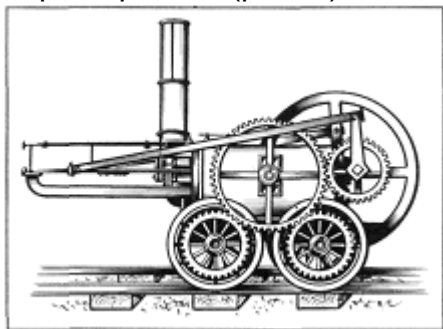


Глава 1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ МОДЕЛИЗМЕ

1. Развитие железнодорожного моделизма и его направления

Железнодорожный моделизм так же стар или так же молод, как стара или молода сама железная дорога. Трудно назвать конкретную дату, когда зародился железнодорожный моделизм, так как оказалось, что первой моделью, способной к передвижению, была модель паровоза английского инженера Р. Тревитика, построенная им в конце XVIII века, а не сам паровоз, который появился на свет несколько позднее. Таким образом, модель явилась предшественницей первого в мире паровоза (рис. 1).



Железнодорожный моделизм в широком его понимании делает свои первые шаги в середине XIX века, в период бурного строительства железных дорог в Англии. К концу XIX века им начинают заниматься в Центральной Европе, а затем и в России. Насколько серьезным стало увлечение железнодорожным моделизмом, говорит тот факт, что к концу прошлого столетия английские любители железнодорожных моделей объединились в клубы, где занимались изготовлением подвижного состава и эксплуатацией

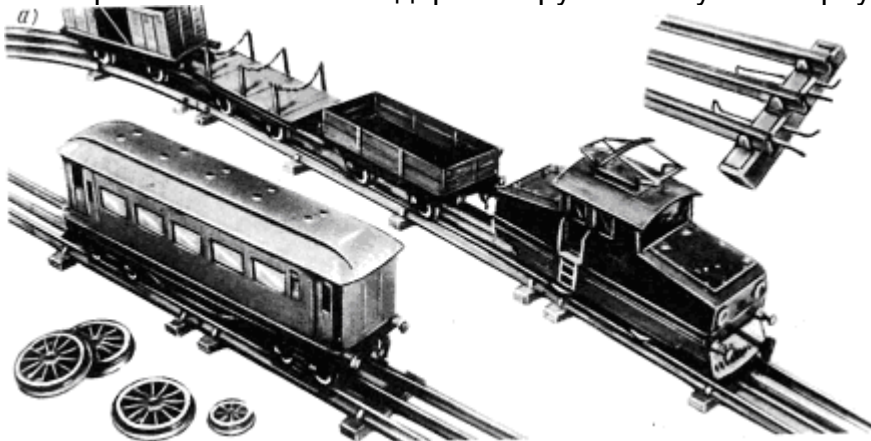
миниатюрных железных дорог, добиваясь полного соответствия внешнего эффекта моделей тому впечатлению, которое производили локомотивы и вагоны настоящей железной дороги. Эти требования максимального соответствия внешнего вида моделей своему натурному образцу, поставленные на заре железнодорожного моделизма, остались обязательными для любительского моделизма и по сей день. В конце XIX века происходит бурный процесс строительства железных дорог в России. В начале нашего века построен Великий Сибирский путь. На всемирной выставке 1900 г. в Париже была удостоена Золотой медали модель сибирского экспресса, которая и в настоящее время является гордостью в коллекции моделей Ленинградского музея железнодорожного транспорта. В XX веке железнодорожный моделизм начинает охватывать более широкий круг людей, занимающихся им в качестве любителей, а некоторые находят свое профессиональное призвание в постройке моделей железнодорожного подвижного состава и искусственных сооружений. В первой половине нашего века ясно наметились три пути развития железнодорожного моделизма. Первый из них - крупномасштабный, включает в себя музейные, выставочные модели высокого класса, изготовленные профессионалами-макетчиками; второй - ученический железнодорожный моделизм, который популярен в нашей стране и имеет большое воспитательное значение; третий путь - мелкомасштабный любительский. После Великой Октябрьской социалистической революции у нас в стране организуют станции юных техников, где наряду с другими видами технического творчества дети занимаются постройкой железнодорожных моделей. Ученический моделизм нашел широкое распространение в кружках средних школ, дворцов пионеров и железнодорожных профессионально-технических училищах. Основная задача таких кружков состоит в ознакомлении учащихся с техникой железных дорог. В процессе изготовления модели ставится задача научить ребят решать технические вопросы, прививая попутно начала политехнических знаний. Этот вид моделизма не ставит своей целью строгое масштабное воспроизведение подвижного состава и других элементов железной дороги. Главные его отличительные признаки - это большой выбор масштаба моделей (1:10-1:30) и произвольная их форма; большое внимание обращается на то, чтобы модель выполнила на расстоянии определенную серию команд, посланных ей с пульта

