

Человек так устроен, что всегда находит в окружающем мире что-то особенное, ценное. Кто-то коллекционирует монеты, марки, антиквариат, кто-то увлечён туризмом, строит модели самолётов и т.п. В последние годы в России при активном участии Всероссийского общества любителей железных дорог (ВОЛЖД) всё большее распространение получает новый вид полезного увлечения — охрана памятников железнодорожной старины. Члены общества стараются сохранить редкие модели локомотивов, вагонов, специального подвижного состава, выступают за сохранение первоначального вида вокзалов — какими они были десятки лет назад.

сохранившиеся детали — с других локомотивов одинаковых марок.

Проблема восстановления локомотивов не настолько серьёзна, как кажется на первый взгляд, поскольку в Орле имеются высококвалифицированные специалисты по ремонту подвижного состава. Механиков-паровозников можно привлечь и из Санкт-Петербурга, где силами энтузиастов уже несколько

Все натурные образцы подвижного состава можно объединить в музей железнодорожной техники, который разместился бы на станции Орёл. Подвижной состав, старые ремонтные станки, образцы рельсошпальных решёток, всевозможные фотографии и железнодорожные модели, представленные в нём, стали бы великолепными экспонатами для демонстрации школьникам, учащимся Орловского железнодорожного техникума, профессионального училища № 10, да и всем, кому интересна железнодорожная история. А как красиво смотрелись бы локомотивы, всевозможные путевые машины, грузовые и пассажирские вагоны из

века являлся одним из важнейших в нашей стране железнодорожных узлов.

...Ещё несколько десятилетий назад узкоколейки на Орловщине не были редкостью, выполняя самые разные задачи для народного хозяйства. Потом за ненадобностью практически все эти ветки были разобраны.

Так, не исключено, что с карты Орловской области скоро исчезнут последние остатки узкоколейки, которая вела от Белобережской электростанции (находится вблизи Брянска) к местам торфоразработок, расположенных на территории современного национального парка "Орловское Полесье". Эту узкоколейку можно было бы переоборудовать в экскурсионную, переложив пути в нужном направлении. Можно с уверенностью сказать, что прогулочная узкоколейка была бы очень популярна среди посетителей национального парка.

Не менее интересен и другой пример. В реке Оке уже несколько десятилетий лежит рельсошпальная решётка от малоизвестной узкоколейной железной дороги Оптуха — Болхов. Эта линия была построена советскими военнопленными в 1942 — 1943 годах, когда Орловщина была оккупирована фашистами. Предположительно изготовленная в Польше, эта решётка имеет уникальную — заклёпочную — технологию скрепления рельсов и шпал. Более того, шпалы у этой узкоколейки металлические. Историческая ценность данной конструкции признана даже в Москве. Столичные железнодорожные музеи с огромным желанием разместили бы у себя её отрезок. Однако обращения в Орловско-Курское отделение МЖД с просьбой организовать бригаду для вывоза части уникальной рельсошпальной решётки до сих пор так и не нашли понимания.

Нельзя забывать и о зданиях вокзалов, имеющих историческо-архитектурную ценность. В Орловской области самые значительные из них находятся в Орле, Мценске, Верховье. Чрезвычайно красив остановочный пункт Бастыёво неподалёку от Спасского-Лутовинова. Если не поддерживать их первозданный внешний вид, то могут быть утрачены красота и неповторимость этих станционных зданий.

И, наконец, последнее. В наши дни обществу вновь обращает взор к опыту строительства и эксплуатации железных дорог в дореволюционной России. Переосмысливается роль частного предпринимательства в руководстве стальными магистралями. В связи с

этим появилась потребность новых научных исследований. И, несмотря на то, что современных фундаментальных трудов по железнодорожной истории сейчас немного, есть надежда, что пылкий ум молодых исследователей и заинтересованность ОАО "РЖД" смогут поднять из архивов огромный пласт неизученных документов.

Максим ШАНЕНКОВ.

НАШ ПАРОВОЗ, В МУЗЕЙ ЛЕТИ!

Много в этом направлении предстоит сделать и в Орловской области. Здесь, как в большинстве регионов страны, особой заботы требует сохранение натуральных образцов локомотивов, вагонов и спецсоставов. Эта техника, износившись за годы работы, неминуемо отправляется на металлолом. А что останется нашим потомкам?

Именно поэтому руководство ОАО "Российские железные дороги" издало распоряжение о проведении полной инвентаризации локомотивов и вагонов, построенных до 1970 года. Цель — определить музейную ценность подвижного состава и возможность использования его на железных дорогах общего пользования (например, в составе ретропоездов).

