количество работающих на железной дороге. Только в мастерских в 1914 году работало уже около 1000 человек.

В 1908 году в Великие Луки пришла и вторая дорога: Бологое—Полоцк. Так образовался очень важный треугольник дорог НовоСокольники—Великие Луки—Невель. До конца существования императорской России, а затем СССР этот узел был одним из важнейших на западе России в стратегическом плане, поэтому во время всех военных событий XX века он становился объектом притязаний противоборствующих сторон.

Но, отвлекаясь немного от военной темы, надо сказать, что железная дорога в Луках с трудом, как и все страна, пережила революционные события 1917 года и «пришла в себя» только к концу 1920-х. В 1927 году мастерские, к тому времени уже отремонтировавшие несколько десятков паровозов и около сотни вагонов в год, становятся паровозовагоноремонтным заводом (ПВРЗ). Самыми частыми «гостями» мастерских были паровозы серий «Щ», «С», «О^в», но попадали и паровозы других серий. Несколько ранее (1925) район станции и мастерских, наконец, вошел в черту города (до этого формально этот район относился к пригороду).

В 1930-х годах количество отремонтированных паровозов в год уже исчисляется на сотни, а в 1940 году благоустраиваются привокзальная площадь и асфальтируются перроны. В 1941 году начинается война...

Перекрестки военные

Перекресток дорог в Луках во всех военных событиях XX века считался архиважным, поэтому уже, например,

накануне Первой мировой войны был ужесточен контроль за дисциплиной, а уже в 1915 году вышел циркуляр об установлении военной дисциплины в мастерских. Сделано это еще было и потому, что в матерских стали делать корпуса для фугасных гранат (кстати, из-за этого выросла и средняя зарплата рабочих).

В 1919, в гражданскую, Луки были одной из целей Юденича, в армии которого в то время применялись и бронепоезда (один из них был захвачен красными в районе Новосокльников, т.е. недалеко от Лук). Лишь в 1921 году было отменено военное положение в городе. На 20 лет...

Уже 2 июля 1941 года состоялся первый налет немецкой авиации на город. Одними из основных целей налета были станции, прилегающие к Лукам (Чернозем и Великopolье) и сама станция Великие Луки, которая во время всей войны будет объектом постоянных притязаний воюющих сторон. Продвижение немецких войск летом 1941 года было очень стремительным и уже 18 июля они вошли в город, но, так как особых сил для удержания города они не оставляли, 21 июля в город вернулись советские войска. Таким образом получился своеобразный выступ — с севера и с юга от Лук немцы продвинулись далеко вперед. Только в конце лета немецким войскам пришлось «вспомнить» о незахваченном, но очень важном в преддверии наступления на Москву, железнодорожном узле. В августе 1941 начались жестокие бои за город и 25 августа фашисты вновь вошли в Великие Луки.

К железнодорожному хозяйству захватчики подошли с немецкой педантичностью — уже в сентябре возобновилась работа бывшего завода (отдельные цеха). Впрочем, постоянные проблемы с «лояльностью» работающих не давали наладить работу завода в полной мере.

В мае уже 1942 года при заводе был создан лагерь, где находились все работающие. Лагерь территориально был объединен с заводом и выход в город из него был невозможен. После подъема в 04:30, рабочие приступали в 06:00 к работе и работали до 17:00.

Но еще до этого, во время Торопецко-Холмской операции в январе 1942 года, советские войска подошли вплотную к городу, при чем на некоторых окраинах уже 1 февраля завязались уличные бои. К сожалению тогда город освободить так и не удалось. Штурм возобновился лишь 25 ноября того же года и продолжался около двух месяцев. Операцию по освобождению Лук называли «Сталинградом в миниатюре», так как порядок военных действий был очень похож на примененный под Сталинградом.

В освобождении города, особенно его пристанционной части, сыграли свою роль и бронепоезда: 29 декабря 1942 два бронедивизиона прибыли в Великopolье и участвовали в огневой поддержке войск и ближней разведке.

К 1 января 1943 большая часть города была освобождена, но оставались два очень серьезных очага сопротивления: старая крепость и район станции. Около станции немцами было сооружено большое количество фортификационных сооружений (остатки которых тоже иногда встречаются до сих пор) и поэтому освобождение станции затянулось до 20 января.

Железнодорожное хозяйство было почти полностью уничтожено (как и город, в котором почти ничего не осталось от 700 с лишним предыдущих лет), но станция была восстановлена относительно быстро (в основном силами строительных частей). До января 1944 года Великие Луки остаются прифронтовым городом и являются важным «перевалочным пунктом», а потому железнодорожный узел регулярно под-



Вокзал после налета немецкой авиации в 1944 году. Из коллекции автора статьи

вергается бомбардировкам весь 1943 год. В этих условиях, тем не менее, частично восстановленный завод ремонтирует десятки паровозов. Лишь после января 1944 года жизнь города и станции становится более-менее мирной.

Эта жизнь была прервана однажды — 19 июля 1944 года. Это был последний, но самый массированный налет немецкой авиации за полтора года. Практически полностью были уничтожены здания только восстановленного вокзала и депо, сильно повреждены здания завода и разрушена станция.

Перекрестки современные

После войны железная дорога, как и сам город, с огромным трудом восстанавливалась из руин. Паровозоремонтный завод продолжал работать одновременно с восстановлением, а город, в течении небольшого периода времени, успел побывать областным центром (до 1957 года). Появлялись новые промышленные предприятия, которые остро нуждались в услугах железной дороги, которая по-прежнему во многом определяла жизнь в городе. Именно вокруг дороги формировалась поначалу целая «инфраструктура»: больница, дом культуры, жилой район и т.п. С увеличением роли дороги вновь, как в начале XX века возникла потребность в специалистах, только теперь — в высококвалифицированных специалистах. Проблема была решена открытием в 1964 году филиала ЛИИЖТа (ныне — ПГУПС).

Локомотиворемонтный завод (бывший паровозоремонтный) освоил и собственное производство хопперов-дозаторов и автотрис. Именно ЛРЗ стал первым ве-

ликолуцким предприятием, экспортирующим свою продукцию: в Сирию и Монголию были отправлены большие партии вагонов собственного производства. В список ремонтируемой продукции добавились также дизель-поезда и, время от времени, попадали электро-

делку (падают они затем на склад металлолома, расположенный рядом с вагонным депо, и находящийся между проспектом Гагарина и вагонным депо). Может увидеть путешественник и множество опор, оставшихся от разобранных путепроводов и маленьких мостиков.

До войны в районе станции можно было обнаружить и трехуровневые (или почти трехуровневые) развязки.

Вокзал в Луках — островного типа. С одной стороны от вокзала расположена Балтийская сторона, с другой — Октябрьская, а так как платформ только две (прилегающие к зданию вокзала с обеих сторон), то и поезда прибывают и отправляются с какой-либо «стороны», а не «платформы». На Октябрьскую (северную) сторону прибывают поезда со стороны Ржева, Опухликов и отправляются поезда в сторону границы с Латвией и в сторону Опухликов. На Балтийскую (южную) сторону прибывают поезда со стороны Бологова, границы с Латвией и



Вокзал на станции Великие Луки в 1990-х годах, Октябрьская сторона. Фото Юрия Акимова

отправляются поезда в сторону Ржева и Бологова. отправляются поезда в сторону Ржева и Бологова.

Надо отметить, что жизнь вокзала — достаточно бурная, так как, не смотря на малое количество дальних поездов, количество пригородных поездов, вопреки усилиям руководства Октябрьской дороги, сокращается незначительно. Станция же в последние годы тоже зажила более активно, пропуская большое количество нефтеналивных составов в сторону границы и, естественно, порожних в обратном направлении.

Хотелось бы завершить этот краткий рассказ на оптимистичной ноте. Хочется верить, что 100-летний юбилей окажется не последним для станции Великих Луки и завода, и, что станция по-прежнему будет важным перекрестком, который приветливо встречает поезда с четырех направлений в любое время суток по старинке — ручными стрелками, и провожает их гудками тепловозов в депо и своим небольшим, но людным вокзалом.

А. Кондаков

В этом депо, кстати, еще в 2001 году активно использовались в работе представители «вымирающей» серии тепловозов ТЭП60 (правда, их было всего несколько штук). Но именно в Луках преобладают «Машки» (М62) и ТЭП70. Последние и обслуживают все пригородное движение. Путешественник, пребывающий из Москвы может видеть депо незадолго до вокзала справа по ходу движения. Во дворе депо иногда можно заметить и паровоз-парогенератор или паровоз, пригнанный на раз-

Полезные ссылки:

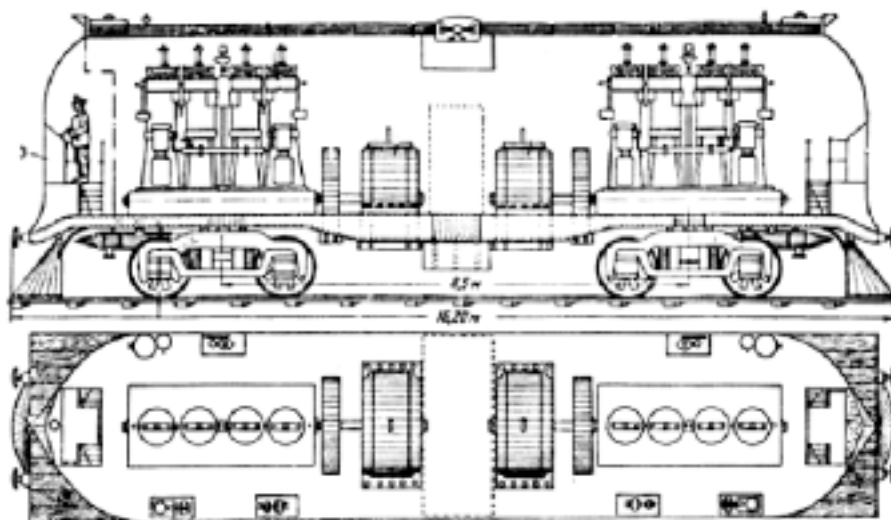
1. <http://www.velikieluki.ru> — сайт города Великие Луки
2. <http://vokzal.ivk.ru/om.htm> — расписания поездов двух областей (в т.ч. и в Великих Луках)

ТЕХНИКА

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ (ЧАСТЬ 2)

отечественные тепловозы начала XX века

Нетрудно заметить, что компоновка «автономного электровоза» Кузнецова и Одинцова весьма близка современной компоновке односекционных тепловозов. Это тележечный локомо-



Проект тепловоза с электропередачей Кузнецова и Одинцова

тив с двумя кабинами управления в торцах кузова позволяющими обойтись без разворота машины в обратном депо. Симметричная схема расположения двух силовых агрегатов использовалась на французских локомотивах 60-х годов.

8 декабря 1905 года авторы сделали сообщение о своих проектах на заседании Русского технического общества в Петербурге, которое одобрительно отнеслось к данной разработке. Однако ни одного тепловоза по предложениям Кузнецова и Одинцова построено не было.

Дальнейшее развитие эта компоновка получила в проекте, созданном инженером Коломенского завода Ф.Х. Мейнеке. Это тепловоз с электропередачей, тележечного типа (осевая формула 1-2-1+1-2-1), мощностью 1000 л.с. (согласно (2) — 1600 л.с.). Он разрабатывался с 1909 по 1913 год в составе мощного ряда тепловозов (!) и по техническому уровню — безо всякого преувеличения — «был впереди планеты всей». Феликс Мей-

неке (Felix Meineke), родившийся 9 апреля 1877 в Оберланштейне, и скончавшийся 10 июня 1955 г. в Берлине, с 1909 по 1914 г. занимал ответственные посты на Коло-

менском заводе, а в последствии стал советником Ломоносова, когда тот работал над своим тепловозом; но об этом позже.

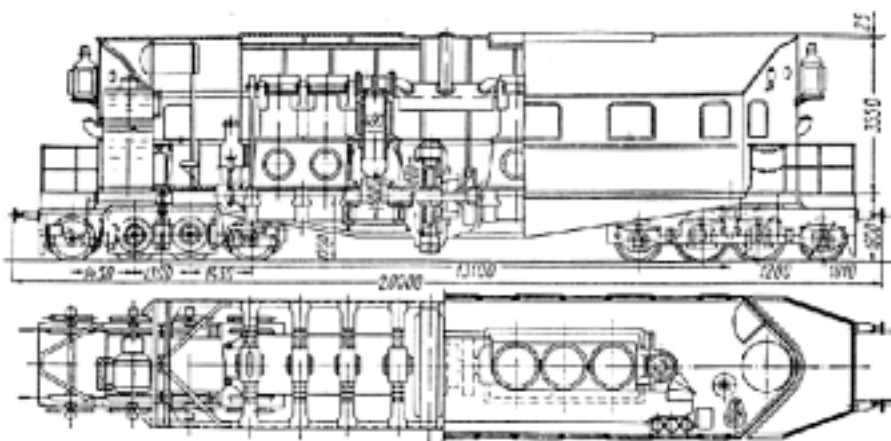
К великому сожалению, в связи с началом первой мировой войны разработка Коломзавода была остановлена — производственные мощности завода на две трети были загружены изготовлением военно-полевого узкоколейного паровоза тип 8б и аналогичных, а в целом военные заказы к 1916г. заняли в продукции Коломзавода свыше 93%. Как пел Булат Окуджава, «...на германской войне только пушки в цене...».

А что же в Европе?

