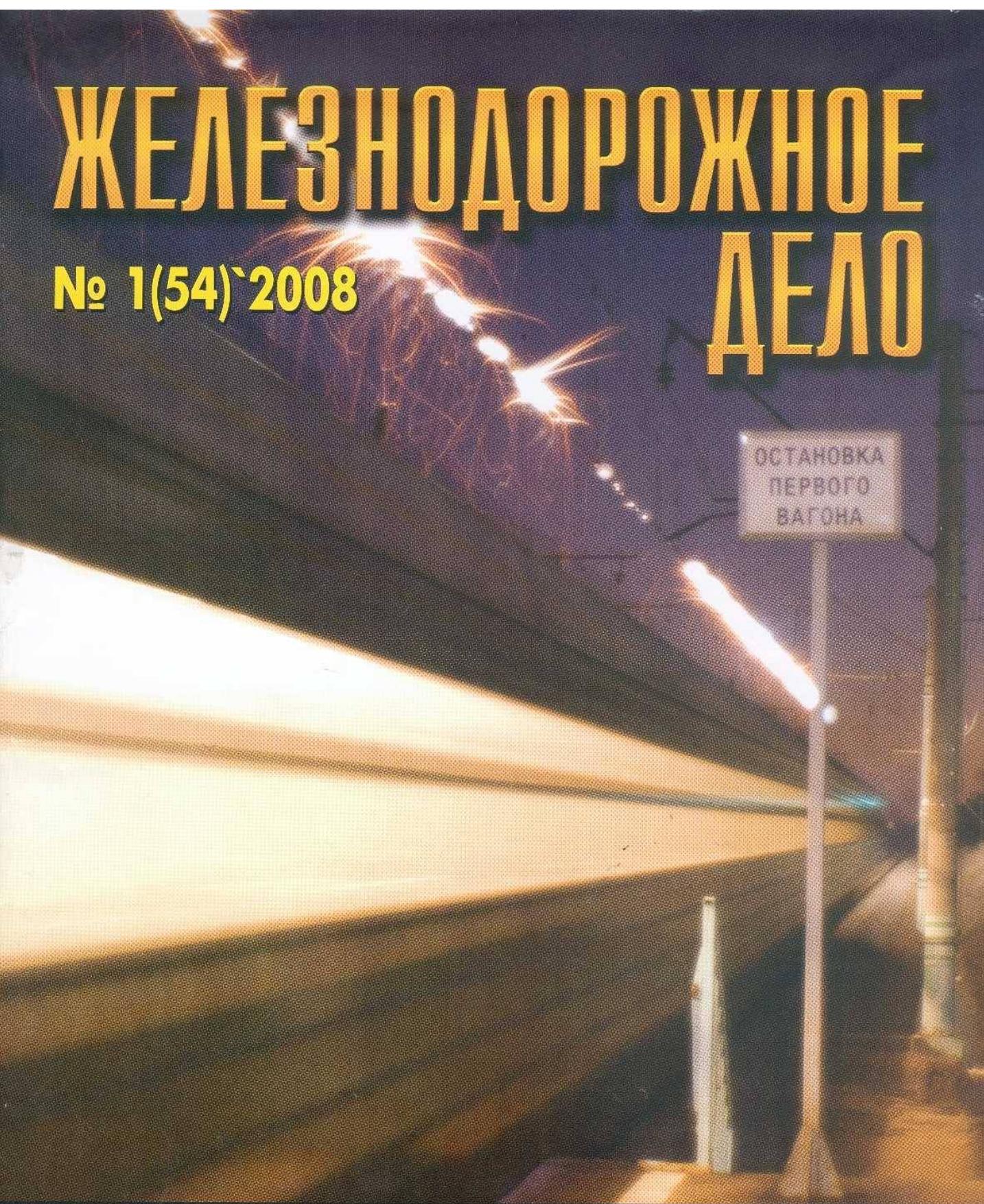


# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДЕЛО

№ 1(54) `2008

ОСТАНОВКА  
ПЕРВОГО  
ВАГОНА



THE ANTHOLOGY FOR RAILWAY FANS AND RAILWAY MODELISTS  
АЛЬМАНАХ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА



# МУЗЕЙНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ УЗКОКОЛЕЙКА В ЛЕЙПЦИГЕ



**ХАНС-ШТЕФЕН ХОССФЕЛЬД**  
Фото автора

Хочешь — не хочешь, наш мир сориентирован на достижение рекордов. Рекорды обращают внимание общественности на рекордсмена. Почему же тогда даже невинной узкоколейке не хвастаться рекордами, пусть даже двумя? Все началось в 1856 году. Жила-была узкоколейка на окраине города Лейпциг в Германии. Спокойно транспортировала песок и щебенку из карьеров на стройплощадки и бетонные заводы на западе города, где с середины XVIII века бурно развивалась промышленность, а, кроме того, как воздух нужна была жилплощадь для рабочих. В качестве ширины колеи выбрали 800 мм.

