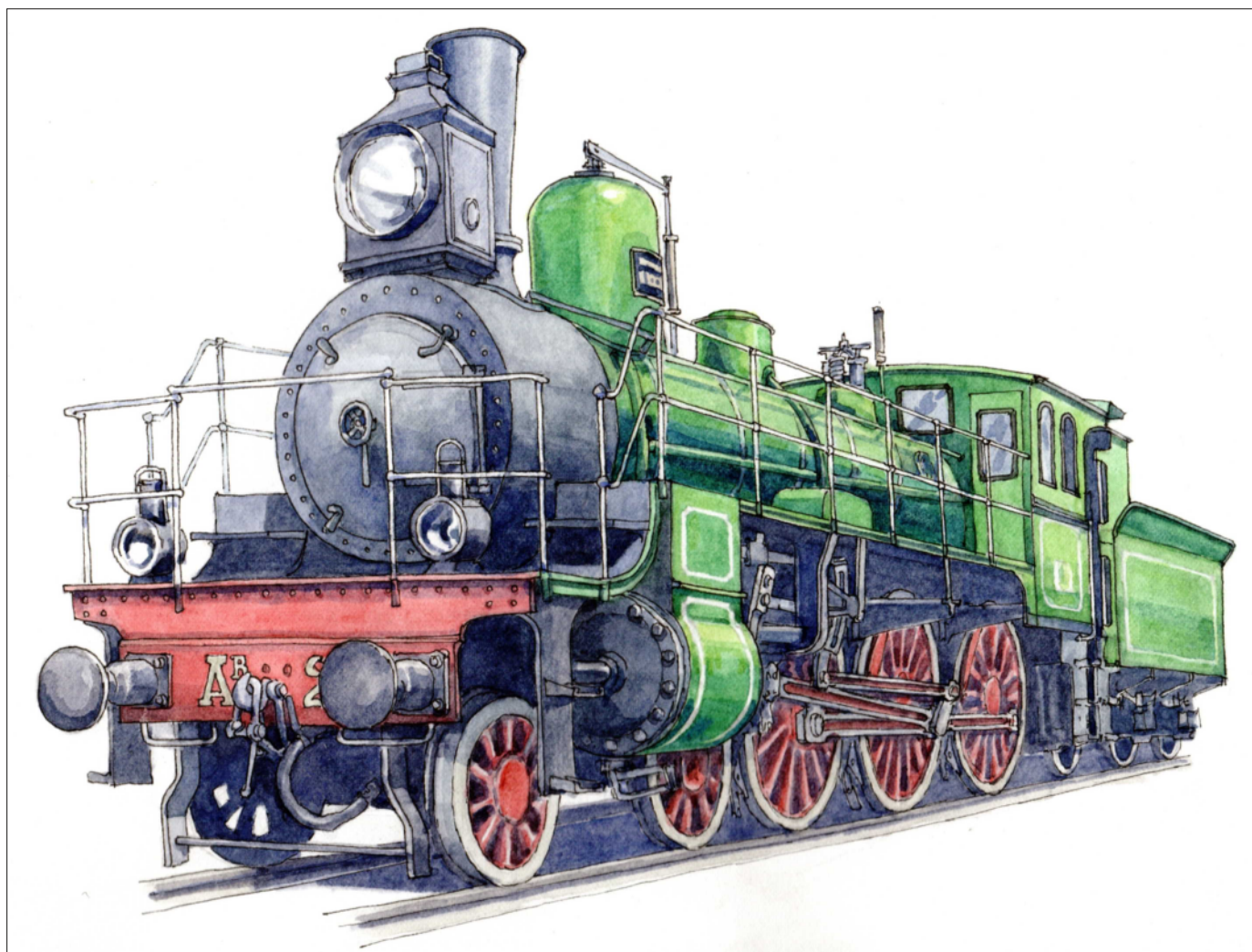


АЛЬМАНАХ



РЕЛЬСОСФЕРА

<http://railsosphere.ru/>



№ 1/2022 (001)

О чем этот журнал



Здравствуйте Читатель! Сейчас есть такая мысль, что печатные издания в век интернета, стали анахронизмом. И это, почти, так, но и не совсем. Социальные сети, контакт, Телеграмм и многие, несть кому числа, не заменят печатную классику. Ведь не удалили автомобили верховых лошадей, моторные суда – паруса. Даже на железной дороге, остался «живой пар».