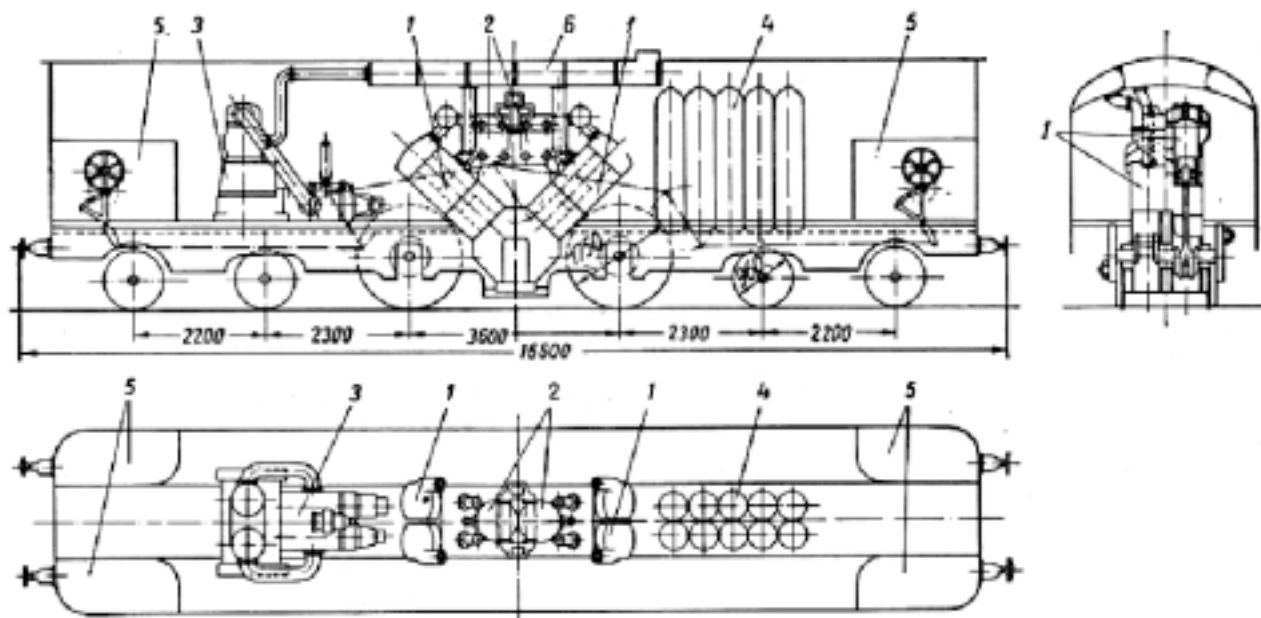
В начале 20 столетия машиностроение в Европе находилось на уровне, позволяющем без особых технологических затруднений начать

серийный выпуск магистральных тепловозов. В ряде стран — например, в Швейцарии — на дорогах уже внедрялась электрическая тяга. Работу над созданием дизельного локомотива возглавил сам изобретатель нового двигателя — Рудольф Дизель.

По предложению Дизеля постройку опытного образца начал завод братьев Зульцер. Владелец этого завода, вмес-



Тепловоз с электропередачей по проекту Мейнеке



Тепловоз Дизеля-Клозе-Зульцера с непосредственным приводом: 1 — главный двигатель; 2 — продувочные насосы; 3 — вспомогательный дизель-компрессор; 4 — пусковые воздушные резервуары; 5 — резервуары для воды, нефти и масла; 6 — выхлопной горшок

те с Дизелем и инженером Клозе организовали в Швейцарии «Общество термолocomотивов», которое занималось осуществлением проекта с 1906 по 1912 год.

Столь длительный срок разработки был вызван тем, что авторы проекта попытались создать локомотив непосредственного действия, а это требовало создания нового, нестандартного двигателя.

Этот двигатель был напрямую связан с ведущими колесами при помощи шатунной передачи, мощность его достигала 700 л.с. Вспомогательный дизель мощностью 250 л.с. служил для подачи сжатого воздуха при трогании с места.

Построенный экипаж мог передвигаться самостоятельно, однако для тяги поездов оказался принципиально непригоден, и даже породил определенное недоверие к самой идее использования дизелей — и поэтому не стал первым в мире тепловозом, как не стал первым паровозом локомотив Брунтона с «ногами».

«Гиперболоид» инженера Шелеста

Но вернемся к событиям в России. К тому времени в промышленности, помимо механической трансмиссии и электрического привода, был широко распространен пневматический.

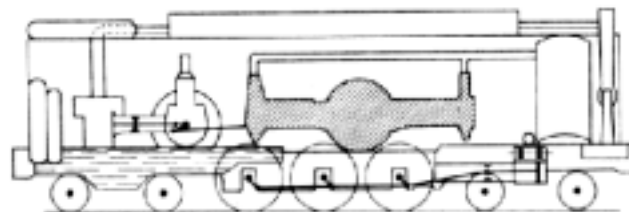
В 1910 году начальником Ташкентской ж.д. В. А. Штукенбергом был разработан проект конверсии паровозов в тепловозы. На тендере паровоза устанавливался дизель — компрессор, откуда сжатый до 12 атмосфер воздух поступал в цилиндры. Конструктивным недостатком проекта было то, что не предусматривалось подогрева сжатого воздуха, поэтому температура его при расширении падала ниже нуля, что должно было приводить к замерзанию конденсата в цилиндрах.

Хотя решение этой проблемы в принципе не вызывало особых трудностей — можно было подогревать сжатый воздух

выхлопными газами дизеля — до такого варианта, к сожалению, не додумались. Тепловоз по данной схеме был построен в Германии в тридцатых годах — он хоть и уступал в экономичности дизельным локомотивам с электропередачей, но был вполне работоспособен и пригоден для тяги поездов. Рождение тепловоза не состоялось в 1910 году только из-за отсутствия теоретической базы. Заложить ее основы довелось также нашему соотечественнику, А. Н. Шелесту.

...Студентом МВТУ Алексей Нестерович Шелест стал по нынешним меркам поздно — к тридцати годам. Уже за плечами была солидная трудовая биография, путь от слесаря Конотопских железнодорожных мастерских до начальника технического отдела Люберецкого завода. Студенческая скамья на выбранной специальности также не относилась к числу «не пыльных» мест — в 1910 году, проходя практику на Московско-Киевской железной дороге, работал на паровозе. То, что у Шелеста давно возникали мысли заменить паровую машину на ДВС — не удивительно.

В 1912 году, перед дипломным проектом, Шелест натолкнулся на статью с описанием тепловоза братьев Зульцер. И... решил взять этот тепловоз в качестве темы для диплома. Ну, казалось бы, зачем усложнять жизнь? Взять для диплома паровоз — там есть многолетний опыт конст-



Тепловоз Шелеста с газовой передачей (первоначальная схема)

рирования, теория, методики расчета. А здесь еще неизвестно что получится... Шелест рискнул.

И действительно, поначалу расчеты показывали, что дело вроде бы безнадежное. Например, скорость в 75 км/ч тепловоз должен был достичь за 8 минут, прохо-



Алексей Нестерович Шелест

дя при этом путь более 6 километров. Для практической эксплуатации это было недопустимым — паровозы тех лет на малых скоростях развивали силу тяги втрое больше.

Студенты в таких случаях меняют тему. Но Шелест подошел не как студент, а как ученый, для которого негативный результат — путь к открытию. Всесторонний анализ экипажа с дизельным двигателем Зульцер-Клозе-Дизеля показал, что необходимо создать такую

передачу между двигателем и колесами, которая изменяла бы силу тяги по закону гиперболы — при этом силовая установка при любой скорости может работать с постоянной мощностью, максимально используя возможности своей конструкции.

Статья Шелеста «Исследование тепловоза „Братьев Зульцер“ в Швейцарии», опубликованная в журнале «Вестник Инженеров», стала первой научной работой по этой теме не только у нас в стране, но и во всем мире. И не удивительно, что в 1916 году в МВТУ из министерства народного образования, от попечителя Московского учебного округа пришло распоряжение: «Поручаю преподавателю училища А. Н. Шелесту руководство специальным проектированием тепловозов в размере 1 годового часа, имеющегося по плану 1916/1917 учебного года, с уплатой соответствующего вознаграждения».

Обратите внимание, что учебный курс по проектированию вводился, когда в мире еще не было НИ ОДНОГО работоспособного тепловоза!

А. Н. Шелест не ограничился чисто теоретическими изысканиями, а решил выразить их в конкретном инженерном решении, в машине, на которую 22 ноября 1913 года получил русский патент, а 13 июля 1914 года — английский.

Изобретение Шелеста объединяло идею Гриневецкого осуществлять рабочий цикл в нескольких последовательных машинах с идеей воздушной передачи Штукенберга. В передаче Шелеста силовая установка передавала энергию «тяговой» поршневой машине или турбине не путем сжатия воздуха в отдельном компрессоре, а за счет энергии собственных выхлопных газов.

Итак, к началу первой мировой войны в России определились все возможные направления поиска. Предыстория кончилась — начиналось рождение тепловоза.

Часть 2. Догоняя график

«Да, такое время наступит»

Первая мировая война привела к революции, затем к войне гражданской... На первый взгляд могло показаться, что первому тепловозу суждено было родиться где угодно, только не в России.

Но вот в тяжелом 1918 году — и, справедливости ради надо отметить, при содействии лидера большевиков В. И. Ленина — в России был создан ряд крупных научно — исследовательских центров, в том числе Экспериментальный институт путей сообщения. В числе его организаторов был и изобретатель тепловозов А. Н. Шелест.

В 1919 году народным комиссаром путей сообщения был назначен Л. Б. Красин — заодно он был наркомом торговли и промышленности. Один из ближайших соратников В. И. Ленина, закончил Петербургский технологический институт, сочетал в себе талант оратора, революционера и инженера. Спустя несколько месяцев назначения к нему решил обратиться профессор Шелест.

Нарком принял Алексея Нестеровича вместе со своим заместителем С. Д. Марковым. Чертежи тепловоза разложили на столе. Шелест сообщил, что программа работ Экспериментального института путей сообщения предусматривает создание тепловозов и вывод их на железные дороги, однако практические работы в этом направлении не ведутся. Он также объяснил принцип действия своего тепловоза, его преимущества.

— Я предвижу широкое развитие вашей идеи в будущем. Но что мы можем сделать сейчас, когда кругом приходится отбиваться от врагов? — ответил Красин.

Шелест привел решающий довод — в недалеком будущем встанет вопрос о восстановлении железнодорожного транспорта. Положение же с локомотивами в стране было катастрофическим. Если в 1913 году Россия имела 16422 исправных паровоза, то к 1919 году осталось лишь 2775. Но и на эти паровозы в стране не хватало угля.

— Ваш тепловоз мне нравится, — подытожил Красин. — Но в настоящее время реализация вашей идеи из-за войны невозможна. Обещаю вам, что при первом удобном случае поддержу постройку вашего тепловоза.

Слова Красина из разговора — «Да, такое время наступит» — Алексей Шелест воспринял, как ориентир для действия. В 1920 году его командировали в Стокгольм в составе железнодорожной миссии, в 1921 — назначают ответственным представителем железнодорожной миссии РСФСР за границей, в



Юрий Владимирович Ломоносов

Вене. С одной стороны и дел хватает, с другой — вроде бы и жизнь неплохо устроена, но тем не менее Шелест выкраива-

ет время на научную работу. 16 июня 1922 года он получает швейцарский патент на изобретение газотурбинной установки для локомотива, получены патенты и в ряде других стран Европы и Америки.

Тем временем в России назревают события, оказавшие влияние на всю его последующую жизнь...

Мечты молодости

В том же 1919 году, когда произошла встреча Шелеста с Красиным, в Россию из Америки возвращается профессор Юрий Владимирович Ломоносов, до этого служивший в советском торговом бюро. Выходец из дворянской семьи, до революции — помощник начальника Управления тяги всех русских железных дорог, после революции — уполномоченный Совнаркома по железнодорожным закупкам за границей. Казалось бы, зачем ему, человеку «за сорок», успешно сделавшему карьеру и при старой и при новой власти, возиться с идеей тепловоза — мечтой молодых лет, никакими близких выгод не сулящей? Тем не менее последующие пять лет он полностью посвящает именно тепловозу.

В июне 1920 года Ю. В. Ломоносов пишет докладную записку В. И. Ленину и публикует в газете «Экономическая жизнь» статью, в которых предлагает... немедленно приступить к постройке двадцати тепловозов. Именно в то время, при тех условиях, которые в 1920 году в стране существовали. Когда не хватало не только паровозов, но и дров, когда нечем было заменять выходящие из строя рельсы, когда, в общем-то и есть было порой нечего. Это примерно, как если бы сейчас предложить построить двадцать «Буранов» для постоянного обслуживания пяти космических станций, которые, разумеется, тоже предложить построить.

Ломоносова тоже поняли не с первого раза. Со второго. В мае 1921 года Ю. Ломоносов обратился к министру путей сообщения (нарком) Ф. Э. Дзержинскому с просьбой заказать два опытных тепловоза за границей — в дополнение к заказываемым паровозам. Паровозы покупали для экстренных нужд восстановления национальной экономики, фактически собрав для этого последние средства России. Рассчитывать на согласие было немыслимо. Дзержинский согласился — в счет заказа. Просто свыше заказа валютных ресурсов не было.

Штурмовавший небо

В это же самое время, в мае 1921 года, профессор Электротехнического института Яков Модестович Гаккель, также энтузиаст дизельной тяги, представил в Госплан свой проект тепловоза мощностью 600 л.с. При обсуждении проекта 4 июня было решено внести ряд изменений, в частности, увеличить мощность. В сентябре 1921 года Гаккель заканчивает доработанный вариант проекта под дизель 1000 л.с.

Путь Гаккеля к созданию тепловозов был нелегким и изобилует яркими событиями. Вначале, после школьной скамьи, Гаккель увлекся летным делом и построил один из первых отечественных самолетов — в литературе даже встречается утверждение, что его аэроплан явился первым из отечественных, поднявшихся в

воздух. На машинах Гаккеля ставились рекорды, а на первой международной воздухоплавательной выставке поплавковый самолет Гаккеля получил Большую серебряную медаль.