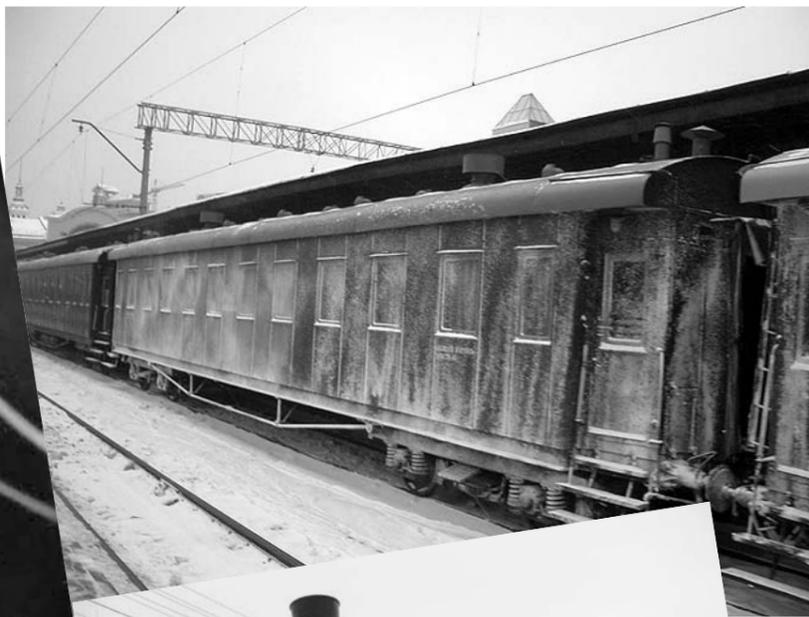
Отчёты от железнодорожных подразделений отделения оказались отнюдь не обнадеживающими. Отмечалось, что практически весь парк локомотивов, вагонов и специальных составов, которые можно отнести к категории исторических, крайне изношен, многие рельсовые машины списаны или готовы к списанию, а возможностей для ремонта техники нет.

Так, в Верховье гниют под открытым небом шесть паровозов советских серий Л (знаменитая "лебедянка", названная так по фамилии инженера Л.С. Лебедянского) и ЭР, построенных в период с 1949 по 1952 годы. Эти машины на протяжении нескольких лет использовались в качестве котельных для нужд станции Верховье, но теперь, когда на станции проведена газификация зданий, готовится списание паровозов. Причём это может произойти уже в начале 2006 года. Кроме того, Верховская дистанция пути располагает путевым стругом для очистки снега. Машина была выпущена в 1957 году, ремонтировалась последний раз в 2002 году, но почему-то имеет нулевую остаточную стоимость, хотя указывается, что "использовать путевой струг ПСС-1 № 37 возможно и целесообразно только после проведения капитального ремонта в ПМС-332 станции Фаянсовая. Заявки на капитальный ремонт направляются в службу пути ежегодно, в том числе и на 2006 год".

В Курске (территория Орловско-Курского отделения) также имеется паровоз серии Л — Л-3385. Его нынешняя остаточная стоимость — около 520 тысяч рублей. Для того чтобы уберечь машину от охотников за металлом, необходимо передать её на охраняемую базу запаса.



Остатки болховской узкоколейки, лежащие в реке Оке.



Паровоз серии ОВ ("овечка").

На станции Орёл находятся паровозы Л-2254 и Л-1637, которые почему-то не вписаны в отчёты железнодорожных подразделений. Если Л-2254 действительно сильно попорчен коррозией, то Л-1637 выглядит вполне сносно. Хороший внешний вид имеют также снегоочистительная машина на станции Ливны, некоторые не эксплуатируемые орловским локомотивным депо тепловозы и электровозы.

Что же касается Орла, то недаром ведь именно здесь базируется знаменитый ретропоезд "Восточный экспресс", некогда курсировавший между Парижем и Стамбулом (теперь этот состав совершает туристические рейсы по России). Кроме того, в Орловском локомотивном депо работают одни из лучших на Московской железной дороге машинисты-паровозники, которых регулярно приглашают управлять ретропоездами.

лет ведётся работа по восстановлению различных марок паровозов.



Паровоз серии Л-1637 в тупике станции Орёл.

окон проходящих через станцию Орёл пассажирских поездов! Согласитесь, что знаменитый паровоз серии ОВ, стоящий на почётном месте у Орловского локомотивного депо, выглядит очень эффектно. Создание в Орле музея натуральных образцов железнодорожной техники стало бы, ко всему прочему, важным напоминанием того, что Орёл в XIX — начале XX