Так и печатные издания. Они уступили многие ниши. Но они нужны, хотя бы для того, чтобы иметь возможность получить конечную информацию по... да по своему увлечению. И еще один момент, сам я с интернетом общаюсь с 1996 года. На моих глазах, возникли, развились, угасли, и канули в небытие масса интересных, красивых и информативных сайтов.

Можно сказать, журнал тоже не защищен от этого. Отвечу – Да. Но все-таки, для печатного издания шанс уцелеть, хоть как-то – существенно больше. Достаточно посмотреть, что во многих модельных магазинах, до сих пор можно купить отдельные номера «Локотранса» и «Железнодорожного дела».

Но не будем о грустном.

Журнал - коллективное творчество. Это уже не форум и не лента новостей. Помещая сюда информацию, автор долго готовится и играет в лотерею, понравится (будет это интересно) тому, кто решится купить журнал.

В журнале проще вернуться к тому, о чем все давно забыли. В этом номере большое исследование о давно забытой серии русских паровозов и чертеж. Вдруг кто из моделистов, решится построить

модель. В сети масса информации, но вот систематизировать ее - сложно. По себе знаю, сегодня тебе эта информация не нужна, но читая журнал, ты запомнишь, где ты ее видел. А потом, через какое-то время, ты понимаешь: «ОНА мне нужна!!!». И не всегда поиск может помочь.

В журнале можно собирать опыт и наработки, не только по моделизму, например, задать вопрос, о том, как сделать моделизм минимально затратным



по средствам и времени. Или рассказать о том, как домашние участвуют в вашем увлечении.

На фото, дочка, добыв древние пиковские вагоны, мигом смекнула, как их надо составить в поезд.

В общем, в том же моделизме есть множество течений, направлений и способов и далеко не все решатся постить в интернете. Например, кто-то делает модели на «живом пару», кто-то собирает железнодорожные модели из металлического конструктора. У кого-то в хобби вовлечены все домашние. Вот и будем собираться, делиться.

А ведь есть и другие направления. Например, можно собраться единомышленникам и поставить перед собой задачу восстановить канувшие в небытие серии русских паровозов.

Поэтому, будем рисковать. И странно, что у русских желдормоделистов нет своего печатного органа. Как говорил классик «Печать, самое сильно оружие нашего....» сообщества.

Паровоз «А», неизвестная буква русского паровозного алфавита.

ЭТИМ МАТЕРИАЛОМ ОТКРЫВАЕТСЯ РУБРИКА «ПАРОВОЗНЫЙ АЛФАВИТ». В КАЖДОМ НОМЕРЕ БУДЕТ МАТЕРИАЛ ПО ОДНОЙ ИЗ СЕРИЙ РУССКИХ ПАРОВОЗОВ. МЫ БУДЕМ СТАРАТЬСЯ ПРИДЕРЖИВАТЬСЯ АЛФАВИТНОГО ПОРЯДКА В ВЫХОДЕ ИНФОРМАЦИИ. ВОЗМОЖНО, ЧТО СРЕДИ ЧИТАТЕЛЕЙ ЕСТЬ ЛЮДИ, КТО ХОРОШО ЗНАЕТ КОНКРЕТНЫЕ СЕРИИ ПАРОВОЗОВ И ГОТОВЫ ПОДЕЛИТЬСЯ СВОИМИ ЗНАНИЯМИ. ПО ЭТОМУ, МЫ ГОТОВЫ ПРЕДОСТАВИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ РАССКАЗАТЬ И ПОКАЗАТЬ ПРО ЛЮБИМУЮ ИЛИ НЕ ЛЮБИМУЮ СЕРИЮ.