Казалось бы, имя Гаккеля должно было прославить историю русской авиации. Но перед первой мировой войной Яков Модестович оставляет героический путь покорения пятого океана и занимается сугубо земными, но, впрочем, не менее важными для национальной экономики делами — постройкой электростанций в Петербурге и Киеве. Существовало и другое дело, ради которого Гаккель оставлял небо: был он и народовольцем, и политическим ссыльным...

В своем проекте тепловоза (см. рис.) Гаккель для передачи момента от дизеля к колесам решает использовать хорошо знакомую ему электропередачу и базирует компоновку на симметричной схеме расположения агрегатов, ранее применявшейся Кузнецовым и Одинцовым, а затем Мейнеке, радикально перерабатывая конструктивные решения узлов и систем в соответствии с современным ему уровнем техники.

«Что не сделали иностранцы, сделают русские инженеры»

20 декабря 1921 года в газете «Известия» публикуется статья А. Белякова «Новые пути оживления железнодорожного транспорта», где давался обзор заграничного опыта применения на локомотивах двигателей внутреннего сгорания и высказывается мнение о возможности постройки тепловозов в России. Статья попадает на глаза В. И. Ленину. Он связывается через редакцию с автором узнает, что русские ученые и инженеры разработали новые виды тепловозов, в которых преодолены принципиальные недостатки локомотивов непосредственного действия — и сразу же ставит вопрос о строительстве тепловозов.

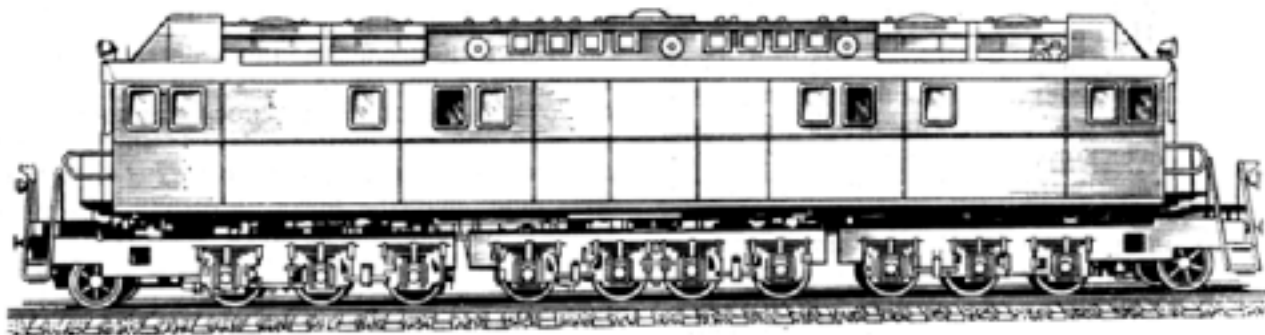
Было бы неверно объяснять это решение тем, что, дескать, вождю революции никто не смел возражать. Напротив, Ленину напоминали о неудаче фирмы Зульцер, о том, что на этом проекте потерпели фиаско крупнейшие силы во главе с самим Рудольфом Дизелем... «Чего не сделали иностранцы, сделают русские инженеры!» — отпарировал Ленин.

4 января 1922 года Совет Труда и Обороны принимает решение — пока лишь о разработке проектов тепловозов, проведении конкурса, как для работы дальней перспективы. 22 января проф. Ю. Ломоносов, проф. Рамзин из транспортной секции Госплана и Фомин из НКПС получают телеграмму: «Прошу сговориться... об условиях на конкурс тепловозов... Крайне желательно не упустить время для использования сумм... для получения более целесообразных для нас тепловозов. Прошу неотлагательно сообщить мне лично результаты... Ленин». Из ответа Ю. Ломоносова Ленину: «...Конкурс на полтора года есть новая оттяжка. По-моему, есть необходимость немедленно

приступить к постройке первых двух тепловозов...». Ленин, просматривая ответ, отчеркивает эти слова тремя вертикальными линиями, и дважды подчеркивает «немедленно приступить». Через два дня, 30 января, в НКПС проходит



Яков Модестович Гаккель



Тепловоз Гаккеля (по окончательному варианту проекта)

заседание под председательством Дзержинского. Из решения заседания: «...НКПС считает целесообразным и практическим немедленно приступить к сооружению... трех тепловозов...». Кроме тепловоза с электрической передачей по проекту Ю. Ломоносова, намечено строить также тепловоз с механическим генератором газов по предложению Шелеста, а также тепловоз с механической передачей и коробкой скоростей. НКПС также решил рассматривать эти тепловозы, как строящиеся вне конкурса.

В тот же день А. Н. Шелест, находясь в Вене, получает телеграмму: «Председатель Совнаркома приказал принять все меры к скорейшей постройке вашего тепловоза. Телеграфируйте мне Берлин и Москва Наркомпуть ваши предложения по этому поводу».

Февраль 1922 г. — в Госплан поступает доработанный проект тепловоза Гаккеля, опытный образец которого предполагается реализовать на отечественных предприятиях. Председатель Госплана Г. М. Кржижановский докладывает Ленину об этом проекте. Ленин распоряжается немедленно ассигновать средства.

Кредит на постройку тепловоза Гаккеля открывается в июле 1922 года. Ломоносов получает разрешение использовать на постройку тепловозов около двух миллионов шведских крон из сбережений Российской железнодорожной миссии. Интересно, что тепловозу по проекту Ломоносова НКПС первоначально присвоило название Юэ 001, а тепловозу Гаккеля — Юэ 002...

Распоряжение откомандировать Шелеста в Москву со всеми патентами по его изобретениям пришло лишь в конце декабря 1922 года. В столице Алексей Нестерович встретится с Дзержинским, которому подробно рассказывает об особенностях своего варианта тепловоза. В дальнейшем, в письме Г. М. Кржижановскому Дзержинский напишет что он уверен в возможности постройки тепловоза системы Шелеста в России, и, что, по его мнению, этот вопрос должен стать заботой «всего Госплана, всего НКПС, всего ВСНХ и всей нашей партии изо дня в день...».

По рекомендации Л. Б. Красина, бывшего тогда народным комиссаром внешней торговли, постройку тепловоза Шелеста решено доверить английской фирме «Армстронг-Витворт», ранее выполнившей для Советской России ряд заказов. В конце апреля 1923 года Совет Народных Комиссаров принимает постановление о строительстве тепловоза системы А. Н. Шелеста, и через несколько дней он выезжает в Лондон. Казалось, теперь никакие препятствия не помешают новому виду тяги появиться на свет.

О. Измеров

Окончание следует...

ДЕНЬ «М62» (ЧАСТЬ 2)

или драматическая история машины, известной от Эльбы до Амура

Истина где-то рядом...
«X-files»

Сослагательное наклонение истории или почему ТЭ109 так и не стал М63?

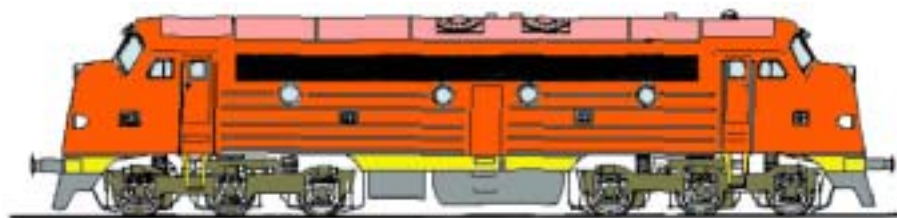
Прежде чем продолжить рассказ о дальнейшей судьбе М62, вернемся временно снова на миг к статье И. Андреева в 1-ом номере «Семафора» «Почему появился на свет М62 и почему он так и не стал ТЭ112?» — за время написания

продолжения удалось найти некоторые новые обстоятельства, при которых М62 и М61 появились в Венгрии.

«Если бы было нормальное соревнование» — было написано в статье И. Андреева — «опытные образцы, испытания, тендер на поставку... Кто знает, может быть и выиграли бы М62, а может и нет, история не знает сослагательного наклонения».

Как выяснилось, «нормальное соревнование» в Венгрии все-таки было. Был и международный тендер на поставку, и опытные образцы и испытания! Только... в 1960 году

(<http://www.auran.com/koolthingz/trainz/database/nohab.html>). Тендер был на разработку и поставку магистральных тепловозов с электропередачей 1000-1500 кВт т.е. 1360-2040 л.с. Предложения поступили от всех западных производителей локомотивов, но прислали опытные образцы только два из них — западногерманская фирма Краусс-Маффей прислала двухдизельный тепловоз с гидропередачей DB V200, переделанный на 6-осный, и фирма Нохаб прислала 6-осный тепловоз с электропередачей NSB — Di3a-623, построенный по лицензии General Motors и ранее поставлявшийся в Данию и Норвегию с 1954 года. Пер-



Внешний вид тепловоза М61

воначально этот тепловоз выпускался с дизелем 1750 л.с., а затем был форсирован до 1950 л.с. Согласно данным Peter Werner Groh, Gigant Club NOHAB Division (http://www2.chem.elte.hu/gigant_club/NOHAB-GM/m61history.html), опытный образец был уже с дизелем GM-EMD 16-567D1 мощностью 1950 л.с., электропередачей Дженерал Моторс со шведскими тяговыми двигателями фирмы АСЕА и котлом для отопления поезда. Этот тепловоз, выпущенный 18 августа 1960 года, первоначально был заказан для ж.д. Финляндии, но потом те от него почему-то отказались, и в конце концов он был продан ж. д. Норвегии.

В 1960 году Di3a-623 совершил рекламный пробег по Восточной Европе, для привлечения интереса стран народной демократии к продукции NOHAB. Однако 20 секций заказала только Венгрия.

Вообще-то и западногерманский тепловоз, согласно тому же источнику, работал неплохо, но венгерские специалисты были против двух дизелей на секцию (и, в общем, не без оснований), да и негативный опыт эксплуатации первых маневровых тепловозов с гидропередачей М31 постройки завода Ganz создал у венгров резко отрицательное отношение к «гидравликам».

Так что в итоге получается, что тендер-то был, а альтернатив не было.

Но интересно еще вот что. Из сказанного выше следует, что, еще в 1960 году было ясно, что СССР теряет венгерский рынок магистральных тепловозов, т.к. ТГ102 условиям тендера не соответствует. Какая же последовала реакция Союза? А никакой. Ничего, что свидетельствовало бы о кровной заинтересованности в данном рынке. Венгрии через СЭВ дают заказ на поставку дизель-поездов в СССР в объемах, которым могла бы позавидовать любая фирма в мире — до 30-40 поездов в год, а Минтяжмаш продолжает форсировать доводку ТГ102. Странно? На первый взгляд, да. Но только на первый.

Тепловозы NOHAB, несомненно, с технической точки зрения, были хорошие, но и цена у них была тоже весьма при-

личная — аж по 226 тысяч долларов за секцию. Цена М62 (по номенклатурному справочнику 1970 года) была 240 тысяч за секцию. Но — рублей...

На стороне NOHAB была более высокая надежность тепловоза по сравнению с М62, двигатель которого в 1964 году еще избавлялся от детских болезней. Дизель того же ряда, 1Д40 стал одним из основных источников недостатков тепловозов ТГП50 и ТГ106, построенных в 1962—1963 годах — он отличался повышенными расходами топлива, частыми регулировками, механическими потерями тепла и масла («Развитие локомотивной тяги» под ред. Н.А. Фурфрянского, М., 1969 год). Правда, дизеля EMD 567, применявшиеся на М61, были созданы еще в 1938 году, а сняли их с производства в 1965 году (<http://trnng.dk/trnielsen/english/railways/gm-emd/gm-emd567.htm>) и в этом плане закупки М61 были более рискованны, чем закупки тепловоза с недавно созданным дизелем, но в 1963 году NOHAB уже предлагал машины с новыми высоко-

форсированными дизелями «Дженерал моторс» — EMD 16-645E3, 3340 л.с. and EMD 20-645E3, 2867 kW, 3900 л.с. Машины были согласны поставлять даже за бартер.

Но набрать товаров, ликвидных в «Общем рынке», для покупки 300 локомотивов все-таки было тяжело, а СССР был готов брать всего и помногу — дизель-поезда, пассажирские вагоны, автобусы и так далее, вплоть до зеленого горошка, швейных изделий и обуви. Поэтому через 3 года, в 1968 году, представители государственных железных дорог и торгующей организации «Никэкс» Венгрии начинают переговоры с советскими партнерами о поставках в Венгрию тепловозов М63 мощностью 3000 л.с. с электрической передачей переменного тока. Появившийся в 1968 году ТЭ109 чуть не становится М63; но, по всей видимости, венгерские железнодорожники не были не слишком в восторге от луганской машины с коломенским дизелем, поскольку в 1970 году этот заказ перебивает собственный венгерский локомотив завода Ганц-Маваг с электропередачей с дизелем SEMT-Pielstick мощностью 2700 л.с., который и получает название М63. Так что для восточноевропейских членов СЭВ вовсе не было обязательным закупать магистральные тепловозы в Союзе...

И еще один напрашивающийся вопрос — а делали ли что-то у нас для стран СЭВ до 1960 года, кроме промышленных тепловозов для Индии, т.е. пока конкурс не грянул?

По общеизвестной литературе складывается впечатление, что вроде как бы ничего. Однако в 1959 году все тот же Луганский завод построил опытный двухсекционный грузопассажирский локомотив ТГ100 с гидропередачей. Сделали его в одном экземпляре, сведений о нем и фотографий сохранилось достаточно мало, но вот первый же взгляд на фотографию способен несколько озадачить специалиста — не только формой кабины, напоминающей штатовские локомотивы, но и нетипично малыми для отечественных дорог размерами. И действительно — габарит у него был... 0 ОСТ/ВКС 6435 — для подвижного состава, предназначенного для обращения как по советским, так и европейским дорогам. Впоследствии этот габарит был заменен на 02-Т.