управления, прошла определенный отрезок пути с максимальной скоростью и наибольшей силой тяги. Постройка такой модели с крупными деталями и узлами более доступна рукам школьника и позволяет целому коллективу под руководством мастера-педагога работать над одной моделью. В железнодорожных институтах, техникумах и училищах занятия железнодорожным моделизмом дают учащимся дополнительные профессиональные знания и навыки, повышают их общую культуру. Таким образом, железнодорожный моделизм в сфере учебных заведений становится органической частью учебно-воспитательного процесса. Железнодорожная модель обретает новое качество и становится учебным наглядным пособием, с помощью которого обучают профессиональным навыкам будущих начальников станций, диспетчеров, машинистов и др. В настоящее время многие учебные заведения железнодорожного профиля имеют действующие макеты железных дорог, на которых учащиеся совершенствуют свои теоретические знания. Эти модели также не строят в строгом масштабном соответствии с оригиналом, однако они четко демонстрируют работу отдельных узлов и принципы управления средствами автоблокировки на железных дорогах. Любительский мелкомасштабный моделизм включает в себя постройку миниатюрных моделей-копий железнодорожного подвижного состава, а также постройку для этих моделей макетных комплексов, воспроизводящих как бы железную дорогу в целом. Этот вид моделизма может быть домашним или клубным, т. е. индивидуальным или коллективным. Основное его назначение заключается в изготовлении точной, уменьшенной в несколько десятков раз, действующей модели-копии локомотива, вагона или в постройке макетов зданий, искусственных сооружений, средств сигнализации, путевых устройств и т. п. с максимальным подобием модели или макета натурному образцу, которые могут быть включены в какой-то макет, воспроизводящий картину настоящей железной дороги с перегонами, станциями, движущимися поездами и др. У нас в стране железнодорожный моделизм такого направления имеет весьма скромную историю, но сейчас начинает завоевывать интерес широкого круга людей, которые в свободное время строят миниатюрные железные дороги со всем необходимым железнодорожным хозяйством, соединенным с макетным ландшафтом. В этом направлении кое-что достигнуто московскими, ленинградскими, киевскими, рижскими, харьковскими моделистами. Рост любительского увлечения имеет вполне объективную основу, так как в силу своей технической и художественной разноплановости железнодорожный моделизм может быть близок и понятен, а значит и доступен многим людям с различной технической и художественной подготовкой.

2. Промышленное производство железнодорожных моделей.

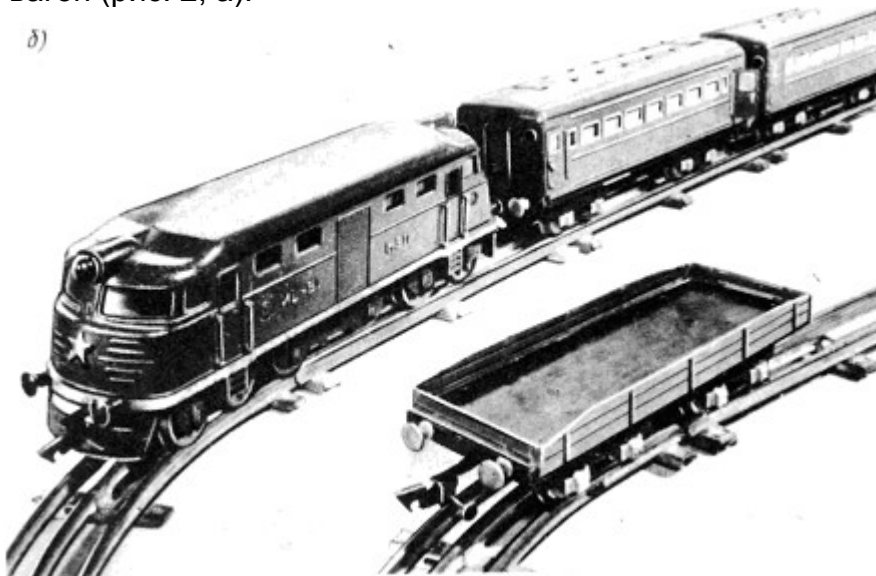
Возникшие на пороге XX века в ряде стран мелкие ремесленные предприятия, выпускавшие примитивные железнодорожные игрушки, вскоре вырастают в крупные фирмы по производству моделей железных дорог, так как спрос на их продукцию сразу оказался большим. Первоначально в качестве двигателей железнодорожных моделей-игрушек применялись пружинные приводы, а также оригинально упрощенные паровые машины. С развитием электротехники эти приводы заменили на микроэлектродвигатели, которые позволили управлять моделью локомотива на расстоянии. Постепенно внимание изготовителей, сосредоточенное на механической надежности игрушечных железных дорог, распространяется и дальше, так как покупателя все больше начинает интересовать сходство моделей-игрушек с определенными паровозами, вагонами и т. п. Таким образом, появляется игрушка-копия, которая становится не столько игрушкой, сколько миниатюрной моделью с прецизионным механико-электрическим устройством, повторяющей по своему

образу и подобию настоящий конкретный тип локомотива или вагона. В Европе наибольшую известность в первой половине XX века приобретают фирмы "Marklin", "Fleischmann", "Rivarossi" и др. Их продукция пользовалась спросом, помогала любителям моделей лучше разобраться в технике, способствовала развитию промышленного производства миниатюрных железных дорог. Предприятия, создающие железнодорожные модели, постоянно совершенствуют технологию, используют новейшее специальное оборудование, новые искусственные материалы, тонкое литье под давлением и т. п., что сказывается на тенденциях в развитии любительского моделизма. Так, например, если в 20-х и 30-х годах были распространены масштабы моделей 1:32 и 1:45, то к концу 40-х годов их почти полностью вытеснил масштаб 1:87. К началу 60-х годов стал пользоваться популярностью масштаб 1:120, а в последние годы появились хорошо выполненные модели в масштабе 1:160 и 1:220. В предвоенные годы в Советском Союзе электрические железные дороги-игрушки выпускал серпуховской завод "Пресс".