Почему? Ведь обычно в Германии используют 600, 750 и 1000 мм. Нарушение в стране, где для производства каждого шурупчика существуют нормы! Причина проста — метрическую систему в Германии ввели только после создания Германского Рейха в 1871 году. 800 мм — это  $2\frac{2}{3}$  саксонских фута! Возвращаемся к рекордам: наша дорога таким образом теперь единственная в Германии шириной колеи 800 мм и самая старая с момента открытия, работающая без перерывов промышленная узкоколейка!

Подвижной состав, пожалуй, не отличался от других промышленных узкоколейных железных дорог того времени — вагонетки



и двухосные паровозы, на весь срок работы с начала до конца всего 18 штук. Новшество появилось в 1896 году — первый электровоз. А в 1906 году к ним присоединились еще 5 штук производства завода SSW (Сименс-Шуккерт-Верке). К сожалению, от них остались только фотографии. На них видны двухосные, симпатичные, игрушечные, карапузного типа локомотивы с пантографом на кабине машиниста.

Параллельно появились еще и тепловозы, всего 15 экземпляров. Пар с дороги навсегда исчез в 1966 году. Любопытно, что два самых последних паровоза были довоенные, производства Германии 1927 и 1936 годов. Более поздние, немногочисленные послевоенные, были списаны раньше.

Но этоично не только для Германии, возьмите, например, советскую серию Э...

Необыкновенная ширина колеи спасла локомотивы от войны — в отличие от многих узкоколеек, которые в течение Первой мировой, а позже и Второй мировой войны вынуждены были отдавать значительную часть своего подвижного состава военным полевым дорогам, локомотивами этой дороги никто не интересовался.

После Второй мировой войны песок и гравий по общепонятным причинам опять стали очень ходовым товаром. Город, особенно его промышленные западные кварталы, включая жилые районы, был сильно разрушен. Дополнительно к сети 800 мм организовали еще сеть колеи 600 мм, материал для нее легче было найти. Там в общей сложности тоже работали 18 паровозов. И все время при ГДР наш рекордсмен работал, правда, с меньшим размахом, электровозы списали, паровозы тоже. Как многое у нас при социализме, и узкоколейка «шла вниз». Заросли пути, уменьшилось движение. Наступил 1991 год. Предприятия исчезали массами, день закрытия дороги приближался. Новая западная техника уже год во всей оставшейся промышленности вытесняла наше, порой уже допотопное оборудование. Слава богу, нашлись дальновидные люди. Узкоколейка была внесена в список памятников технике земли Саксония. Снос уже был исключен. Это, конечно, ничего не изменило относительно состояния дороги. Однако обычно в сказке процессу спасает какой-то принц. В нашем случае спасли обычные любители. Их запросто можно назвать фанатами, если смотреть фотографии тех времён, когда они взялись за дело. Будучи типичными немцами, первым делом они организовали общество. В данный момент в нем 20 членов, как правило, порядка 12 активно участвуют в работе каждую субботу. Члены общества имеют разнообразные нужные дороге специальности. Со временем накопилась большая коллекция экспо-



натов не только с этой конкретной дороги. Стали собирать и чинить все, что где-то еще валялось вплоть до экскаватора. Члены общества чувствуют ответственность перед историей техники — «Кто, если не мы. Завтра поздно будет». Теперь только коллекция тепловозов состоит из 18 экземпляров, большинство которых приведено в работоспособное состояние. Единственный паровоз (Ганомаг 1928 года) требует смеси котла, что превышает финансовые возможности клуба, зато его спасли от домашней печи. Со временем он будет отремонтирован. Финансирования со стороны государства нет. На узкоколейке сами дельцы зарабатывают. Десять раз в течение года дорога открыта для широкой публики, ездят поезда от депо до конца линии, где раньше добывался песок. Теперь там уже не работают, появилась зона отдыха с озерами. Правда, для публики пришлось перестроить из грузовых пасса-



жирские вагоны, которых на промышленной узкоколейке такой длины, разумеется, не было. Туры пользуются спросом, тем более что далеко не надо ехать. Иногда в них участвуют лица, на первый взгляд не имеющие особо тесных отношений с железными дорогами, как, например, немецкая версия вашего Деда Мороза под Рождество. Часто для семейных праздников, юбилеев фирм и прочих мероприятий заказывают поезда. Предлагают кофе и пирожные, жарят шашлыки — все по желанию клиентов. Теперь у членов клуба появилась новая идея — проводить курсы! В течение одной субботы за 45,00 евро можно изучить теорию и практику работы на тепловозе, научиться ездить на нем, получить диплом!