Интересно, что ТГ100 нигде не упоминается, как экспортный локомотив, несмотря на его евроразмеры. Почему? А если предположить, что его не собирались поставлять в СЭВ, то для чего его таким проектировали?

Самое логичное — предположить, что ТГ100 все-таки делали, ориентируясь на поставки в восточноевропейские страны. Только вот сразу же после постройки выяснился целый ряд недостатков — гидромеханические передачи ненадежны, мощность дизелей недостаточна, челюстные тележки не унифицированы с серийной продукцией, в двухсекционном исполнении машина тяжеловата для поездов в Восточной Европе... Вот и решили тут же переключиться на ТГ102, отработать его на наших дорогах, и сделать на его базе односекционный с мощностью 2000 л.с. А что было дальше — уже описано в предыдущей главе.

Рождение 2М62 или как меняли шило на мыло

В 70-х годах в отечественном локомотивостроении произошло странное событие. В 1973 году был снят с производства тепловоз ТЭ3 мощностью 2000 л.с. на секцию, а с 1976 года начинается выпуск двухсекционного тепловоза, переделанного из М62С, на такую же секционную мощность и получившего название 2М62.

Почему данное решение выглядит странным?

Во-первых, новый тепловоз оказывается, по крайней мере поначалу, вдвое дороже: на период 1970 года ТЭ3 стоил 113 тысяч рублей за секцию, а М62 — 240 тысяч рублей за секцию. Ликвидация в одной кабине с пультом управления, естественно, для М62 принципиально картину не меняет.

Во-вторых, 2М62 не унифицирован с уже эксплуатирующимися ТЭ3, 2ТЭ10Л/В и со считавшимся на тот момент перспективным 2ТЭ116, а это означает дополнительные затраты в эксплуатации.

В третьих, двухсекционный тепловоз ни одному из партнеров по СЭВ не нужен, а следовательно, нет никакого экономического смысла выполнять какую-либо двухсекционную машину в габарите 02-Т. Например, ТЭ109 с секционной мощностью 3000 л.с. делали в габарите 02-Т, а вот 2ТЭ116 — уже в габарите 1Т. Зачем же при мощности 2000 л.с. на секцию делать для отечественных дорог тепловоз, по которому трудно лазить в «гудке»?

Официальное объяснение причин запуска 2М62 в серию делает ситуацию еще менее понятной: «При создании тепловоза 2М62 преследовалась цель увеличить единичную мощность локомотива при одновременном обеспечении максимальной степени его унификации с тепловозом М62...» (Тепловоз 2М62. Экипажная часть, электрическое и вспомогательное оборудование. С. П. Филонов, А. Е. Зиборов, В. В. Разумейчик и др. — М., Транспорт, 1987, 184 с.). Иными словами, 2М62 нужен потому, что нужны два М62...

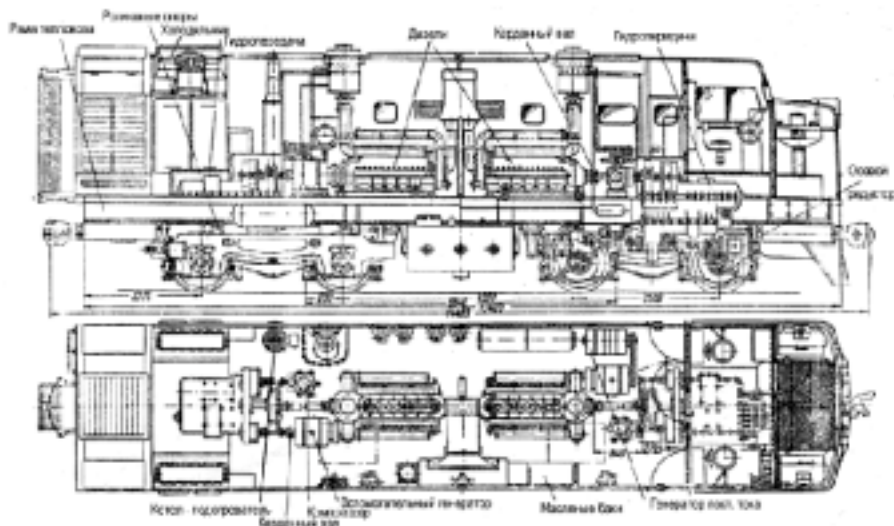
Не удивительно, что по поводу запуска 2М62 в серию появились

и продолжают существовать неофициальные версии. Рассмотрим наиболее интересные из них.

Версия первая: тепловоз ТЭ3 решили заменить на машину с габаритом 02-Т из все тех же военно — стратегических соображений. Однако эта версия порождает больше вопросов, чем ответов. Во-первых, если в случае с М62С получается явный «недолет» по численности, то с 2М62 — явный перелет, с учетом того, что ТЭ3 был в 70-е годы одним из основных локомотивом в тепловозной тяге, а грузооборот европейских жд. не шел ни в какое сравнение с грузооборотом советских. Зачем тогда было полностью переключаться на М62? Потом, почему одновременно из тех же «стратегических соображений» не начали выпускать для отечественных жд. тепловоз 2ТЭ109 или что-то в этом роде с секционной мощностью 3000 л.с.? Почему было не использовать огромный паровозный резерв? Наконец, и во внешней политике СССР в период 1975—1985 годов не произошло ничего такого, чтобы хотя бы косвенно указывало на возможную востребованность такого большого количества 2М62 за пределами колеи 1520 мм.

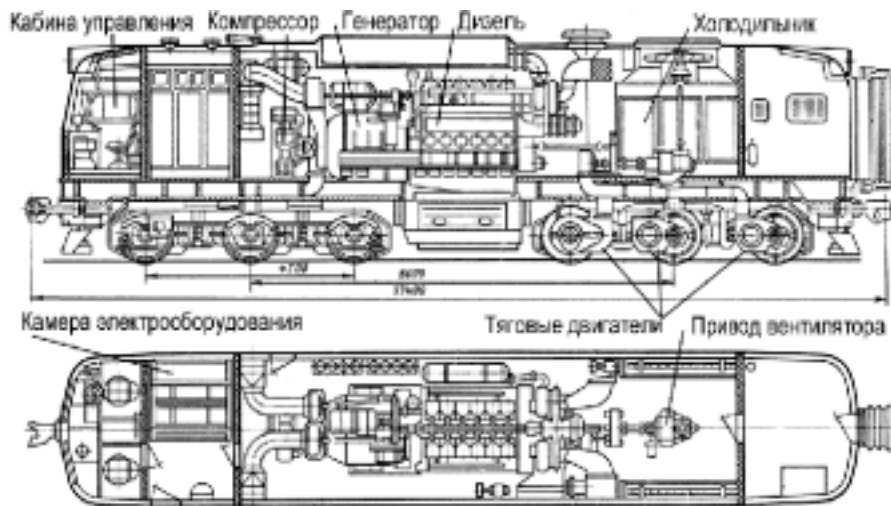
Версия вторая: тепловоз М62 стали выпускать вместо ТЭ3 из-за большей экономичности дизеля 14Д40.

Действительно, разные источники 70-х годов указывают удельный расход топлива для используемого на тепловозе ТЭ3 двигателя 2Д100 — 170—176 г/э.л.с. • ч, а для двигателя 14Д40 — 160 г/э.л.с. • ч. Однако речь-то идет не о замене дизеля на тепловозе, а о замене одной серии тепловоза на другую, и, следовательно, сравнивать необходимо к.п.д. не дизелей, а локомотивов в целом. И тут выясняется, что в 1976 году к.п.д. тепловоза М62 был даже ниже, чем у ТЭ3 — 26,6% вместо 27% соответственно (Справочник по электроподвижному составу, тепловозам и дизель-поездам. Под ред. А. И. Тищенко, Т.1., М., «Транспорт», 1976, 432 с.). Например, выше стали затраты мощности на привод вентиляторов охлаждения электрических машин и агрегатов, хотя на М62 вместо низкокочномичных «Сирокко» были использованы более совершенные вентиляторы Ц9-55. Точно так же, хотя устройство охлаждения дизеля на М62 было более совершенным, чем на ТЭ3 — использование водомасляного теплообмен-



Тепловоз ТГ100 — несостоявшийся участник тендера 1960 года с советской стороны?

ника вместо масловоздушных секций, регулируемый гидромеханический привод, более экономичный вентилятор УК-2М с к.п.д. 80—85% против вентилятора У с к.п.д. 70—72% на ТЭЗ — все же расход мощности на привод вентилятора холодильника опять-таки оказался выше. Это не какой-то просчет конструкто-



Компоновка тепловоза 2М62

ров, это было вынужденной необходимостью чем-то жертвовать ради снижения массы и габаритов локомотива. И с этой точки зрения модернизация тепловоза ТЭЗ была бы гораздо более выгодным путем, нежели выпуск двухсекционного варианта экспортной машины.

Вообще ТЭЗ пытались модернизировать неоднократно.

Первый вариант был предложен еще в 1959—1960 годах, основной целью тогда была попытка снизить удельную массу машины. А в 1960—1961 годах в Луганске были созданы проекты тепловозов ТЭ100, ТЭ101, ТЭ102 по принципу «все легче, легче и легче» — сначала 121 тонна, потом 115, и наконец 91 тонна с уменьшением числа осей с 6 до 4. Машину предполагалось коренным образом переделать, применив бесчелюстные тележки. Снижение веса от проекта к проекту предполагалось достичь главным образом за счет все более и более легкого дизель-генератора, но — обратите внимание — делалась ставка отнюдь не на «более экономичные» дизели ряда Д40, уже существовавшие к тому времени и примененные на машинах ТЭ50 и ТЭП60. Выбор луганцев пал на форсированные модификации ряда Д100 (6Д100 и 4Д100). Причина тому — отмеченные в предыдущей статье недостатки дизелей ряда Д40 на опытных тепловозах ТГ106 и ТГП50. «А как же на ТЭП60, ведь вроде успешно все было?» — спросит читатель. Увы, и на ТЭП60 дизели ряда Д40 тоже в те времена пошаливали — известно, что в конце 60-х — начале 70-х частота unplanned ремонтов на 1 миллион километров пробега для них была в несколько раз больше, чем для тепловозов ТЭП10Л и 2ТЭ10Л. «Особо следует выделить ненадежную работу... дизелей 11Д45 (ТЭП60) в период их конструктивной отработки. Неудовлетворительные результаты были следствием чрезмерного их форсирования. Это же обстоятельство послужило причиной длительных доводочных работ по дизелю 11Д45» — отмечал Г. А. Моисеев в книге «Секционная мощность тепловозов и проблемы надежности», М., 1978 г., стр. 32.

Отчасти это делает понятным, почему для экспортных машин в 1959—1961 годах луганцы, взамен не проходившего по высоте Д100, пытались использовать не 1Д40, а быстроходные дизели ряда М750 — последние, несмотря на потенциально малый ресурс, были уже хорошо освоены в производстве.

Но вернемся к модернизации ТЭЗ. На практике в 1961 году были реализованы две опытные машины — ТЭ30 и ТЭ3Л соответственно Харьковского и Луганского заводов. Фактически это был упрощенный вариант модернизации «из того что есть» — за основу брали выпускаемые тепловозы 2ТЭ10 или 2ТЭ10Л, и ставили дизель на 2000 л.с., причем не 2Д100, а более легкий 6Д100 — возможно, с прицелом на последующий переход к четырехосным 2000-сильным локомотивам. Однако последнее вряд ли можно считать удачным решением. Дизель 6Д100 имел двухступенчатый наддув, одна из ступеней которого была выполнена в виде приводного центробежного компрессора (ПЦК); но как показала практика

эксплуатации дизелей 10Д100, ПЦК не обеспечивает сохранение экономичности двигателя в течении срока службы, приводит к усиленному дымлению на холостом ходе и ухудшению работы на промежуточных и переходных режимах. Не удивительно, что машины, модернизированные по этому варианту, были списаны уже через 6—7 лет.

В 1964 году был выпущен тепловоз ТЭЗМ-001, по сути дела, представлявший собой модификацию тепловоза 2ТЭ10Л с дизелем 2Д100. Факт создания ТЭЗМ-001 наглядно доказывает, что у Луганска не было принципиальных технических препятствий для организации выпуска дефорсированной модификации 2ТЭ10В вместо 2М62.

В 1972—1973 годах две секции тепловоза ТЭЗ были переданы под использование четырехтактного дизеля Д70, а в 1975 году — дизеля Д49. Однако дизель Д70 «улучшается», а дизель Д49 к 1976 году оказывается недоведенным.

Вместе с тем для ТЭЗ существовали реальные возможности снижения расхода топлива не «могучим ударом» — заменой дизеля, а «малой кровью» — как за счет повышения к.п.д. агрегатов вспомогательных систем, так и впоследствии за счет повышения к.п.д. самого дизеля 2Д100 примерно на 10%.

К началу 80-х, например, появились предложения ХИИТ по снижению частоты вращения вала дизеля с 400 до 300 об/мин., внедрения автоматизированной системы электроподогрева воды и масла, предложенного ВНИИЖТ пневматического устройства для автотяжки пружины форсунки и улучшения распыла на холостом ходе, использования поршней типа 1Ц и регулируемого привода вентиляторов холодильника...

Ну и наконец версия третья, на первый взгляд самая очевидная — выбор пал на М62 в результате просчетов в определении рациональных параметров тепловоза на перспективу, допущенных в конце 60-х — начале 70-х годов.