Качество этих игрушек по тем временам было весьма высоким и по своему виду они приближались к модельному классу изготовления. Появление этих дорог способствовало привлечению широкого круга школьников, а также взрослых, не равнодушных к железнодорожному транспорту, к интересному

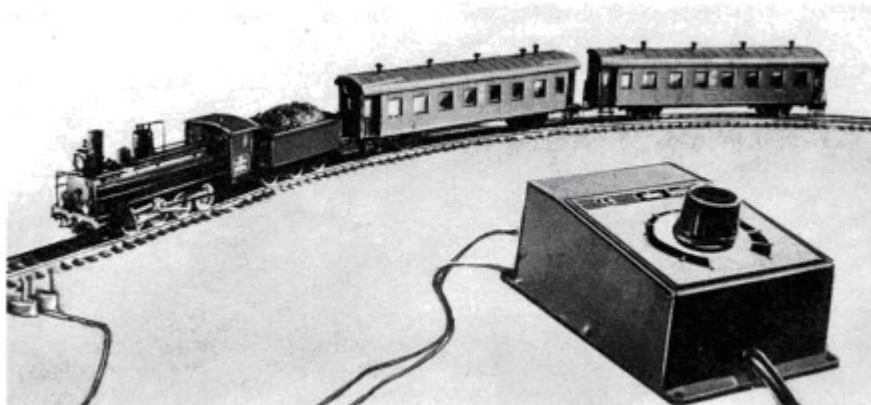
занятию - строительству моделей подвижного состава, действующих макетов железных дорог. Этому увлечению во многом помогал в середине и конце 30-х годов журнал "Знание - сила", который время от времени публиковал статьи, рассказывающие, как, пользуясь деталями завода "Пресс", можно построить новую модель паровоза, электровоза и т. п. Эти дороги выпускались с электродвигателями переменного тока напряжением 12 В для колеи шириной 45 мм; токопроводящая система - трехрельсовая. Были выпущены двухосный паровоз и двухосный электровоз, около 10 видов грузовых вагонов и один четырехосный пассажирский вагон (рис. 2, а).



Выпуск профилированных рельсов для этой дороги говорил о попытке приблизить их внешний вид к настоящим рельсам. Производство изделий заводом "Пресс" в любителям почувствовать радость домашнего технического творчества на железнодорожную тему. В послевоенные годы наша промышленность, продолжая начатое в 30-х годах промышленное производство игрушечных

железных дорог, выпускала электрическую железную дорогу с шириной колеи 32 мм,

состоящую из локомотива, нескольких грузовых и пассажирских вагонов, рельсового круга, двух стрелочных переводов (рис. 2, б). Подходя с требовательными мерками к оценке этой дороги, следует отметить, что и локомотив, и вагоны все-таки оставались больше игрушками и в меньшей степени моделями. Однако нужно отдать должное нашей промышленности, которая сумела наладить массовое производство детских железных дорог в напряженные годы окончания послевоенного восстановительного периода. Появление на прилавках магазинов "Пионерской" железной дороги (таково было ее торгово-рекламное название) вновь обратило любительский интерес к моделям железных дорог. Таким образом, еще в конце 30-х и начале 50-х годов у нас в стране были сделаны первые попытки соединения промышленного производства моделей с индивидуальным техническим творчеством. Это направление получило свое дальнейшее развитие, чему способствовало появление на нашем внутреннем рынке промышленных моделей железных дорог производства ГДР.



Под влиянием возрастающего интереса широкого круга любителей моделей железных дорог ряд предприятий налаживает процесс промышленного производства модель-копий отечественного подвижного состава. Уже выпущена опытная партия модели железной

дороги в масштабе 1:87, состоящая из паровоза серии Ов, двух пассажирских двухосных вагонов пригородного сообщения, рельсового круга и блока управления (рис. 3). Производственные чертежи моделей паровоза и вагона составлены по заводским альбомам. Модель паровоза приводится в движение электродвигателем постоянного тока напряжением 12 В.

3. Железнодорожный моделизм - увлечение в свободное время.

У кого не захватывает дух и не вызывает восхищение, когда мимо мчится скорый поезд. Вот он только что прогрохотал мимо станции, вихрем взбудоражив окружающий покой, и плавно исчез за поворотом. Не прошло минуты, а на светофоре уже красный сигнал переключился на желтый, еще минута-другая - путь снова открыт: горит зеленый сигнал. Из окна дежурного по станции послышался звонок. С соседней станции вышел грузовой поезд. Его еще не видно и не слышно, но он идет и кто-то о нем знает, где-то на большой станции его ждут. Застыл в своем величии подступающий к насыпи лес, уходят в вечернюю мглу нити стальных рельсов. Поезда еще нет, но железная дорога живет своей невидимой жизнью - бегут электрические импульсы по проводам, неслышно работают реле. И где-то у поездного диспетчера на огромном табло световая схема станций и перегонов с помощью сигнальных лампочек передает и то, что происходит на нашей с вами станции. Один человек, увидев все это, останется равнодушным, а может быть и более того, вообще ничего этого не увидит. Другой же, наоборот, никогда не перестанет любоваться этой картиной и ощутит чувство восторга от могучей силы техники, ее своеобразной красоты, которая в сочетании с природой создала новую картину земли, преображенную человеком. У многих людей, в какой бы области они ни работали и вне зависимости от того, сколько им лет, сильны симпатии к железной