Единомышленников, например, главного редактора журнала «Железнодорожное Дело» и меня в первый раз дружно встречали даже в сумерках, хотя и собирались уже идти домой. Фанаты всех стран, соединяйтесь!



**Локомотивы музейной промышленной узкоколейной железной дороги в Лейпциг-Линденеу**  
 Осевая формула у всех 0-2-0. Состояние на июль 2007 года

№	Завод-изготовитель, тип	Вес, т	Ширина колеи, мм	Мощность, л. с.	Заводской номер	Год выпуска	Откуда	Состояние рабочее/реставрировано	Примечания
1	АКМ Нс 3 и	11	800	60	249104	1954	От завода-изготовителя на дорогу в Лейпциге, бывш. № 27	Да/Да	
2	АКМ Нс 3 д	11	800	110	249268	1960	Завод огнеупорн. мат. «Ветро», сталелит. завод «Риза» № 2	Да/Нет	
3	Ганомаг ГМХ	13	800	80	10664	1928	Георгсмариехютте № 3, памятник Ганомаг, Гановер-Линден	Нет/Нет	Паровоз, раньше 830 мм
4	АКМ Нс 3 и	11	800	60	249182	1956	От завода-изготовителя на дорогу в Лейпциге, бывш. № 40	Да/Да	
5	АКМ Нс 3	11	800	60	249103	1954	От завода-изготовителя на дорогу в Лейпциге, бывш. № 26	Нет/Нет	
6	Юнг ЭЛ 110	4	800	10/11	11357	1948	Овинг, Голландия	Нет/Ведется работа	Раньше 900 мм
7	Юнг ЭЛ 110	4,5	800	10/11	11654	1949	Овинг, Голландия	Нет/Да	Раньше 900 мм
8	ЛЭВ ЭЛ 9	4	750	10	Неизвестен	1951	Клостермансфельд, склад стройлеса	Нет/Да	Аккумуляторный
9	Гмайндер 35 ПС	7	800	35	4696	1952	Цементный завод «Харбург», кирпичный завод «Мёдинг»	Да/Да	
10	АКМ Нс 2 х	6,4	800	37	48364	1953	Кирпичный завод, Аугау	Да/Ведется работа	
11	Гмайндер 22/24 ПС	4,5	800	30	2993	1940	Рихтберг КГ	Да/Да	
12	Дима АС 11 2Т	2,2	785	22	3040	1969	Трубный завод «Маппесмани», Дуйсбург	Да/Нет	
13	Дима АФЛ 150-1.6	22	800	180	4364	1980	Хенрихсхютте Хаттинген	Нет/Ведется работа	
14	ТСМ, завод «Луженец» БН-60 Х	9,6	800	60	Неизвестен	1965 или 1966	Завод по производству проволоки «Хомутов», Чехия	Нет/Нет	Ищем заводской номер. Будем благодарны за информацию!
15	О&КМ В0а	3,5	800	20	25716	1956	Гипсовый завод «Шимпф», Остероде	Да/Нет	Раньше 750 мм
16	Шёма ЦХА 20	4	800	20	2870	1965	Гипсовый завод «Шимпф», Остероде	Да/Да	Раньше 750 мм
17	Дима АС 14	2,8	900	17	2948	1967	Торфяной завод «Гриндсвейн», Голландия	Нет/Нет	