От редакции.

Мы начинаем с буквы «А». Это пассажирский паровоз типа 2-3-0 с машиной компаунд без пароперегрева. Первым заказчиком паровоза такого типа стала Владикавказская железная дорога.

Так получилось, что чаще всего серии паровозов на русских железных дорогах обозначаются буквами. Если не рассматривать те разнотипные паровозы которые до введения единой классификации, на разных дорогах и в разное время обозначались первой буквой, то серии паровозов «А» по классификации 1912 года не повезло. Их жизнь и активная эксплуатация пришлась на самое беспокойное время. Слишком многое тогда ушло без следа. Из 533 построенных машин к 1930 году в парке МПС числилось меньше половины - 201 штука. К 1940 году – их числилось всего 50 штук. А последний паровоз был исключен из инвентаря в 1957 году.

По сути, к тому моменту, когда у людей появилась возможность не просто наблюдать за техникой, но и фиксировать ее, эта серия исчезла. Тогда отсутствовала какая-либо поддержка в сохранении всей технической истории, интерес и понимание ценности всех машин, а не только распиаренных видов и серий.

Позднее, когда появилась возможность собирать, систематизировать и накапливать информацию по паровозам, информации не прибавилось. Максимум,

что стало доступно разделы в книгах Ракова и Януша, фотографии и немного информации в книгах посвященных другим сериям или истории паровозов в России.

В 1997 году в журнале «Железнодорожное дело» Вышла статья «Ашка» Михаила Егорова. Она стала единственной статьей посвященной серии «А». Если кратко, то автор высказывает следующие, далеко не всегда обоснованные, на наш взгляд, претензии к паровозу:

- недостаток сцепной массы;
- неудачный расчет ходовой части.

Эта информация приводилась как результат интервью со старыми паровозниками, и это само по себе ценно. Оно дало возможность увидеть жизнь машины глазами тех, кто на них работал.

Более, к этой серии паровозов в журналах никто не обращался, фотографий паровозов данной серии в мировой сети обращается мало.

Среди моделлистов, эта серия не пользуется популярностью. Мне не известно, чтобы кто-либо из мастеров строил модели паровозов этой серии в каком-нибудь из масштабов.

Чтобы восполнить пробел в паровозной истории, а также получить компетентную информацию, что это был за паровоз, какие причины появления его на русских железных дорогах, почему в нем были применены те или иные решения, мы предлагаем небольшое исследование по истории возникновения и эксплуатации этого паровоза.



МетКон и моделизм.

Делаем с... Ильей Филякиным или металлический конструктор как основа для железнодорожных моделей

ЭТИМ МАТЕРИАЛОМ ОТКРЫВАЕТСЯ РУБРИКА «ДЕЛАЕМ С...». ЗДЕСЬ МЫ ПЛАНИРУЕМ РАССКАЗЫВАТЬ О ТОМ, КАК БЫСТРО, ПРОСТО И НЕДОРОГО ПРЕДАТЬСЯ СВОЕМУ УВЛЕЧЕНИЮ. КОГДА ПОЛУЧАЕТСЯ ОБОЙТИСЬ БЕЗ СЛОЖНЫХ И ДОРОГОСТОЯЩИХ МАТЕРИАЛОВ УСТРОЙСТВ И МАТЕРИАЛОВ.

МЫ ОЧЕНЬ ХОТИМ, ЧТОБЫ ТЕ, КТО ЗАНИМАЕТСЯ МОДЕЛИЗМОМ, СОГЛАСИЛИСЬ ПОДЕЛИТЬСЯ СВОИМИ НАРАБОТКАМИ, О ТОМ, КАК ОНИ ВЫКРАИВАЮТ ВРЕМЯ, СИЛЫ И СРЕДСТВА НА СВОЕ ХОББИ.