дороге, к локомотивам и вагонам, к особому, чисто железнодорожному колориту служебных зданий и искусственных сооружений. Как правило, это люди, которые в детстве могли часами просиживать на косогоре у полотна железной дороги и встречать, и провожать железнодорожные составы, и вновь с затаенным трепетом ждать появления следующего поезда. И, конечно, паровоз или электровоз был главным действующим "лицом" в этих прекрасных картинах. Разумеется, не все после этого становятся профессиональными железнодорожниками, однако интерес и симпатии к железной дороге, возникшие в детстве, остаются на всю жизнь и часто проявляются в увлечении железнодорожным моделизмом в те недолгие часы досуга, которые предоставляет нам жизнь, наполненная ответственными служебными делами, домашними заботами и семейными интересами. Именно эти люди строят оригинальные модели подвижного состава, макеты станционных и других зданий железнодорожного назначения, создают действующие макеты (рис. 4). Тенденция к миниатюризации моделей железных дорог оказалась серьезной предпосылкой к активному росту числа любителей железнодорожного моделизма. Стало вполне доступным, пользуясь промышленными деталями, которые трудно изготовить в домашних условиях, строить модели локомотивов и вагонов малых размеров в соответствии со своими симпатиями к тому или иному натурному образцу. Похожий на настоящий поезд захотелось совместить со станционными зданиями и пейзажем. Уменьшение линейных размеров моделей дало возможность на сравнительно небольшой площади в домашних условиях на подмакетнике размером 1,5-2 м² построить макет железной дороги, где наряду с действующими моделями подвижного состава, определенной рельсовой схемой можно расположить архитектурные сооружения, элементы пейзажа - рельеф местности, деревья, растительность и др. (рис. 5). Таким образом, стало возможным повторить в миниатюрном воспроизведении то, что мы повседневно видим на настоящей железной дороге. И чем больше сходство макета с настоящей железной дорогой, тем большее впечатление на зрителя производит макет, тем большее удовлетворение и радость испытывает тот, кто его создал. Любительский железнодорожный моделизм - дело, в сущности, домашнее, а потому справедливо считается семейным занятием, когда отец делает модель или макет, а дети, посильно помогая ему, исподволь привыкают к труду и технике. При всей своей занимательности любительский железнодорожный моделизм таит в себе ряд трудностей, преодолеть которые под силу лишь взрослому человеку. Для получения хороших результатов или во всяком случае морального удовлетворения от своей работы любитель-моделист должен обладать определенными качествами или развивать их в себе. Прежде всего нужно иметь достаточно знаний в общих вопросах железнодорожной техники и стремиться к приобретению новых знаний в этой области, чтобы понимать сущность избранного вида моделизма. Другая, чисто практическая сторона дела заключается в том, что любителю нужно накапливать опыт в умении работать собственными руками. Знание различных технологий поможет принять наиболее грамотное техническое решение в осуществлении задач, возникающих во время работы над моделью, макетом. Необходимо научиться правильно пользоваться инструментом, уметь выбрать и воплотить в нужную деталь различные материалы. Постройка исторически точных и технически верных моделей и макетов требует наличия подробных чертежей, фотографий, описаний и т. д., которые дадут возможность максимально подробно воспроизвести внешний вид натурального образца. Собираение технической документации, использование других источников информации имеет существенное значение для многих видов моделизма, в том числе и любительского железнодорожного.



Рис. 4. Моделисты за работой:

- а - Е. Л. Шкляренко за постройкой макета (г. Москва);
- б - Б. С. Федоров строит модель паровоза (г. Харьков)

Настоящие моделисты относятся к изготовлению модели, как к созданию произведения искусства, многократно отвергая и заново повторяя неудавшиеся ее детали и узлы. Вполне справедливо утверждение, что тот, кто аккуратен и скрупулезен в моделизме - тот успешно трудится и на работе.

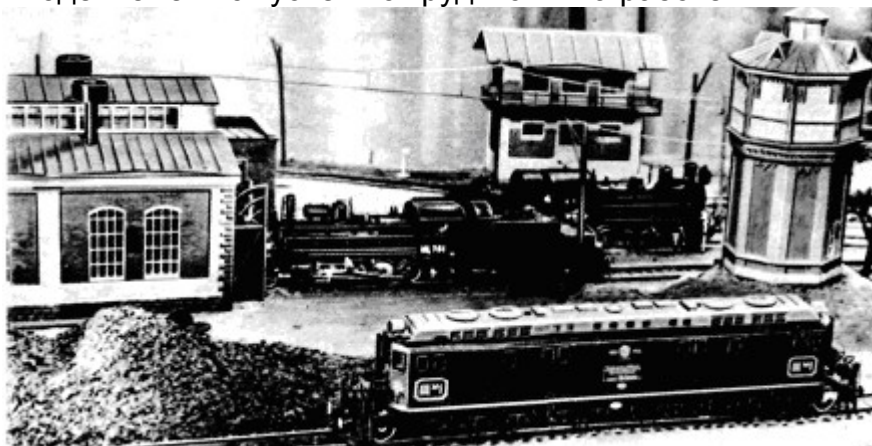
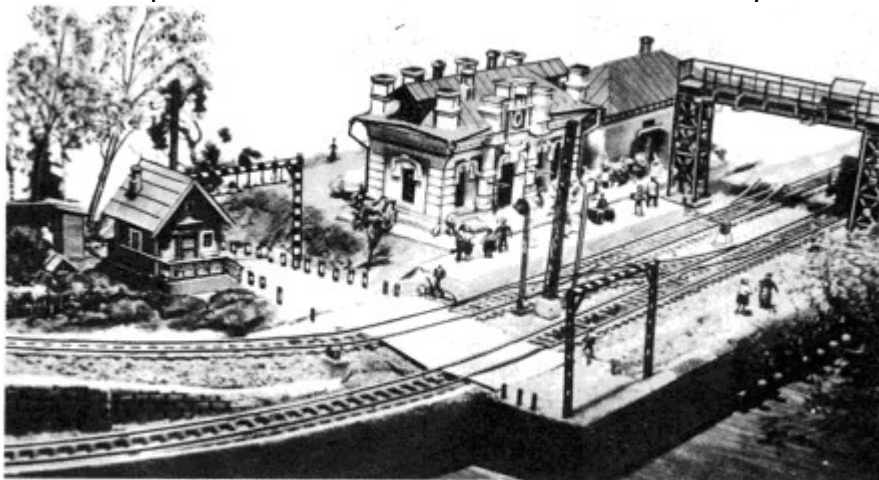