Если взглянуть на принятый для 1976 года ряд перспективных грузовых тепловозов для железных дорог СССР, сразу же бросается в глаза резкий сдвиг в сторону повышения секционной мощности по сравнению с выпускаемыми сериями (см. таблицу).

Как видно из данной таблицы, тепловоз с параметрами М62 «белеет совсем одиноко на фоне стальных кораблей» с секционной мощностью аж до 8000 л.с. Более того, из данного ряда получается, что М62 **вообще не нужен**, т.к. его параметры практически полностью поглощаются одной секцией тепловоза с секционной мощностью 4000 л.с.

Но это еще не все. Если взглянуть на типоразмерный ряд магистральных тепловозов по ГОСТ 22602-77, то там для габарита О2-Т рекомендуется унифицированная машина в исполнении на 3000 и 2000 л.с., т.е. что-то на базе ТЭ109. Получается, что М62 вообще предполагалось снимать с производства?

И действительно, вплоть до начала 80-х годов включительно по М62, в отличие от других тепловозов, почти не ведется сколь-нибудь значительных исследовательских программ на уровне отрасли, конструкция его описывается в отечественных пособиях по локомотивам фрагментарно и поверхностно (за исключением собственно книги «Тепловоз М62»), что нельзя сказать, к примеру, об экспортном ТЭ109. Почти не изучается и опыт эксплуатации. А в сборнике «Основы локомотивной тяги» под ред. Н. А. Фурьянского и Н. А. Бевзенко издания 1982 года на странице 167 читаем весьма интересную фразу: «Основу грузового парка локомотивов, выполняющих около 95% перевозочной работы тепловозной тяги, составляют тепловозы ТЭ3, 2ТЭ10Л и 2ТЭ10В, которые и будут определять удельные затраты топлива в ближайшие 10–15 лет» (курсив мой. — О. И.).

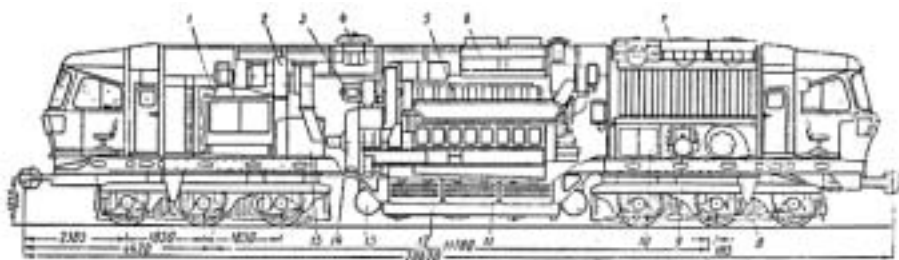
Отсюда напрашивается вывод — **выпуск тепловоза 2М62 на самом деле изначально был вынужденной и временной мерой** и выпускать его планировалось в весьма ограниченном количестве...

Чтобы понять, как это могло произойти, вспомним, что вторая половина 60-х годов была ознаменована бурными дис-

куссиями о дальнейшем месте тепловозной тяги на железных дорогах СССР и о выборе стратегии ее развития. В целом на тот момент существовали две концепции.

Первая из них характеризуется в уже упоминавшейся в ч.2 в книге под ред. д.т. н. Н. А. Фурьянского «Развитие и совершенствование тепловозной тяги» 1969 года издания следующим обтекаемым образом:

«Некоторые специалисты полагали, что для условий перспективного развития железных дорог СССР необходимо повышать лишь секционную мощность электровозов, поскольку наиболее грузонапряженные участки железных дорог подлежат электрификации. Что же касается тепловозной тяги, которая сохранится на т. называемых малодействительных направлениях, то для обслуживания этих линий будут достаточны тепловозы мощностью 2000—3000 л.с. в секции».



Компоновка тепловоза ТЭ115 мощностью 4000 л.с. (проект конца 60-х). 1 – выпрямительная установка; 2 – вентилятор охлаждения передних тяговых двигателей; 3 – стартер-генератор; 4 – вентилятор кузова; 5 – дизель типа 5Д49; 6 – сопротивления электрического тормоза; 7 – мотор-вентилятор холодильника; 8 – вентилятор охлаждения задних тяговых двигателей; 9 – мотор-компрессор ПК-35; 10 – шкаф аппаратуры электрического отопления поезда; 11 – аккумуляторная батарея; 12 – бак для топлива; 13 – главный воздушный резервуар; 14 – главный генератор; 15 – генератор электрического отопления поезда

Иными словами, первая концепция предполагала, что не только экстенсивное, но и интенсивное развитие тепловозной тяги в СССР завершилось и она будет постепенно отмирать, уступая место электротяге. К этому можно добавить, что «концепция отмирания» весьма устраивала Луганский завод, поскольку фактически не требовала от него в ближайшей перспективе освоения принципиально новых технологий, и устраивала деповские службы на железных дорогах по той же самой причине. В 70-е—80-е «концепция отмирания» провозглашалась в виде «ставки на секционирование»: дескать, в США не повышают секционной мощности тепловозов, а увеличивают число секций в составе, зна-

Секционная мощность, л.с.	8000	6000	6000	4000	3000	2000
Количество осей	8	8	6	6	6	6
Нагрузка на ось, т.	25	25	25	25	23	19,5
Сила тяги длительного режима, т.	54	54	36	36	26	20
Конструкционная скорость, км/ч.	100–120	100–120	100–120	100–120	100	100
Ширина колеи, мм	1520	1520	1520	1520	1520	1520, 1435
Габарит по ГО СТ 9238-73	1Т	1Т	1Т	1Т	1Т	02Т
Диаметр колеса, мм	1250	1250	1250	1250	1050	1050
Подвеска ТЭ Д	опорно-рамная	опорно-рамная	опорно-рамная	опорно-рамная	опорно-осевая	опорно-осевая
Привод колесных пар	групповая	групповая	индивид.	индивид.	индивид.	индивид.

Источник: Тепловозы. Конструкция, теория и расчет. Под ред. д.т.н. Панова. М. «Машиностроение», 1976

чит и в СССР надо так делать; крайним выражением этой концепции стали предложения вообще вернуться к выпуску ТЭ2 и цеплять к поезду целые составы из секций локомотивов по 1000 л.с...

Беспорным минусом «концепции отмирания» было то, что она требовала большой объем капиталовложений, соответствующий быстрому росту грузонапряженности магистралей.

Противоположностью «концепции отмирания» в те времена была точка зрения, которую можно условно назвать «концепция рывка», которая предполагала на коренную модернизацию тепловозной тяги с резким повышением секционной мощности. В той же работе «Развитие и совершенствование тепловозной тяги» на стр. 24 читаем: «Исследование эффективности применения различных типов тепловозов на перспективу, выполненное ИТКП и ЦНИИ МПС показало, что в настоящее время целесообразно в общем парке локомотивов иметь не менее 30% тепловозов мощностью 4000 л.с. в секции...», и далее на стр. 26: «Создание тепловозов 6000 л.с. в шестиосной секции с удельным строительным весом 21—23 кг/э л.с. является важной задачей...».

«Концепция рывка» неявно базировалась на двух допущениях — первым было предположение, что электрификация линий в перспективу на 70-е—80-е годы существенно не изменит соотношение между полигоном электрической и тепловозной тяги и вторым было то, что новые четырехтактные двигатели ряда Д49 сняли ограничения на рост мощности силовой установки локомотива. Данная концепция была выгодна и Коломзаводу, который получал возможность не только избавиться от производства дизелей Д100, но и укрепить свои позиции головного предприятия, внедрив новые дизеля Д49 практически на все магистральные тепловозы.

В начале 70-х события в тепловозостроении развиваются по сценарию «концепции рывка» — на Луганском тепловозостроительном создается проект тепловоза ТЭ115 мощностью 4000 л.с. на секцию и начинается выпуск 2ТЭ116 с дизелем Д49, который позиционируют как скорую замену 2ТЭ10 — предполагалось, что «тепловозы 2ТЭ116 должны быть основными грузовыми тепловозами в десятой пятилетке (курсив мой — О. И.)» («Тепловозы», под ред. Н. И. Панова, 1976, с. 17). Создатели перспективного магистрального тепловоза ТЭ120 с бесколлекторными тяговыми двигателями в этот период также сразу замахиваются на 4000 л.с. в секции, хотя западные немцы, несмотря на опережение в сфере силовой электроники, решаются поначалу всего на скромные 2500. Одновременно луганцы ведут работы еще по двум ныне забытым четырехтысячникам — пассажирскому ТЭ125 и грузопассажирскому ТЭ129 в расчете на экспорт.

А вот о новом тепловозе на 2000 л.с. с дизелем Д49 в этот период ничего не слышно, и это понятно — при массовых поставках тепловозов секционной мощностью 4000 л.с. выбытие списываемых ТЭ3 покрывалось бы за счет перевода на малодейственные участки тепловозов 2ТЭ10Л. И вот в 1973 году производство тепловозов ТЭ3 просто прекращается, более того — одно время было прекращено и производство дизеля Д100.

И вот тут-то начинаются события, которые в корни меняют первоначальные планы.

Во-первых, пущенные на дороги Союза опытные образцы 2ТЭ116 показывают, что дизель Д49 практически не го-

тов для применения на неэкспортных локомотивах — надежность его на тот момент оказывается значительно ниже, чем дизелей ряда Д100, да и снижение расхода топлива не столь значительное, как первоначально предполагалось.

Во-вторых, на полигоне тепловозной тяги быстро росли составы и это потребовало пересмотреть первоначальные проекты магистральных локомотивов большой секционной мощности на предмет резкого повышения их тяговых свойств. Было признано целесообразным увеличить осевую нагрузку до 25—27 тонн, а поскольку при диаметре колеса 1050 мм ее можно было повысить только до 23 тонн, то, соответственно, диаметр колес для новых машин надо было уже брать 1250 мм. А это уже не доработка первоначальных проектов Луганска, а разработка совершенно новых машин с нуля.

В-третьих, выясняется, что и на электрификацию линий невозможно выделить достаточное количество капиталовложений, чтобы обойтись без увеличения количества тепловозов и их единичной мощности. В 1974г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление о строительстве Байкало-Амурской магистрали, что, естественно, требовало больших затрат и существенно сократило возможности перевода ранее построенных линий на электротягу. Если с 1960 по 1970 год протяженность линий с электротягой выросла на 20 тыс. км (с 13,8 до 33,9), то за последующее десятилетие — всего на 10 тыс. км, а доля грузооборота тепловозной тяги сократилась всего лишь с 47,8 до 45 процентов, при этом абсолютный грузооборот в тепловозной тяге за 70-е годы вырос на 30%.

В итоге становится ясно, что никакого ТЭ115 не будет, опытные тепловозы нового поколения появятся где-то в конце 70-х—начале 80-х, а вес составов даже на малодейственных линиях будет расти. Единственной возможностью временного выправления ситуации оставался выпуск все большего количества уже освоенных в производстве локомотивов. Что, собственно, и стали делать — как для машин с секционной мощностью 2000 л.с. так и 3000 л.с. Об этом достаточно красноречиво говорят цифры — с 1970 по 1980 годы при указанном 30% росте грузооборота в тепловозной тяге средняя масса поезда в том же виде тяги возросла всего-навсего на 5% — с 2535 по 2668 т, а среднетехническая скорость движения снизилась с 45,1 до 44,1 км/ч — как в результате ухудшения состояния пути, так и из-за роста пропускной способности выше оптимального уровня для этих линий.

В том, чтобы в этой ситуации для производства двойного двухтысячника взяли за базу М62С, а не возобновили выпуск ТЭ3 или сделали модификацию 2ТЭ10, были заинтересованы в первую очередь две организации — Коломенский и Луганский тепловозостроительный заводы.

Для Коломзавода это была новая попытка потеснить Харьковский и другие заводы — поставщики тепловозных дизелей. Выигранная на ведомственном поле битва Д49 с четырехтактным конкурентом — дизелем Д70 — обернулась тяжелым техническим нокаутом. Закрывание проекта ТЭ115, отказ от серийного производства тепловозов ТЭМ5 и ТЭМ6, от замены на тепловозах ТЭ3 дизеля Д100 на Д49, отказ от планов полной замены 2ТЭ10 на 2ТЭ116 сузил объем поставок коломенских локомотивных дизелей примерно на порядок по сравнению с ранее планировавшимся. В этих условиях расширение сбыта дизелей 14Д40 позволяло КТЗ рапортовать хоть о каких-то успехах на данном направлении.

Для луганцев/ворошиловградцев это была возможность скрытого повышения цен путем внедрения формально новой продукции. ТЭЗ, как указывалось ранее, стоил немногим более ста тысяч рублей за секцию, к началу 80-х годов 2ТЭ10Л тянул уже почти две сотни тысяч за секцию, а 2М62 — более двух сотен. Удешевление же двухсекционной машины могло быть также представлено как новые достижения. Например, в книге К. М. Иванцова «Производственное объединение Ворошиловградский тепловозостроительный завод имени Октябрьской революции», «Донбасс», 1982г., читаем: «Бригада, возглавляемая инженером Г. С. Милениным, разработала и внедрила в производство чертежно-техническую документацию на замену кабины машиниста тепловоза 2М62 переходным тамбуром, что сэкономило больше ста тысяч рублей...»

Вот видите: взяли бы за основу 2ТЭ10В — а там и второй кабины-то нет, и экономии не было бы... И смех и грех.

Впрочем, МПС так уж устраивала произведенная замена ТЭЗ на М62. До начала 80-х годов железные дороги не спешили списывать ТЭЗ, и, несмотря на то, что к 1981 году 40% дизелей и 30% тяговых двигателей «ласточек» выработали свой ресурс, они продолжали вытягивать 40% перевозок тепловозного полигона — то-есть, по количеству фактически доминировали — и официально были признаны на тот момент наиболее надежными магистральными тепловозами.

