**08-007 Автомотриса на базе ЗиМ ГАЗ-12 4х2 для поездок руководства Чернораменского транспортного управления, 4-дверная заднеприводная узкоколейная, мест 6, рабочий вес 1.94 т, ГАЗ-12 90 лс, ? км/час, 1 экз., переоборудован из санитарного ГАЗ-12Б 1952 года выпуска в мастерских Чернораменского ТУ г. Балахна, 1962 г.**

*Табличка у экспоната в Переславском железнодорожном музее, пос. Талица.*

**Автомобиль** **ЗиМ на железнодорожном ходу**

Первой представительской моделью Горьковского автозавода стал ЗиМ (ГАЗ-12), выпускавшийся с 1949 по 1960-й г. Помимо обычной легковой модификации, строились также такси и кареты скорой помощи.

В 1952 г. санитарный автомобиль ЗиМ поступил на службу в гараж Горьковской государственной районной электростанции ГоГРЭС в пос. Балахна под г. Горьким (ныне Нижний Новгород). К началу 1960-х г. «скорая помощь» была списана и передана в мастерские

Чернораменского транспортного управления, обслуживавшего узкоколейную железную дорогу электростанции. Автомобиль был переделан на железнодорожный ход и до начала 1990-х г. применялся для поездок руководства транспортного управления по обширной сети ведомственных подъездных путей. Линии узкой колеи, объединявшие торфоразработки в Горьковской и Ивановской областях, имели общую протяжённость около 400 км.

В качестве эмблем на автомобиль спереди и сзади прикреплены буквы «Н» — телеграфный индекс — сокращение, обозначающий «начальник железной дороги». Для обеспечения возможности движения машины передним и задним ходом с одинаковой скоростью в трансмиссию добавлен реверсивный редуктор. Установлена коробка передач от грузовика, а также полноразмерные задние фары. Автомобильные тормоза заменены железнодорожными колодочными, действующими на задние колёса. Управление тормозами осуществлялось с помощью рулевого колеса - при вращении руля по часовой стрелке тормоза затягивались, против часовой стрелки — отпускались.

В 1996 г., после ликвидации Чернораменского транспортного управления, ЗиМ был передан в музей.

*Источник https://scaletrainsclub.com/board/viewtopic.php?t=4136*

*Re: ГАЗ-М-12 "ЗиМ" на железнодорожном ходу Сергей Т. » Вс янв 09, 2011 10:41 pm*

Краткое содержание главы книги "Наши узкоколейные тепловозы и электровозы", ч.2

Авторы: П. Кашин, В. Боченков, В. Балабин, Л. Москалев. Изд: Москва, "Железнодорожное Дело", 2003:

Дрезины ЗИМ (ГАЗ-12)

Годы выпуска: 1951-1958 (?)

Количество: 3 (?) - (известных, я так думаю\*)

Осевая формула: 1-1-0

Ширина колеи: 750 мм

Один экземпляр есть в ПЖМ. Она привезена с Чернораменской УЖД Горькторфа, где таких дрезин было две. Вторая погибла... в 60-е годы. Вторая (уцелевшая\*) работала до недавнего времени в ПЧ Гайворон Ю-З ж.д. в Украине (если я не ошибаюсь, жива до сих пор\*).

Дрезина (ПЖМ\*) была изготовлена для начальника Балахнинского ТП в 50-е годы. Подъемно-поворотным механизмом не оборудовалась. Дополнительно на задних крыльях устанавливались две фары для движения назад. Впереди на крыше устанавливалась фара-искатель, по типу имеющихся на "скорой".

*Источник: https://scaletrainsclub.com/board/viewtopic.php?t=4136*

*Re: ГАЗ-М-12 "ЗиМ" на железнодорожном ходу. Инспец » Ср янв 19, 2011 9:31 pm*

ЗиМов достоверно известно два - в Балахне (перевезён в музей в Талицах) и в Гайвороне. По слухам, некогда существовал ещё один ЗиМ на одной из дорог Западной Украины, но пока точной информации о нём не попалось.

В Балахне до ЗиМа был ЗиС-101, переделанный на рельсовый ход. Вот он и разбился в сентябре 1949 г.

Балахнинский ЗиМ до переделки на железнодорожный ход служил скорой помощью в гараже электростанции.

В обе стороны он может ехать с одинаковыми скоростями: передний и задний ход с одинаковой скоростью. Для езды задом установлены дополнительные фары на задних крыльях.

Рулевое колесо выполняет роль тормоза - тормозная тяга крепится к сошке рулевого редуктора. Тормоза обычные колодочные железнодорожные, действуют на задние колёса.

Теперь о ТТХ (ЗиМ Чертнораменского ТУ, теперь Талицы, ПЖД):

-диаметр колёс 500 мм (а не 600!)

-передаточное отношение редуктора, скорее всего, другое, так как редуктор собран из подручных деталей без использования шестерён от ЗиМа.

-длина/ширина совпадают со стандартными ЗиМовскими размерами - см. на автомобильных сайтах.

-высота отличается, так как машина стоит над УГР выше, чем её дорожный собрат над асфальтом. Мерить сейчас бесполезно, потому что перевёрнуты серьги задних рессор.

База несколько короче, чем у обычного ЗиМа. Это связано с установкой передней колёсной пары.

Трансмиссия изменена - вместо ЗиМовской гидромуфты стоит обычная коробка передач ГАЗ-52 и реверс-редуктор.

Вес констр.: 1940

База: 3200

Длина: 5530, Ширина: 1900, Высота: 1660

Д. колес: 600

V. Макс: 120

Дв: ГАЗ-12

Мощн: 90 л.с.

Мест: 6

Гл.пер.: 4,55

Б/бак: 80

**Справка.**

Чернораменское транспортное управление (название происходит от посёлка Чёрная Рамень, ныне это часть города Балахны) было образовано в 1928 году. В ведении Чернораменского ТУ вплоть до начала 1990-х годов находилась значительная часть «Балахнинско-Шуйской сети узкоколейных железных дорог» — крупнейшей в СССР узкоколейной железной дороги торфовозного назначения. Контора Чернораменского транспортного управления находилась на станции Балахна-Сортировочная (город Балахна).

Первый участок узкоколейной железной дороги вблизи города Балахны был открыт в 1922 году. Необходимость появления узкоколейной железной дороги возникла в связи со строительством в Балахне Нижегородской (Горьковской ) государственной районной электростанции (НиГРЭС), основным топливом которой являлся торф.

Главным грузом на узкоколейной железной дороге являлся торф, однако перевозились и другие грузы, в том числе лес, различная продукция, производившаяся исправительно-трудовыми учреждениями в посёлке Талицы, и сырьё для её производства. В значительном объёме перевозился песок, добытый в Бурцевском песчаном карьере. На большинстве линий узкоколейной железной дороги существовало пассажирское движение.

В 1980-х годах Чернораменское транспортное управление было переименовано в Чернораменское предприятие промышленного железнодорожного транспорта. После перевода Горьковской ГРЭС с торфа на другие виды топлива объём перевозок торфа сократился до минимума. Началась быстрое сокращение протяжённости сети. В середине 1990-х годов взамен расформированного Чернораменского предприятия промышленного железнодорожного транспорта было создано АО «Локомотив». В его ведение перешли имевшиеся на тот момент линии, суммарная протяжённость которых тогда составляла не менее 150 километров.