Рис. 5. Фрагмент железнодорожного макета с моделями локомотивов 20-х годов

4. Особенности любительского железнодорожного моделизма

Любительский железнодорожный моделизм выгодно отличается от других видов моделизма своей многогранностью и не является сугубо техническим творчеством. Различные его стороны, техническая и художественная разноплановость позволяют широкому кругу любителей железной дороги найти себе занятие по душе и в соответствии со своими способностями. При создании комплексного макета моделист-любитель может проявить себя в различных качествах в зависимости от своих склонностей - как конструктор, макетчик, художник-декоратор или электронщик. Все зависит от того, какому из элементов на макете моделист придаст

особое значение. Специалист по электронике сможет создать на макете сложную взаимосвязь движения поездов и маневровой работы, систему автоблокировки и авторегулировки скорости движения поездов. Как конструктор моделист отдаст предпочтение моделям подвижного состава, как макетчик - архитектурным и инженерным сооружениям. Если у моделиста-любителя в большей мере проявятся способности художника-декоратора, то на своем макете он постарается создать картину пейзажа, а проходящие поезда будут придавать этой миниатюрной железной дороге эффект реальной действительности. Широкие и разносторонние возможности индивидуального творчества способствуют все большей популярности железнодорожного моделизма, которая нашла свое логическое выражение в том, что в Европе социалистические страны ежегодно стали проводить международные соревнования любителей. В этих соревнованиях участвуют моделисты, построившие модели-копии локомотивов, вагонов, всевозможных железнодорожных сооружений, действующие макеты. Модели и макеты должны быть точно выполнены в одном из принятых в международной практике масштабов-1:32, 1:45, 1:64, 1:87, 1:120, 1:160 или 1:220 натуральной величины. По внешнему виду они должны максимально соответствовать своим натурным образцам в пределах выбранного масштаба; иметь хорошую внешнюю отделку, воспроизводящую цвет, фактуру наружных поверхностей оригинала, подробную детализировку, хорошие ходовые качества со скоростью движения, соответствующей масштабу. Точность и качество исполнения макетов и моделей являются основными критериями при определении победителей соревнований. Международные соревнования проводятся ежегодно, начиная с 1954 г. Основными организаторами и участниками этих соревнований являются моделисты-любители ГДР, ЧССР и ВНР. С 1970 г. в них принимают участие и моделисты СССР. Целый ряд интересных моделей, выполненных в масштабе 1:87, на этих соревнованиях были отмечены особыми премиями.



Так, например, макет условной станции "Кочки" (рис. 6) московского моделиста В. С. Юдина, построенный по мотивам архитектуры бывшей Рязано-Уральской дороги; бронепоезд времен Великой Отечественной войны (рис. 7 - автор Е. Л. Шкляренко) были отмечены на соревнованиях высокими призами, а архитектурный

комплекс станционных и других служебных построек бывшей Московско-Окружной дороги (рис. 8 - автор Н. Н. Гундоров) и модели двухосных грузовых вагонов, изготовленные М. Д. Давидимусом, были удостоены Золотых медалей.

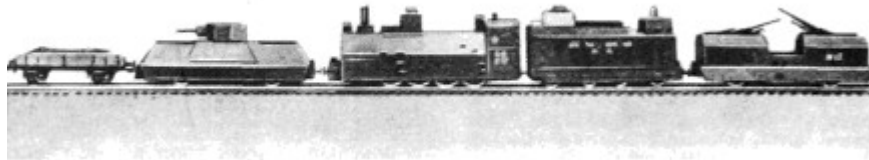


Рис. 7. Модель бронепоезда периода Великой Отечественной войны



Рис. 8. Макеты железнодорожных сооружений из архитектурного комплекса бывшей Московско-Окружной дороги

Ежегодные конкурсные выставки являются общественным смотром деятельности моделеров и демонстрируют современный уровень работы любителей. Соревнования проводятся исходя из следующих условий:

1. В соревнованиях могут принимать участие все организованные и неорганизованные любители железнодорожного моделизма европейских стран; в отдельную категорию соревнующихся включаются юниоры до 16 лет.

2. Группы соревнующихся моделей.

А. Локомотивы: полностью изготовленные самим заявителем (в таких моделях могут быть использованы детали, изготовленные промышленностью: электродвигатели и электрооборудование, кроме токоприемников, колесные пары и сцепка); сделанные путем перестройки промышленных моделей при условии, что в результате воспроизводится новый тип локомотива; доработанные для улучшения внешнего вида промышленных моделей (при сохранении типа локомотива).

Б. Вагоны (и прочий подвижной состав): полностью изготовленные самим заявителем (в таких моделях могут быть использованы детали, изготовленные промышленностью: колесные пары и сцепка); сделанные путем перестройки промышленных моделей при условии, что в результате воспроизводится новый тип вагона; доработанные для улучшения внешнего вида промышленных моделей (при сохранении типа вагона).

В. Макеты железнодорожных сооружений, построек и железной дороги.

Г. Прочие железнодорожные действующие модели.

К. Ритринные модели (исторические модели и модели будущего).

В интересах объективной оценки моделей, представленных на конкурс, участники должны сопровождать их необходимыми документами (чертежами, фотографиями), по которым можно проверить соответствие масштабу, длину, высоту, ширину, диаметр колес и др. Модели, к которым не приложена подобная документация, исключаются из соревнований.

3. Оценка моделей. Модели, участвующие в соревнованиях, оцениваются по упомянутым выше группам и в наиболее распространенных в настоящее время масштабах (1:87 HO, 1:120 TT, 1:160 N) международным жюри, членами которого являются моделеры ГДР, ЧССР, ВНР, ПНР. Из соревнований не исключаются модели, выполненные в более крупных масштабах, популярных в прошлые годы. Каждая модель может быть оценена максимально в 100 очков. Это количество складывается из четырех показателей, по которым отдельно оценивают ходовые качества модели, качество и точность изготовления, общее впечатление и наиболее яркие особенности.