**Вагоны музейной промышленной узкоколейной железной дороги в Лейпциг-Линденеу**  
Состояние на июль 2007 года

№	Завод-изготовитель, тип	Тип вагона	Количество осей	Год выпуска	Ширина колеи, мм	Откуда	Состояние/работоче/острандировано	Примечания
1	Хербранд (?)	Летний пассажирский	4	1896	800	1897–1930 гг. Buckower Kleinbahn (УЖД района Буков) (750мм), багажный, 1930–1931 гг. перестроен в крытый вагон на фирме «Брайинг», 1931–1948 гг. Schießplatzbahn Kummersdorf (УЖД полигона Куммерсдорф) (750 мм) 1948–1963 гг. Luckenwalde-Jüterboger Eisenbahn (УЖД Луккенвальде–Ютербог), № 974-001 (750 мм) 1963-1993 гг. ВКК Thräna (угледобывающий комбинат Трена), 900 мм, склад инструментов	Да/Да	
2	Главные мастерские Королевской Саксонской Государственной ж.д. в Кемните	Летний пассажирский	4	1900	800	Luckenwalde-Jüterboger Eisenbahn (УЖД Луккенвальде–Ютербог), № 970-204 (750 мм), ВКК Thräna (угледобывающий комбинат Трена), (900 мм) передвижная мастерская бригады сварщиков	Да/Да	Новый каркас на имеющемся шасси
3	Сталелитейный завод, г. Берн, Швейцария	Пассажирский	4	1906	800	Wengernalpbahn (ж.д. Венгернальпа) (800 мм) Schinznacher Baumshulbahn (ж.д. садоводческого предприятия в Шинцхайе) (600 мм)	Да/Нет	
4	Вагоностроительный завод «Вердау»	Крытый	...	1914	...	Саксонская УЖД Народная армия ГДР в Сёллихау, склад	Нет/Нет	склад
5	Вагоностроительный завод «Вердау»	Крытый	...	1928	...	Саксонская УЖД Народная армия ГДР в Сёллихау, склад	Нет/Нет	склад
6	Неизвестно	Открытый пассажирский	2	Неизвестен	750	Польша	Нет/Нет	
7	Неизвестно	Открытый пассажирский	2	Неизвестен	750	Польша	Нет/Нет	
8	Линке Бреслау	Цистерна	2	1880	800	Mansfelder Bergwerksbahn (промышленная ж.д. шахт Мансфельдского района), полуwagon (750 мм)	Да/Да	
9	Линке Бреслау	Полувагон	2	1892	800	Mansfelder Bergwerksbahn (промышленная ж.д. шахт Мансфельдского района), полуwagon (750 мм)	Да/Да	
10	Вагоностроительный завод «Үердинген»	Багажный	2	1901	800	GMWE (УЖД Гера-Мойзельвиц-Вуид), № 99-61-01 (1000 мм) курятник в Аммельсхайме (без шасси)	Нет/Ведется работа	Монтаж нового шасси на вагоноремонтном заводе «Энгельсдорф»
11	Собств. производство музеиной УЖД Лейпциг-Линденеу	Вагонетка пассажирская	2	1997	800		Да/Да	
12	Собств. производство музеиной УЖД Лейпциг-Линденеу	Вагонетка крытая	2	1993	800	Шасси от опрокидывающей вагонетки, кузов от а/м фургона	Да/Нет	



**Вагоны музейной промышленной узкоколейной железной дороги в Лейпциг-Линденеу**  
Состояние на июль 2007 года

№	Завод-изготовитель, тип	Тип вагона	Количество осей	Год выпуска	Ширина колес, мм	Откуда	Состояние: рабочее/ограничено	Примечания
13	Собств.производство музейной УЖД, Лейпциг-Линденеу	Вагонетка-платформа	2	1996	800	Шасси от опрокидывающей вагонетки	Да/Да	
14	Ленамюле	Вагонетка-платформа	2	...	800	Бумажная фабрика «Ленамюле» (750 мм)	Да/Да	
15	Собств.производство музейной УЖД, Лейпциг-Линденеу	Передвижной агрегат аварийного питания	2	2000	800		Да/Да	400 В, 50 кВт
16	Келле и Хильдебранц, Дрезден	Вагонетка лесовозная	2	...	800	Лесопильный завод «Носсен»	Нет/Нет	
17	Дольберг, Росток	Вагонетка опрокидывающая, емк. 1 м <sup>3</sup>	2	Ок. 1885	800	Реконструкция музейной УЖД, Лейпциг-Линденеу в 2006 г. с использованием оригинальных колесных пар и креплений	Нет/Да	
18	Мюльхаузен	Вагонетка опрокидывающая, емк. 1,75 м <sup>3</sup>	2	До 1986	800	Оригинал, поставка от завода-изготовителя в промышленную УЖД Лейпциг-Линденеу	Да/Да	
19	Фетшай	Вагонетка опрокидывающая, емк. 0,75 м <sup>3</sup>	2	...	800	Бумажная фабрика «Ленамюле» (750 мм)	Да/Да	
20	Фетшай	Вагонетка опрокидывающая, емк. 1 м <sup>3</sup>	2	...	800	Карьер Бойха (750 мм)	Да/Нет	
21	Мюльхойзер	Думпкар, деревянный	2	...	800	Филипп Хольцманн, Франкфурт-на-Майне (900 мм)	Нет/Нет	Разобран для реконструкции
22	Мюльхойзер	Думпкар, деревянный	2	...	900	Филипп Хольцманн, Франкфурт-на-Майне (900 мм)	Нет/Нет	