ОЧЕНЬ ХОЧЕТСЯ, ЧТОБЫ ТУТ ПИСАЛИ О ТОМ, КАК НА ВАШЕ УВЛЕЧЕНИЕ РЕАГИРУЮТ ВАШИ ДОМАШНИЕ, ОСОБЕННО КОГДА ОНИ ПОМОГАЮТ ВАМ С НИМ. В ОБЩЕМ, ЭТО НАШЕ КОЛЛЕКТИВНОЕ ЗНАНИЕ, БУДЕМ ДЕЛИТЬСЯ ЭТИМ ЗНАНИЕМ И ПОДБИРАЯ ЭТИ ИСКРЫ ЗНАНИЯ САМИ – СТАНОВИТЬСЯ ЛУЧШЕ.



«оживить», разным способом. Не помню, были там электрический привод, но вот то, что там кроме обычных скоб полосок, коробочек, колес и шкивов были и шестеренки, в том числе и конические – запомнил хорошо.

Модели моих конструкторов «оживали» за счет ручного привода через шкивы и резинки. Под воздействием виденного чуда, была даже попытка смастерить из своего конструктора, некого монстрика, который мог бы

У многих мальчишек, чье детство пришлось на 1960 - 1980-е был металлический конструктор. У меня они тоже были. Сказать, что я болел этими конструкторами – не могу. Тогда мной владела Немецкая железная дорога. А конструктор, ну да интересно, можно построить много что... Но не более чем.

Правда, классе в 6-7 я увидел такой конструктор, что даже слегка позавидовал парню из класса. Его особенностью было то, что большинство моделей можно было

сам ездить, но это была очень убогая конструкция из плоской батарейки на 4,5 вольта, монструозного электромотора от какой-то игрушки с индексом «Е-43» и черной резинки, выключенной у родителей. Монстрик, проехал положенные пару метров на зачете в конце занятия по техническому творчеству. После, металлический конструктор ушел из моей жизни как детская игрушка.

Курск Дружба Счетмаш История производства жд моделей в СССР

ВРЕМЕНА, О КОТОРЫХ ИДЕТ РЕЧЬ В ЭТОЙ СТАТЬЕ, ПРОШЛИ ОЧЕНЬ ДАВНО. Но СЕЙЧАС, КОГДА МОДЕЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ В РОССИИ ПОЛУЧАЕТ СИЛЬНУЮ ПОДДЕРЖКУ (ДА-ДА, СПАСИБО MODIMIO), НЕ ГРЕХ ВСПОМНИТЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ. И ПРЕДЛОЖИТЬ, ВСЕМ, КТО НАС ЧИТАЕТ, МЫ ЖДЕМ ВАШИХ ИСТОРИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПУТЕШЕСТВИЯМИ, РАБОТОЙ И ВООБЩЕ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ. ИБО СКАЗАНО, «...ШУТКА, СЛУЖБЕ НЕ ПОМЕХА...»

Информация о том, что в Курске начали с 1983 делать жд модели расплзлась медленно. Я, например, об этом узнал лишь в начале 1985. Любой из 3 видов наборов (паровоз Ов с угольным, дровяным или нефтяным тендером + 2 двухосных пассажирских вагона 14м) с овалом рельсов и трансформатором (он сначала был аж из 2 частей, на черном рынке с трудом за рубль можно было сдать) стоили 40 руб. Также вагоны и паровозы продавались отдельно в пенопластовых коробках по 5 и 12 руб. соответственно. Ясно, что для моделистов они были предпочтительнее. Магазины Москвы и Ленинграда от «овец» не отказывались, просто все, что выпускал Счетмаш, прямо в Курске скупалось моделистами. А производственные мощности были невелики, даже в разгар поставок в ФРГ (заказ «Ленарц и Маркшефел» в 1988 году) в цехе не набиралось и десятка человек. Даже рельсы собирались вручную. В 1989 отдельно паровозы и вагоны фасовать перестали. В обмене с коллегами из ГДР «овцы» стали для нашего