В моделях любители стремятся воссоздать натурные объекты, с которыми связаны знаменательные исторические события или определенные этапы в развитии железнодорожной техники. Собранные на соревнованиях и выставках железнодорожные модели дают возможность совершить своеобразную экскурсию в прошлое. Поэтому необходимо особо подчеркнуть историко-познавательное значение железнодорожного моделизма.

Как история кораблестроения и самолетостроения, история отечественной железнодорожной техники всех периодов ее развития представляет собой богатый и привлекательный материал для моделиста. Она включает в себя развитие и совершенствование тяговых машин, вагонов, инженерных сооружений, средств сигнализации и, связи, архитектуры зданий. Каждый локомотив, вагон своими конструктивными формами, доступной своему времени технологией изготовления, окраской, надписями и знаками демонстрируют уровень инженерных и производственных возможностей определенного исторического периода, отражают эстетические вкусы, которые были в моде и находили свое проявление в транспортном машиностроении. Именно эти стороны технической истории

составляют предмет особого изучения и воспроизведения на моделях в любительской практике.

Интересно, например, проследить, как изменялся внешний вид паровоза от черепановского, которому недавно исполнилось 150 лет, до последнего отечественного парового локомотива серии ПЗ6 (рис. 9). Это начальная и конечная вехи истории паровозостроения в нашей стране.

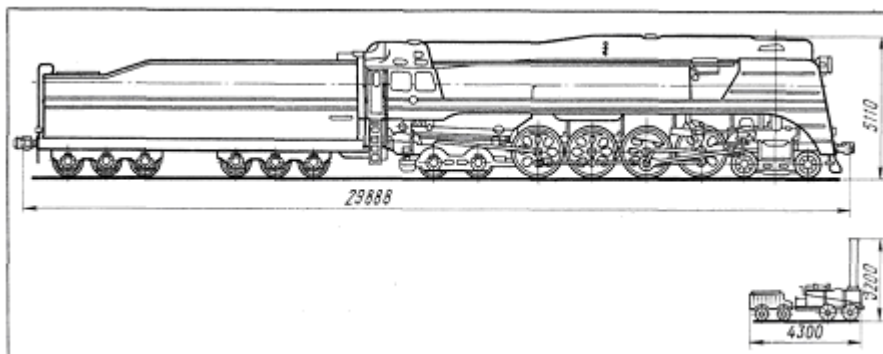
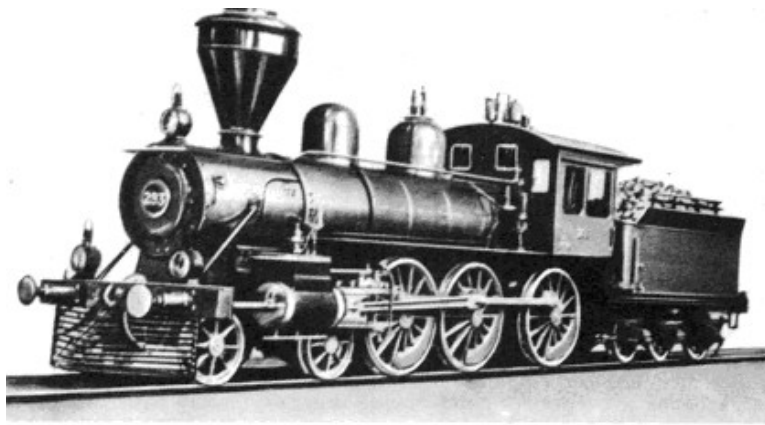
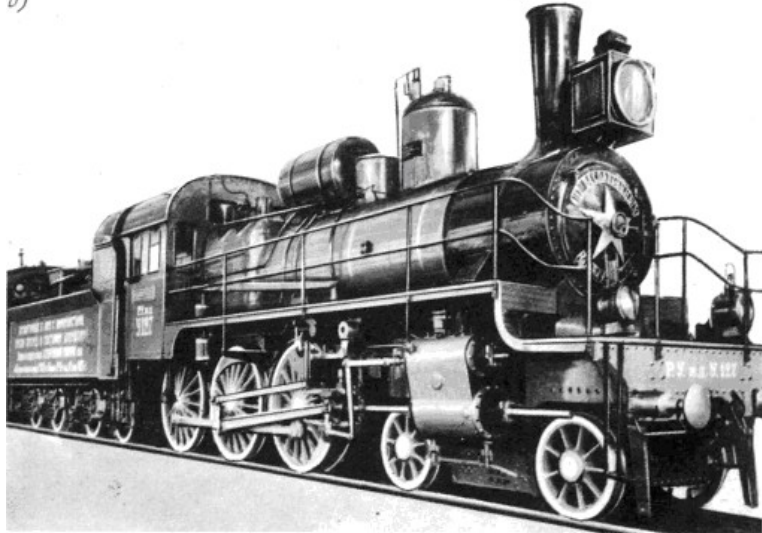


Рис. 9. Сравнительные изображения паровоза ПЗ6 и паровоза Е. А. и М. Е. Черепановых