В начале 80-х во ВНИТИ состоялось совещание, на котором рассматривался вопрос создания новой машины перспективной секционной мощностью 2000 л.с.; в ряде выступлений прозвучало — «А зачем ее создавать? Есть же ТЭЗ!» и на том дело и кончилось.

Общее количество тепловозов 2М62, выпущенных к началу 80-х, в общем парке локомотивов было незначительным. Возобновление же производства дизелей 2Д100 на замену изношенным вообще подводило дороги к вопросу о том, что произвести ребилдинг отслуживших свой срок ТЭЗ, дать им вторую жизнь может оказаться выгоднее, чем покупать новые да дорогие. «Машкам» грозила участь остаться экзотическим меньшинством, если бы вокруг производства дизелей 2Д100 в 80-х не развернулись ведомственные баталии...

О. Измеров

Автор выражает признательность Е. Иванову (Kaei@mail.dsip.net) за сообщенные для статьи данные.

Продолжение следует...

ФОТО НОМЕРА



Тепловоз ТЭМ2-1704 после аварии посреди картофельного поля в Тульской области, сентябрь 2001 г. Автор — П. Конов

ПАУТИНА**КАК УКРАСТЬ МИЛЛИОН ИЛИ ПРОСТО – КАК УКРАСТЬ?****плагиаты в сети Internet**

«Большинство плагиаторов, как трутни, не имеют ни вкуса, чтобы выбрать, ни трудолюбия, чтобы добыть, ни мастерства, чтобы улучшить, а только нагло воруют готовый мед из улья».

Ч. Колтон (1780–1832)

Как это начиналось

Сначала ничего подобного не было. Каждый человек желающий творить что-то, создавать своими руками или головой какой-то осязаемый продукт делал это самостоятельно, и в меру своих талантов каждый был вознагражден результатами своего труда. Но человечество развивалось, и вместе с ним развивались и его пороки. Рассматриваемый нами порок не относится к библейским грехам (ну откуда Творец мог знать о том, что и такое человек выдумает), скорее плагиат — просто разновидность воровства.

Плагиат многие ныне считают совсем не постыдным! В понимании тех, кто практикует плагиат, многое совсем не постыдно, и у них есть убедительные, как им кажется, аргументы. Вот например сам факт заимствования какого-то текста или фотографии из сети они не считают воровством: «так у авторов же остался оригинал», возражают они. Или например пишут автору «а мы взяли это не с Вашего сайта, мы это взяли на другом сайте, все уже украдено до нас!» (в повседневной жизни, кстати, Уголовным Кодексом такой подход мог бы трактоваться как «скупка краденого»), как вариант используются еще две отговорки: «я сам ничего не брал, для меня все выкачал из сети робот, а ссылка на авторство не осталось, откуда я знал что это нельзя брать», «брал не я а другой человек, он тут не работает больше». Что-то, но творческая мысль на поприще создания отговорок работает исправно — большинство плагиаторов придумывает свои варианты. Впрочем, плагиатор может и просто отмолчаться, не вступая с автором в переписку.

Итак, с чего же все началось? Наверное, с появления в сети (откуда воровать намного удобнее, чем скажем из библиотек) первых авторских материалов: текстов и изображений. Тогда же кто-то и начал потихонечку воровать для себя, в попытке найти дешевую популярность, эти материалы. Первый случай плагиата в русскоговорящем сегменте (да и в остальной части) сети нам неизвестен, трудно установить и первые случаи такого плагиата с сайтов созданных энтузиастами железных дорог и метрополитенов. В последние пару лет плагиат «заколотился» с новой силой!

Мы не можем Вам рассказать обо всех случаях плагиата, кое-какие наверняка останутся нам неизвестными, но вот несколько особо показательных случаев за последний год. Все «авторы» этих случаев будут перечислены, чтобы читателю стали ясны масштабы этого отвратительного явления. Не исключено, что плагиаторов устроила бы и слава Герострата, но неизвестно — это ли им надо...

Если очень хочется создать сайт

Как привлечь посетителя на свой первый, отнюдь не шедевр дизайна, сайт? Надо разместить что-то такое, чего нет ни у кого. А если хочется сделать тематический сайт, посвященный железной дороге или метрополитену? И если, к тому же, уже существует немало тематических сайтов других авторов? Можно не предпринимать никаких сверхусилий — достаточно просто взять содержимое одного сайта, другого сайта, третьего сайта и так далее и разместить все это на своей комообразной странице. Как правило, такой начинающий сайтостроитель не силен в этических и правовых нормах или просто их игнорирует, зная, что Internet велик, а руки авторов первого, второго, третьего и так далее сайтов — коротки. Пока авторы найдут свежеслепленную страницу, да пока разберутся, тщеславие нового сайтостроителя будет удовлетворено. Как оказывается, такой рецепт применяется не очень-то и редко...

Во второй половине июля 2000 года Василием Зиминим была обнаружена чья-то домашняя страничка, на которой чудным образом оказались все материалы с раздела сайта Приволжской железной дороги (<http://www.pvrr.ru>) «Интересное и смешное на железной дороге» (<http://www.pvrr.ru/company/rhumor>), который создавался силами Василия. Как и положено плагиатору, сайтостроитель убрал все ссылки на обворованный им сайт, а с самих страниц убрал также и ссылку на литературные первоисточники. Редкий случай — имя этого плагиатора кануло в лету, популярности он себе так и не заработал, ибо потом эта страничка никому не попадалась. Видимо, вся энергия ушла на «стаскивание» материалов, а вот на раскрутку сайта, увы, сил не осталось.

Осенью 2000 года во внутренней Intranet-сети МПС был обнаружен сайт, целиком состоящий из материалов «собранных авторами в просторах сети Internet». Как Вы понимаете авторских материалов самих плагиаторов на сайте не было, их вклад в дело было только в том, чтобы сляпать кое-как структуру сайта и сделать ему дизайн (не факт, что он был оригинальным). На сайте имелись материалы самой разной тематики, в том числе и около шестидесяти железнодорожных фотографий «позаимствованных» с сайтов железнодорожных энтузиастов. С авторами сайта удалось вступить в переписку. При переписке выяснилось, что авторы этого сайта «взяли фотографии где-то на халыжном ftp» (еще одна отговорка в коллекцию), потому и не посчитали зазорным использовать их. В результате обмена десятком писем, фотографии с сайта были убраны. Еще один счастливый случай.

Существует на свете человек — Донат Бабанов, активно участвовавший одно время в почтовой рассылке энтузиастов железных дорог «1520mm». Представлялся он всем как машинист одного из локомотивных депо Юго-Восточной железной дороги, позже выяснилось что в депо (и вообще в локомотивном хозяйстве) он не работает. Так вот, в один пре-

красный момент, этот человек решил, что нужно создать самую большую фотогалерею посвященную локомотивам. Сказано — сделано. Взял этот человек и зарегистрировал на бесплатном хостинге narod.ru сайт. Но вот своих фотографий у него было очень мало, до 1000 фотографий и полного охвата всех выпускавшихся серий локомотивов он не достигал. Пришлось ему на «стащить» побольше фотографий на разных сайтах. Во время этого процесса, сайтостроитель не задумывался над тем, что неплохо бы спросить разрешения у авторов сайтов и авторов фотографий, кроме того, он забыл, что надо давать аннотации к фотографиям.

В результате на его сайте появились сотни фотографий «без роду и племени». После окончания столь титанического труда по плагиату, сайтостроитель пригласил всех, через почтовую рассылку «1520m», посетить свой сайт. На возмущение авторов фотографий он среагировал своеобразно: предложил всем отыскать на его сайте свои фотографии и прислать ему линки, мотивировав тем, что он подписи поставит и авторов упомянет. Удивительно, но и эта история имеет счастливый конец. Под давлением авторов сайтостроитель удалил все фотографии (или закрыл доступ). А может быть они просто были перемещены в другое место в сети?

Весной 2001 года Дмитрием Сутягиным на одном из русскоязычных развлекательных порталов (<http://omen.ru>) была найдена подборка железнодорожных карикатур (числом около 160) подозрительно напоминавшая коллекцию, собранную Василием Зиминим на сайте «Железнодорожная карикатура» (<http://cartoon.metro.ru>). В этой подборке карикатуры были без упоминания имен авторов, авторских подписей к карикатурам и сайта с которого они были взяты. Администрация портала (а он поддерживается целой командой) коллекцию с сайта убрала, но извиняться и как-то компенсировать моральный ущерб не пожелала мотивировав это тем, что портал был куплен ими у другой фирмы — дескать, прежние хозяева виноваты. Может быть, так оно и было. Интересно, что тут же администрация портала предложила использовать карикатуры и дальше, но при этом они не согласились с требованием указания авторов карикатур, ссылок на их авторские сайты и указания на сайт «Железнодорожная карикатура».

Не следует, однако думать, что только отечественные сайтостроители любят создавать свои сайты «на основе» материалов чужих сайтов. Не чужды такие методы и зарубежным сайтостроителям. Вот, например, один из отличившихся некто Sjoerd A. Blom — автор сайта TransSib (<http://transsib.blomnet.net>). Далека Голландия от Транссиба и трудно найти материалы (особенно фотографии) об этой

...are also smaller poles on every 100 meters...

The construction of the railway was started on May 31st (10), 1891 near Vladivostok (Kupenskaya Valley). Tsarevich Nicholas was present at the railway foundation. The end of construction in the territory of Russian Empire: October 18th (5) 1916, when the bridge across Amur was built near Khabarovsk.

On January 1st, 2001 37,1% of the railway had been electrified. Only the section Gaborovo - Razhino - Sibirskaya on the Far East Division hasn't been electrified yet (which is 270 km in length).

The pole of coldness of the Trans-Siberian Express is situated between Nogochka to Shkvardina. These places are the harshest on the road. The lowest temperature reaches -62C. The zone of the permafrost is also located here. The warmest places are located in the stream East-of the area of Vladivostok. There is a sea climate and warm winter above the Amursky bay.

The highest point where the railroad can fit is the Yablonyy passing, 5110 km between Yablonyeva and Targuiy stations. The sea level is 7040 m.

The lowest point of the railroad is nearly 4 m below sea level. This is at the bank of the bay from the side of Ussuriysk, between Amursky Bay station and Ugarsky station, on 3052 - 3053 km of the railway.

The end of the railroad is indicated with a large statue at the Vladivostok terminus. Telling you that you have crossed Russian territory over 3000 km (see picture at the right).

Map by Expedia.com Travel
<http://www.expedia.com>

original source > <http://www.transsib.ru/Eng/cat-records.htm>

original photo (by Sergey Sigachyov)
<http://www.transsib.ru/Photo/Dvost/9289c.jpg>

original photo (by Sergey Sigachyov)
<http://www.transsib.ru/Photo/Dvost/8647.jpg>

Copyright © 2001 Sjoerd A. Blom

загадочной для западноевропейской души магистрали. Трудность же эта преодолима — достаточно просто взять эти материалы оттуда, где они есть, например, с сайта Сергея Сигачева (<http://www.transsib.ru>). Достаточно посмотреть один скриншот «голландского» сайта и обнаружить немало «общего» с сайтом Сергея.

Если очень хочется написать статью

Тяжел труд журналиста. Руководство требует интересные материалы, фотографии... А если газета или журнал адресована (адресован), например, пассажирам, а точнее — пассажирам поездов? Материалы-то нужны «со спецификой». Вот тут на помощь отчаявшемуся журналисту и приходит интернет!

Вот и появляется в «Путёвой газете» заметка, достаточно занятая для рядового читателя, «На дальней станции куплю...». Заголовок интересный, хотя и знакомый, содержание — тоже интересное, и тоже знакомое! Кажется что-то в самом первом «Семафоре» похожее было... «На дальней станции сойду...» — такая статья была в «Семафоре» номер один. Журналист из «Путёвой газеты» лишь немного «разбавил» материал «Семафора» своими измышлениями, но об источнике своего «творческого вдохновения» сообщить он так и не потрудился.

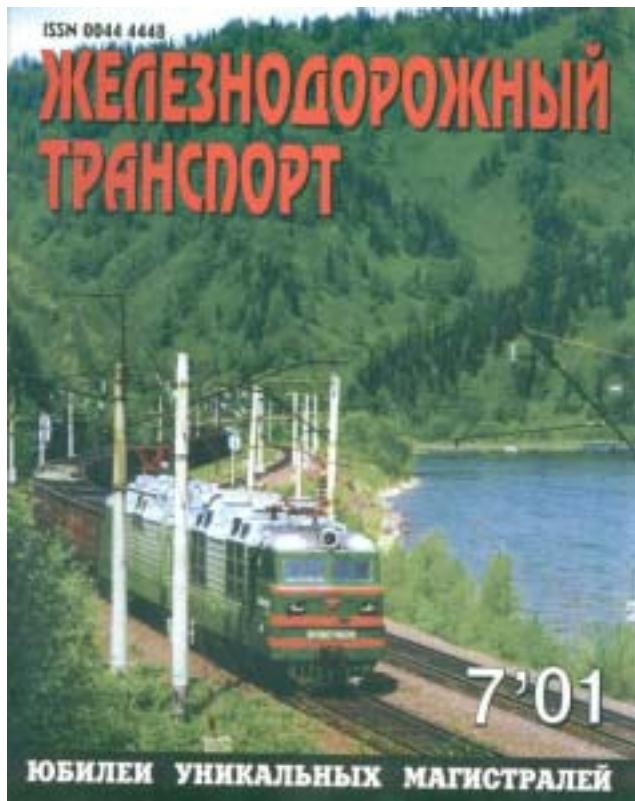
Журнал «Паспорт-экспресс» в девятом номере за 2001 год, в свою очередь, спешно заполняя заказную статью от Октябрьской железной дороги (в вагонах которой он распространяется), просто взял с сайта Александра Кондакова (<http://vokzal.ivk.ru>) фотографию интерьера ЭР200 без всяких комментариев. В личной беседе автора фотографии и главного редактора журнала, последний совершенно недоумевающим тоном объяснил, что, мол, взять эту фотографию (из сети?) ему порекомендовали в ЦОС «Трансмедия» (такая структура в МПС). Непонятно только — почему главный редактор журнала не об-

ратил внимания на значок авторства на фотографии, а представители структуры МПС не заинтересовались у автора фотографии: насколько это безопасное занятие — фотосъемка объектов МПС.