брата основной валютой, потеснив реимпорт ГДРовских книг и моделей, свою долю выдерживали лишь советские автомодели масштаба 1:43 (машинки за 3-50, как их часто звали). Стена стеной, но из ГДР овцы перетекали в ФРГ. В 1987 вышла на пик мода на русских и из гамбургской торговой фирмы в Курск в 1988 пожаловал фотограф Петерсен. Сделал каталог в 3 стр. А4 с оборотом. Подписали

контракт на поставку 2 000 наборов. Немцы потребовали убрать из набора рельсы и трансформатор. Упаковка стала формата А4, вместо А3, симпатичной, желто-красной с надписью «Дружба». За набор, стоивший в ФРГ в розницу 159 марок, в СССР перечислялось 110 дм, 60 из которых осело во Внешторгбанке, 30 в министерстве и только 20 поступило на завод. До сотрудников КБ и сборщиц дошли лишь устные благодарности, сделанные мимоходом. По первым результатам продаж немцы заказали еще 1000 наборов при условии, если накладные детали на паровоз будут сделаны в металле, а не в пластике. Счетмаш это не выполнил, на

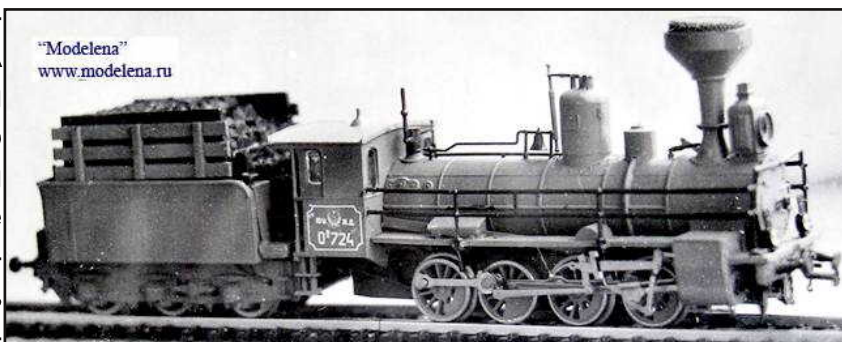


Фото модели паровоза "Ов" с дровяным трехосным тендером, с установленными накладными деталями, с сайта компании "МОДЕЛЕНА" [HTTP://MODELENA.RU/](http://modelena.ru/)

том и дело закончилось. Но к выставке в Нюрнберге в 1990 спешно представили ТЭП-10. Недоделанный тепловоз интереса у немцев не вызвал, ровно как и Ов с 4-осным тендером, буксовавшим на радиусе 440мм.

«Ленарц и Маркшефел» испытали слишком сильную конкуренцию от частных поставок в Германию. С 1989 границы уже приоткрылись для частных поездок, а по-

 **АЛЬМАНАХ**
РЕЛЬСОСФЕРА
<http://railsosphere.ru/>

**Вы смотрите сокращенный номер журнала
Чтобы получить полный номер
со всеми материалами отправьте запрос на
e-mail: chief-editor@railsosphere.ru**

Цена номера 120 рублей

Вы получите письмо с информацией как оплатить номер,

Мы вышлем номер на указанный адрес после перевода денег.

Поддержите нас, чтобы мы смогли рассказывать о широко и малоизвестных рельсовых машинах. Рассказывали о тех мастерах, которые делают свои шедевры в настоящее время. О тех мастерах что творили рашьше. Об их шедеврах. О том, как можно запечатлеть ушедшие эпохи или сконструировать будущее.

Редколлегия