На протяжении 120 лет постепенно изменялся облик и очертания паровоза, превратившегося в "богатыря" первых пятилеток и послевоенных лет. Далекие от нас первые паровозы, не имея привычной будки машиниста, были чем-то неуклюжи - котел на колесах с длинной трубой. Паровозы конца XI века по-прежнему были очень приземисты, так как котел имел небольшую топку и располагался низко, почти на раме. Построенный в 1908 г. пассажирский паровоз серии К поразил современников яркой особенностью своего внешнего вида. Он имел высоко поднятый над рамой котел, что стало характерным для последних русских паровозов и всех паровозов советского периода. Большой просвет между рамой и котлом, перила ограждения площадок, контрбудки на тендерах - вот далеко не полный перечень внешних конструктивных особенностей, которые свойственны только отечественным паровозам. Если коротко проследить развитие конструкции вагонов, то сразу обратят внимание характерные особенности. В прошлом веке вагоны строили из дерева. Затем деревянные несущие брусья рамы заменили металлическими швеллерами, а кузова пассажирских вагонов снаружи стали обшивать стальным листом. Долгое время характерной особенностью внешнего вида локомотивов и вагонов была наличие заклепочных соединений листов обшивки, придававших подвижному составу определенную эстетическую красоту, далекую от современного дизайна. Кроме того, пассажирские вагоны украшали витиеватым литьем в виде кронштейнов для сигнальных огней, замысловатых уголков, опор, поручней и т. д. Широкое распространение получили в начале XX века 18-метровые четырехосные пассажирские вагоны, а затем и 20-метровые, которые имели у нас в стране очень широкое распространение в довоенные и послевоенные годы, в различных вариантах - общие, пригородные, купейные, мягкие, почтовые и др.



5)



6)

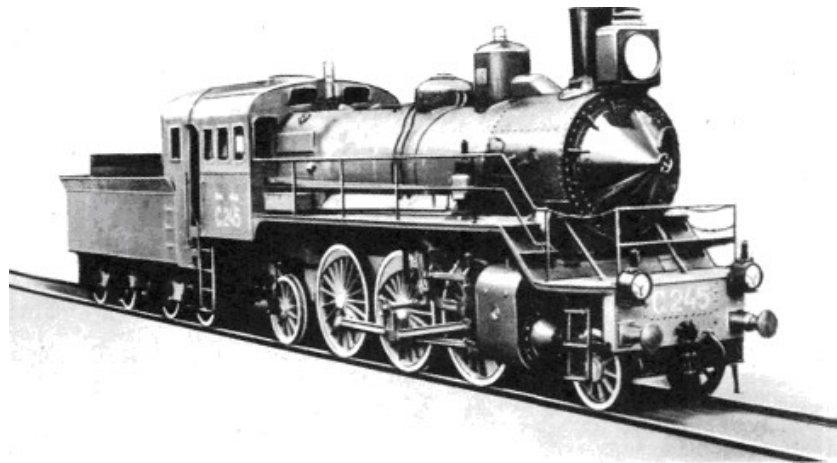


Рис. 10. Паровозы, связанные с жизнью и деятельностью В. И. Ленина

Целый ряд ярких, с точки зрения моделиста, особенностей этих вагонов - переходные площадки с гармошкой, раздвижные наклонные лестницы на крышу, скошенные входные ступени, суженный тамбур и др., придавали этим вагонам свой особенный колорит. В конце 40-х годов появляются всем хорошо знакомые цельнометаллические пассажирские вагоны - лаконичной формы, обладающие бесспорной эстетической прелестью. Очень непохожи друг на друга наши первые и современные электровозы и тепловозы, но каждый из них в равной степени интересен моделисту своей принадлежностью определенному времени. Хорошо изготовленная модель-копия, воспроизводящая конкретный локомотив или вагон, ставший страницей истории наших железных дорог, приобретает особую ценность. Это уже не просто модель, а частичка истории нашей Родины, яркая страница жизни страны, биографии советского человека, его подвига. В настоящее время в разных городах Советского Союза поставлены на вечные стоянки многие локомотивы в память героических событий, в честь замечательных людей, работавших на них. Они дают широкую возможность моделистам совершать экскурсии в прошлое и получать самый ценный материал - видеть предмет своими глазами, изучать его, делать необходимые зарисовки и фотографии, уточнять детали. Приведем несколько примеров. На паровозе Н2-293 в 1917 г. В. И. Ленин, скрываясь от царских ищеек, под видом кочегара приезжал в революционный Петроград. Этот паровоз, переданный правительством Финляндии в дар Советскому Союзу, установлен в павильоне на Финляндском вокзале в Ленинграде. Превосходная модель паровоза открывает экспозицию Ленинградского железнодорожного музея (рис. 10, а). В мае 1923 г. рабочие железнодорожного депо станции Москва-Павелецкая во внеурочное время отремонтировали средним ремонтом паровоз серии У127 и единогласно избрали Владимира Ильича Ленина почетным машинистом, прикрепив на передней части котла надпись: "Беспартийные - коммунистам". В тяжелый для страны морозный январский день 1924 г. паровоз У127 вел траурный поезд с телом вождя от платформы Герасимовская до Москвы. В канун 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина в Москве на площади Павелецкого вокзала открыто новое здание павильона-музея "Траурный поезд В. И. Ленина", здесь хранится эта бесценная реликвия (рис. 10, б). Паровоз серии Ов 7024 (рис. 10, в) был отремонтирован в апреле 1919 г. на первом коммунистическом субботнике рабочими депо Москва-Сортировочная. Теперь это дорогой экспонат музея "Великого почина", организованного в этом депо. 7 августа 1983 г. в депо Ховрино состоялось открытие еще одного памятника, ставшего реликвией технической и общественной истории нашей страны. Паровоз С.245 (рис. 10, г) ранней весной 1918 г. привел из Петрограда в Москву особый поезд №4001, в котором прибыли члены Совнаркома во главе с В. И. Лениным. Активное участие в сохранении и восстановлении паровоза С.245 принимали члены Московского клуба железнодорожного моделизма. На станции Ладожское Озеро, у начала легендарной Ладоги, стоит на почетной стоянке рядом с музеем "Дороги жизни" паровоз серии Эш4375 (рис. 11, а). Этот паровоз в тяжелые дни блокады Ленинграда доставлял поезда с торфом для единственной оставшейся в строю в Ленинграде пятой ГРЭС. Герой Социалистического Труда машинист А. Г. Смирнов со своим паровозом прошел путь от Днепра до Шпрее и 10 мая 1945 г. привел первый эшелон в поверженный