Да что мы все о журналистах! В конце концов научные и околонучные сотрудники тоже пишут статьи, да в такие «умные» ведомственные журналы, как «Железнодорожный транспорт».

Наш журнал писал уже о «ведомственном» юбилее Транссиба. Так вот к этому юбилею ох как требовалось написать что-то подобающее, с цифрами. Но поиск интересных материалов в архивах теперь уже не относится к деятельности научных работников. К ним на помощь тоже приходит интернет. На этот раз в лице сайта Сергея Сигачева. Большая часть раздела статьи, называющаяся «Транссиб: цифры и факты» представляет собой полное «цитирование» соответствующего раздела сайта Сергея! Солидный журнал и авторы статьи так и не сподобились указать источник материалов.

Если очень хочется создать что-нибудь оригинальное
Мысль творческая у людей, имеющих хоть какое-то отношение к сети, не дремлет. Некая компания молодых людей



придумала и реализовала идею «театра у микрофона» (<http://vokzal.far.ru>), звуковые файлы которого можно взять и послушать с их сайта. Нам эта не новая в общем-то идея показалась интересной в силу того, что «спектакли» были посвящены железнодорожной тематике. Вот только где брать темы? Правильно, темы легко находятся в сети. Например, на сайте Приволжской железной дороги (<http://www.pvrr.ru>), в разделе «Интересное и смешное на железной дороге». Владельцы сайта о таком использовании сюжетов не уведомляются и создается спектакль, в котором указывается умерший человек как «ныне здравствующий». Вряд ли услышать такое было бы приятно родственникам человека. Авторам радиоспектаклей было указано на такое некорректное использование сюжета, после чего авторы (они же авторы сайта) стали вести себя очень вызывающе. Когда же оказалось, что в оформлении сайта использовано немало фотографий, «безвозмездно» взятых на других сайтах, в конфликт оказались вовлечены несколько человек.

В конце концов, после письма хостеру (организации предоставляющей место для размещения сайта) плагиаторов, последние вынуждены были ненадолго покинуть сеть. Примерно через 5 дней их проект обнаружился на www.webvokzal.ru потом переехал на www.vokzal.hop.ru. Где они «всплывут» теперь?

Если очень хочется еще что-нибудь сделать с минимальными затратами

В рамках одной статьи, к сожалению, абсолютно невозможно перечислить все возможные варианты плагиата по отношению к авторским сайтам. За рамками этой статьи остается, например, воровство фотографий для создания рекламы и другие случаи. «Семафор» постарается в дальнейшем публиковать просто сжатые списки «героев плагиата». Может со временем такие публикации хоть как-то смогут повлиять на складывающуюся ситуацию и отрезвит желающих сделать что-то, что очень хочется сделать, но сделать за счет других! Плагиаторство — то же воровство, а потому пусть каждый решит для себя сам: вор он или честный человек!

А. Кондаков, В. Зимин, С. Сигачев

ДЕЛА МУЗЕЙНЫЕ**СОХРАНЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИСТОРИИ В ЛАТВИИ**

Экспозиционный зал (бывшее депо на 6 стол) музея после очередного культурного мероприятия. Фото У. Гринбергса

К 1990 году в Латвии существовало лишь небольшое общественное заведение, вывеска которого гласила: «Железнодорожный музей». Занимало оно в доме культуры г. Елгава всего пару комнат и главными экспонатами являлись портреты почетных железнодорожников местного НОДа (отделения дороги).

После учредительной конференции Всесоюзного общества любителей железных дорог СССР (ВОЛЖД), группе энтузиастов удалось добиться положительного решения начальства Прибалтийской железной дороги о создании современного железнодорожного музея в Риге. Но первые реальные шаги по организации музея были предприняты лишь в 1992 году — в рамках Латвийской дороги, когда в штат Рижской детской железной дороги была занесена новая должность — директор музея (без портфеля и даже стола). Экспонаты предполагалось разместить в лесу, около главной станции



Паровоз ТЭ-036 на базе запаса Иерики перед отправкой в музей. Фото Т. Алтбергса

ДЖД. Пару лет спустя железнодорожный музей уже имел свой штат и свои музейные экспонаты, а директор — портфель и даже комнату в здании управления дороги.

Сегодня музей располагается в бывшем локомотивном депо Риго-Митавской железной дороги, в пяти минутах от исторического центра столицы Латвии. В качестве экспонатов можно увидеть уникальный контактно-аккумуляторный электровоз ВЛ26-005, паровоз ТЭ-036, бронированный салон-вагон маршала Баграмяна, вагон для перевозки заключенных, несколько двухосных грузовых вагонов, а также вагоны колеи 600 и 750 мм. В конце 2001 года состоялась торжественная презентация узкоколейного снегоочистителя — первого отреставрированного в музее экспоната.

Около бывшего депо Елгава, свою очередь ждет еще много единиц подвижного состава, например, тепловозы: ТЭЗ, ТЭМ2, ТГМЗБ, ТГК2; краны на железнодорожном ходу: ПК18,5, МК6; множество вагонов... Вопрос только вот в чем: будут ли вообще они когда-нибудь отреставрированы? Железная дорога наша переживает не самые удачные дни и деньги на развитие музея приходится искать разными способами, например арендой помещений



В 1970-ые года контактно-аккумуляторные электровозы серии ВЛ26 (один из экспонатов) работали не только на маневрах! Фото из коллекции Т. Алтбергса

и представления экспозиционного зала для разного рода шумных культурно-массовых мероприятий. В итоге в году музей способен профинансировать лишь реставрацию одного — двух экспонатов. А еще надо и благоустроить территорию, про-

кладывать новые пути, ремонтировать здание и, в конце-концов, платить заработную плату.

И все же энтузиасты музейного железнодорожного дела в Латвии оптимистически смотрят в будущее и надеются, что музей не только устоит, но и будет развиваться: приобретать, реставрировать и сохранять все новые и новые экспонаты.

Первый (бывший) директор Латвийского железнодорожного музея Томс Алтбергс

Сайт музея (только на латышском): <http://www.railwaymuseum.lv>

НОВЫЙ СТАРЫЙ МУЗЕЙ

В августе 2001 года в Санкт-Петербурге открылся новый музей, а правильнее сказать — новая экспозиция старого музея. На Варшавском вокзале, переставшем выполнять свои основные функции, на 4 путях разместили железнодорожную технику, принадлежащую центральному музею Октябрьской дороги (ЦМОЖД) и центральному музею железнодорожного транспорта (ЦМЖТ).

Вся экспозиция формально называется музеем железнодорожной техники ЦМОЖД, т.е., опять-таки формально, на Варшавский вокзал переехал музей из Шушар. Техника от ЦМЖТ выставлена «факультативно». Из несомненных плюсов новой экспозиции можно отметить следующее: расположение почти в центре города (станция метро «Балтийская»); полноценно охраняемая территория (за забором действующее депо); доступность интересных экспонатов ЦМЖТ (ранее находившихся в Лебяжье); связанная с официозностью открытия музея тотальная реставрация многих экспонатов

обоих музеев, которая неизвестно когда бы состоялась при «обычной» жизни. К сожалению и минусов тоже немало: тесное расположение техники на путях; высокие платформы, не позволяющие разглядеть подвижной состав во всех подробностях; не совсем качественная или правильная реставрация некоторых экспонатов; отсутствие каких-либо сувениров в кассе музея вообще (в декабре 2001 года кроме входных билетов на память о музее ничего нельзя было купить). Хочется пожелать музею долгой и насыщенной жизни и исправления всех упомянутых минусов.

Почтовый адрес музея: 198147, Санкт-Петербург, набережная Обводного канала, 118. Телефон: 168-2063.

С ноября по апрель музей открыт ежедневно с 11:00 до 17:00 кроме понедельника и вторника. С мая по октябрь музей работает без выходных.

А. Кондаков



Представитель пассажирских электровозов серии «ЧС1»



Тепловоз ТЭ5, «переехавший» из Шушар



Электровоз «Ф» французского производства



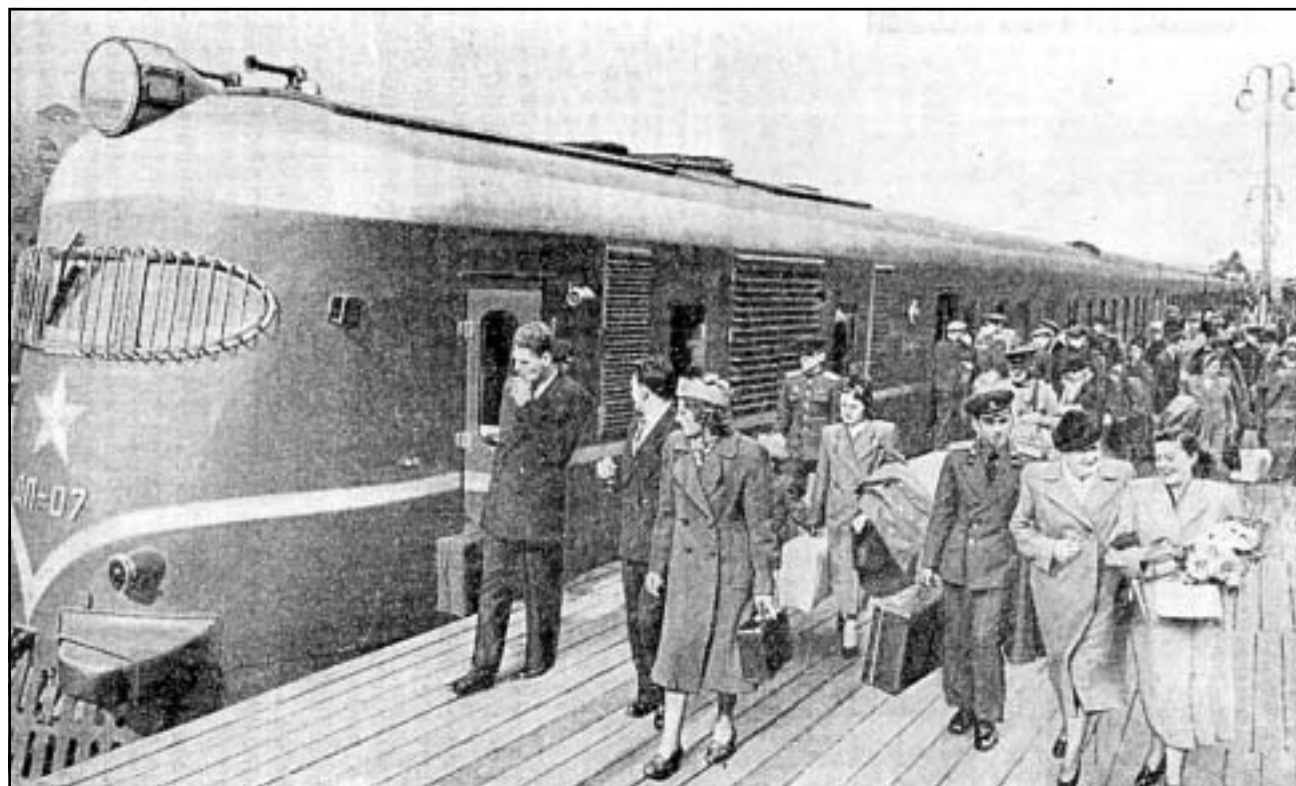
Электropоезд «См» раньше находился в Лебяжье

ИЗ АРХИВОВ

РАСПИСАНИЕ ЛЕНИНГРАДСКОГО ВОКЗАЛА 1959 Г

<u>Отправление</u>	<u>Прибытие</u>
Ежедневные Москва–Ленинград:	Ежедневные Ленинград–Москва:
02 00.20 - 08.15, в пути 07.55	01 00.20 - 08.15, в пути 07.55
10 23.30 - 09.52, в пути 10.22	09 23.50 - 10.02, в пути 10.12
18 15.00 - 23.18, в пути 08.18	17 15.00 - 23.15, в пути 08.15
28 19.15 - 06.20, в пути 11.05	27 19.55 - 07.00, в пути 11.05
30 00.26 - 11.25, в пути 10.59	29 22.25 - 09.35, в пути 11.10
36 22.35 - 09.44, в пути 11.09	23 18.55 - 05.50, в пути 10.55
52 01.54 - 18.13, в пути 16.28	51 02.25 - 18.12, в пути 15.47
72 13.07 - 04.20, в пути 15.13	71 13.30 - 04.53, в пути 16.23
По назначению Москва–Ленинград:	По назначению Ленинград–Москва:
24 02.42 - 14.30, в пути 11.48	25 02.15 - 14.35, в пути 12.20
50 07.30 - 22.52, в пути 15.22	49 07.44 - 21.33, в пути 13.49
60 01.10 - 16.11, в пути 15.01	59 03.05 - 18.25, в пути 15.20
70 03.15 - 15.25, в пути 15.10	69 03.20 - 18.47, в пути 15.27
Другие поезда (все ежедневно):	Другие поезда (все ежедневно):
04 Мурманск 20.40 - 08.59, в пути 36.19	03 Мурманск 01.24 - 13.17, в пути 35.53
42 Мурманск 21.47 - 13.09, в пути 48.22	41 Мурманск 07.19 - 05.13, в пути 45.54
48 Мурманск 01.20 - 06.16, в пути 52.56	47 Мурманск 11.55 - 19.20, в пути 55.25
32 Хельсинки (показана Лужайка)	31 Хельсинки (из Лужайки)
21.30 - 13.39, в пути 16.09	20.10 - 12.52, в пути 16.42
34 Таллин 18.00 - 18.00, в пути 24.00	33 Таллин 11.30 - 10.52, в пути 23.22
66 Осташков 21.40 - 11.00, в пути 13.20	65 Осташков 23.50 - 14.12, в пути 14.22
82 Вологое 11.25 - 19.25, в пути 08.00	81 Вологое 20.45 - 04.40, в пути 07.55

Расписание из коллекции Игоря Лапшова



Фотография «Прибыл поезд Ленинград — Москва» из коллекции Александра Кондакова

ЮМОР

КУРЫ НА ЕЛКАХ

Это случилось во время Великой Отечественной войны на Октябрьской железной дороге около разъезда Дремуха. Он находится на участке Сонково—Бологое, недалеко от станции Удомля.