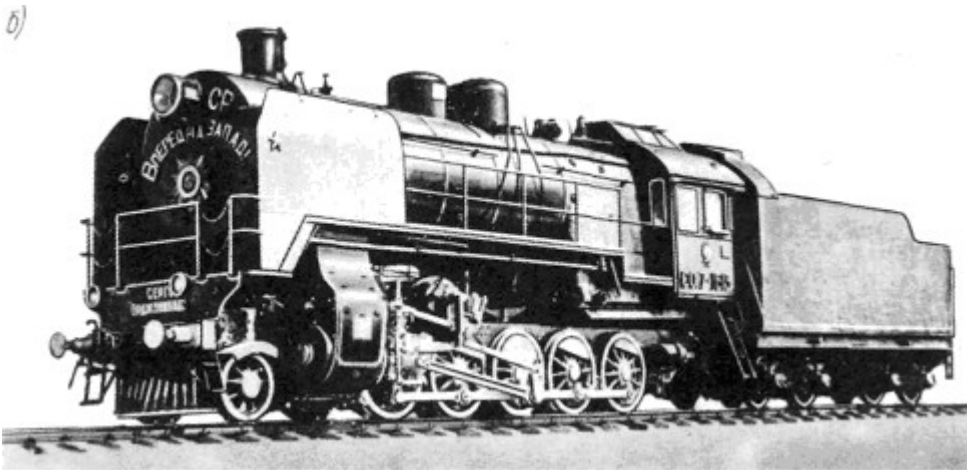
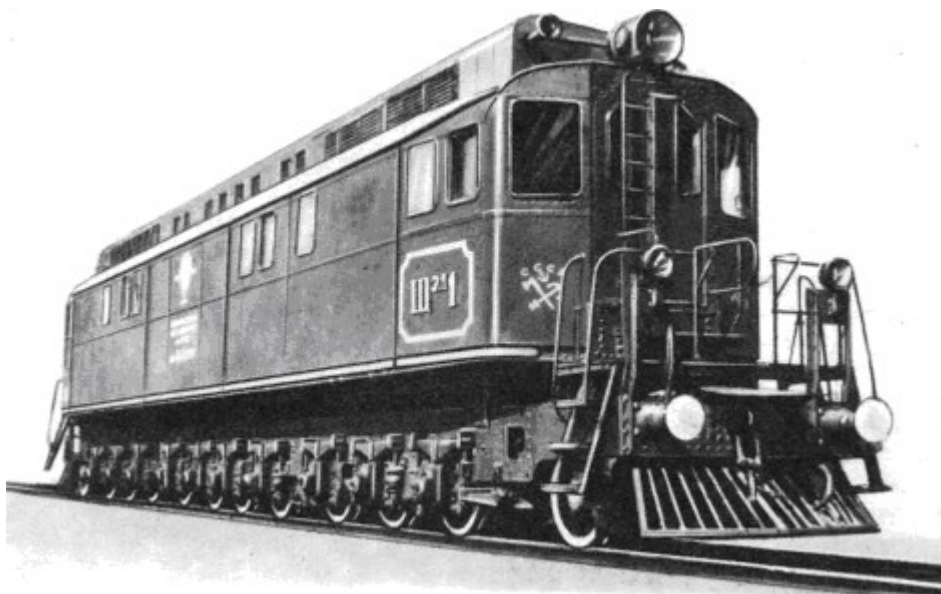


Рис. 11. Локомотивы на пьедесталах



0)



Рис. 12. Первые советские локомотивы

Берлин. Теперь паровоз С017-1613 стоит на почетной стоянке у депо Нижнеднепровск-Узел (рис. 11,6). У станции Ховрино в Москве на вечной стоянке находится первенец советского тепловозостроения- тепловоз Щэл1 конструкции Я. М. Гаккеля, построенный в 1924 г. по прямому указанию В. И. Ленина (рис. 12, а). В депо Хашури поставлен на вечную стоянку электровоз ВЛ19-01 (рис. 12,6), построенный к XV годовщине Великой Октябрьской социалистической революции. В тот далекий год он положил начало большому семейству советских электровозов, на кузовах которых начертаны буквы "ВЛ", что означает "Владимир Ленин" - в память и в знак высокого уважения и признательности великому вождю трудящихся, основоположнику электрификации страны. "Живые" памятники истории, поставленные на пьедесталы, являются зримыми и осязаемыми "полпредами" истории техники, истории нашего государства, рассказывающими потомкам о прошлом нашей страны. Процесс сохранения исторической железнодорожной техники продолжается и все больше энтузиастов, в том числе и молодежи, включается в эту благородную работу. Воссоздать в миниатюрных моделях-копиях историю русских и советских железных дорог - интереснейшая задача. Конечно, один человек, пусть даже одержимый, не сможет осуществить ее. Однако коллективу любителей-моделистов такая задача под силу. При этом каждый сможет выбрать для копирования тот натуральный образец, который соответствует его желаниям и симпатиям. Собранные на одной выставке эти модели-копии могли бы стать своеобразными пропагандистами истории отечественных железных дорог. Подводя итоги этой главы, можно с уверенностью сказать, что железнодорожный моделизм, помимо технических знаний, развивает чувство гордости за историю отечественной техники, расширяет кругозор, воспитывает любовь к Родине.