Места эти, даже судя по названию разъезда, довольно глухие, кругом дремучие еловые леса, болота.

Мой дедушка работал тогда заведующим заготовительной конторой. В августе 1941 года он получил задание собрать из колхозных птичников, где в основном содержались куры, всю живность, поместить ее решетчатые ящики и снабжать воинские эшелоны, проходившие по железной дороге. Дедушка с трудом нашел пожилого плотника-инвалида — все мужчины были мобилизованы в армию, а молодежь и подростки направлены на работы по строительству оборонительных сооружений.

Плотник сколачивал из реек и досок длинные ящики. Эти ящики с курами свозились к разъезду Дремуха и размещались около железной дороги в лему. Немецкая авиация в то время начала интенсивно бомбить крупный железнодорожный узел Бологое, станции Медведево, Удомля. В перерывах между налетами разведывательные самолеты противника наблюдали за перемещениями по железной дороге. Длинные деревянные ящики привлекли внимание фашистов. Но с воздуха было невозможно определить, что за груз находится около разъезда, а по внешнему виду он напоминал армейские ящики с боеприпасами.

На разъезд были сброшены авиационные бомбы. Часть ящиков с курами была уничтожена, другая взрывной волной разрушена. Уцелевшие куры и петухи в панике, теряя перья, разлетелись по деревьям.

Что было делать? Докладывать начальству, что собранная птица уничтожена? Это означало, что сорвано снабжение войск. Но часть птицы скрывалась в лесу, сидит на елках и ее можно поймать.

Одному человеку с этим не справиться. Заведующий заготовительной конторой пошел по окрестным деревням просить помощи. И помощь была оказана. Деревенские ребяташки от 6 до 12 лет несколько дней ловили в лесу кур и петухов. Детям приходилось пробираться сквозь колючие еловые заросли, лазить по высоким елкам и ловить одичавшую от страха и голода птицу.

А ранним утром окрестности разъезда оглашались осипшими криками петухов. Наконец, все куры были снова в ящиках и отправлены по назначению.

На разъезде долго не забывали петушиное кукареканье, раздававшееся из дремучего леса, да еще дети вспоминали как они собирали на елках «стратегический груз» во время войны.

А. Мицкевич



«Буратино». Автор - Алексей Юшенков



Каждому свое метро! Автор Metrodriver
<http://metrosoft.narod.ru>



Вагончик тронулся? Или крыша поехала? Автор Микола Воронцов <http://www.rimet.spb.ru>



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>



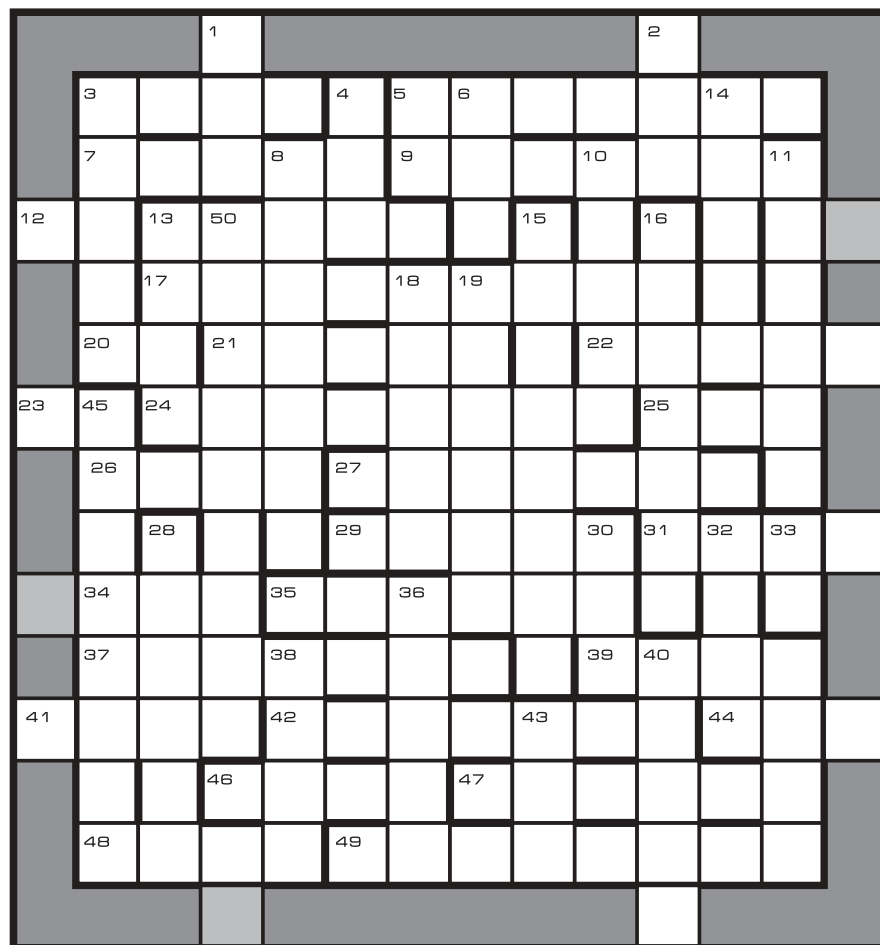
ТРАНСИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ ОТ МОСКВЫ ДО ВЛАДИВОСТОКА

Персональный сайт Сергея Сигаева -

Ваш самый полный источник информации о Транссибе!

<http://www.transsib.ru>

НА ДОСУГЕ

КРОССВОРД «С ДЕФЕКТАМИ»

29. Закрытая станция в Крыму на косе Арабатская стрелка. 31. Конструктор артиллерийского железнодорожного орудия. 34. Венгерские железные дороги. 35. Станция в республике Коми. 37. Название фирменного поезда Москва-Мурманск. 39. Станция и город на Украине неподалёку от Чернобыля. 41. Крупный ж.д. узел и город в Ульяновской области. 42. Одна из операций при строительстве железных дорог. 44. Разъезд на Сахалине, возможная станция примыкания новой ж.д. через Татарский пролив. 46. Прозвище одного из паровозов. 47. Старинное написание названия станционного здания. 48. Героиня романа Л. Толстого, бросившаяся под поезд. 49. Станция и город в ближнем Подмосковье.

По вертикали:

1. Одна из самых крупных рек, которые пересекает Турксиб. 2. Вторая движущая сила паровоза. 3. Жидкое топливо. 4. Железнодорожная станция в г. Буинск. 5. Серия узкоколейных паровозов. 6. Подразделение снабжения на ж.д. 14. Средство связи. 8. Устройство сигнализации. 10. Ремонтное предприятие. 11. Крупная ж.д. станция в Татарстане. 13. Крупный ж.д. узел и город в Центральной России. 50. Ныне закрытая узкоколейная станция на севере Украины. 15. Тупиковая станция и город в Тверской области. 16. Тупиковая станция и город на Сахалине. 18. Массивный поперечный деревянный или железобетонный

брус, на котором закрепляются рельсы. 19. Один или несколько изолированных проводов, употребляемых для передачи электрической энергии или сигналов. 45. Жаргонное название ящика для инструментов у осмотрщиков вагонов. 28. Прозвище паровоза ТЭ. 30. Станция в Иркутской области. 32. Часть названия города и курорта с собственным «метрополитеном» в Абхазии. 33. Серия электропоездов. 38. Регион России, в котором нет железных дорог. 40. Деталь двигателя. 43. Крупнейшая река при следовании из Центральной России на Северный Кавказ.

Составил Д. Зиновьев

По горизонтали:

3. Мера длины. 5. Ось с колёсами. 7. Станция в Казахстане. 9. Поезд из романа Б. Тараканова «Кольцо времени». 12. Украинские железные дороги. 13. Название фирменного поезда Владивосток—Хабаровск. 17. Станция приписки паровозика из известного мультфильма. 20. Серия трофейных немецких паровозов. 21. Конструкция для закатывания автомобилей на платформы. 22. Одна из движущих сил паровоза. 23. Серия паровозов. 24. Станция Туркменских ж.д., расположенная на территории Ирана. 25. Старинная мера длины. 26. Американская фирма-производитель тепловозов. 27. Станция и город в Калужской области.

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

По горизонтали: 1. Спица. 4. «Боинг». 7. «Крупн». 8. Автосцепка. 9. Дерпт. 11. Букса. 13. ДНЦО. 15. Тариф. 17. Орша. 18. Тур. 19. ПТЭ. 20. «Заяц». 21. Миасс. 22. Метро. 23. Литр. 24. «Выло». 26. Толь. 27. Арка. 29. Юный. 30. Шлам. 31. Мары.

По вертикали: 2. Пап. 3. Цна. 5. Ока. 6. НОД. 7. Королев. 10. Троцкий. 11. БАМ. 12. АТС. 13. Дрель. 14. Опора. 15. ТЭМ. 16. ФЗО. 25. Ояш. 26. ТЧМ. 28. АРМ. 29. Юсы.

НА НАШЕЙ ОБЛОЖКЕ

АМУРСКОЕ ЧУДО XX ВЕКА

«Амурское чудо XX века» — именно так называли железнодорожный мост через реку Амур, построенный около г. Хабаровска в 1916 г. его современники. Тогда он был самым длинным мостом (2600 м.) в Старом Свете.

В первом году 3-го тысячелетия Амурский мост «отмечает» сразу два юбилея — 85 лет работы и 10 лет с начала реконструкции. Судьба этого величественного сооружения напоминает жизнь человека-труженика, пережившего и моменты триумфа и периоды лихолетья. Его строительство совпало по времени с Первой мировой войной, в Гражданскую войну мост был взорван, а годы реконструкции пришлось на время экономических реформ и кризиса в России.

Но, видимо, грандиозные проекты тем и хороши, что obstоятельства не властны над ними. В наше время Амурский красавец переживает второе рождение. В 1999 г. закончена 1-я очередь его реконструкции. Вместо гирдянды полукруглых ферм появился прямой как стрела новый мост, которому стоять положено 100 лет.

Валерия Буркова,
хранитель фондов музея истории ДВЖД, Хабаровск

Иллюстрации:

1. 2 стр. обложки — новый мост через Амур на закате в 2001 году (фото С. Сигачева)
2. 4 стр. обложки — старый мост в 1992 году (из альбома «Дальневосточная железная дорога — 100 лет»)
3. 4 стр. обложки — новый мост в 1999 году (фото В. Волошенко)

ПОСЕТИТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ КОЛЬЦО (ЖДК) (БЫВШЕЕ "СТАЛЬНОЕ КОЛЬЦО РОССИИ")



Это самый крупный каталог ресурсов сети Интернет, посвящённых железным дорогам, метрополитенам и трамваям бывшего СССР. По состоянию на начало 2002 г. в каталоге находится свыше 350 ресурсов, сгруппированные в 16 категорий. Ссылка на каждый ресурс снабжена подробной аннотацией.
<http://www.parovoz.com/rrr/>

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, Сулягину 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, Сулягину Дмитрию Вячеславовичу. Тел. (08439) 38205, 33390 (с 12 до 24 МСК). ICQ: 25927180. E-mail: railways@postman.ru

* Ищу любую информацию о Рязано-Уральской дороге и любые фотографии, газетные публикации связанные с работой дороги до 1953 года. Ищу информацию по постройке и эксплуатации Волжской рокады (участок от Иловли до Сызрани).

Адрес: 410031 г.Саратов, а/я 397 Зимину Василию. E-mail: ruzgd@ruzgd.ru

* Ищу людей увлекающихся историей железных дорог проживающих в Астраханской, Саратовской, Волгоградской, Тамбовской,

Смоленской и Московской областях.

Адрес: 410031 г.Саратов, а/я 397 Зимину Василию. E-mail: ruzgd@ruzgd.ru

* Ищу любую информацию, публикации прессы и фотографии по участкам Московской железной дороги: от ст. Москва-Павелецкая до ст. Павелец (через Ожерелье), от ст. Смоленск до ст. Волово (через Сухиничи, Козельск, Горбачево).

Адрес: 410031 г.Саратов, а/я 397 Зимину Василию. E-mail: ruzgd@ruzgd.ru

* Ищу информацию, связанную с дорогой Бологое-Полоцкое — Невель — Полоцк (служебные расписания, книги, фотографии и т.п.). Адрес: 109004, Москва, ул. Б. Коммунистическая, 27, «Спирит», Кондакову А. А. E-mail: alexander@kondakov.ru

* Ищу информацию, связанную с дорогой Крулевщизна — Лынтупы (Беларусь) (служебные расписания, книги, фотографии и т.п.). Адрес: 109004, Москва, ул. Б. Коммунистическая, 27, «Спирит», Кондакову А.А. E-mail: alexander@kondakov.ru



СЕМАФОР

Российский журнал для энтузиастов рельсового транспорта

