

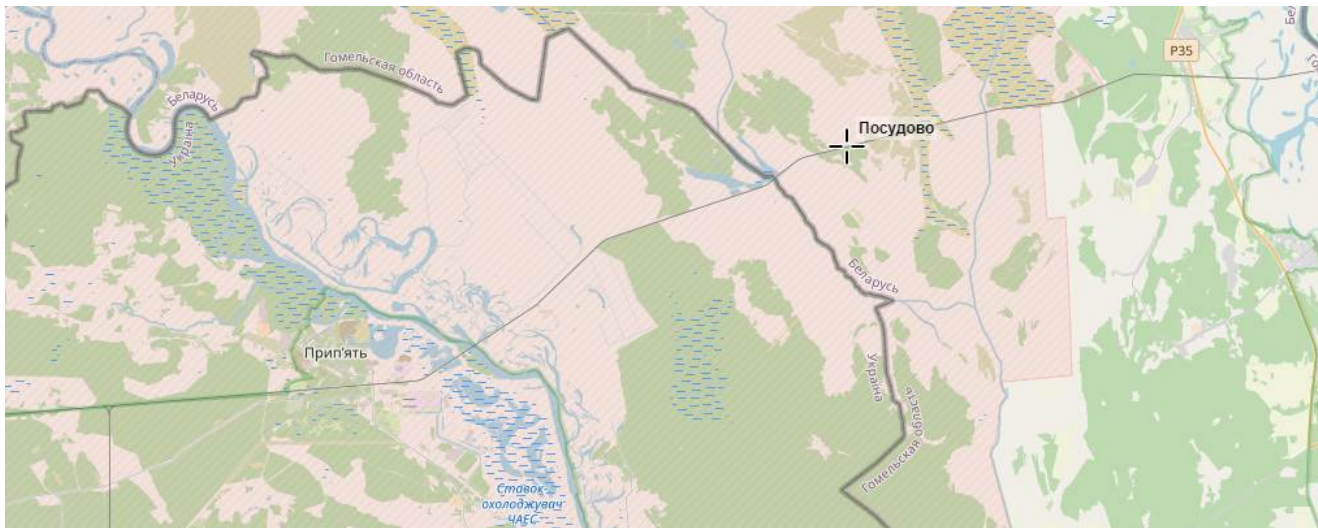
# Заброшенные поезда ЧЗ0. Локомотивы зоны отчуждения Беларуси. Жд станция Посудово

Станция Посудово последняя белорусская остановка поезда на пути следования к Чернобыльской Атомной Станции к жд. Янов. Теперь станции я и поезда относятся к [белорусской зоне отчуждения](#).



**Станция Посудово и брошенные локомотивы со спутниковых снимков.**

От Украинской границы всего несколько километров. По железнодорожным путям до станции Семиходы (ЧАЭС) – 18 км, до станции Янов (г. Припять) 21 км.



## Посудово – Припять

Так выглядела жд станция Посудово в первое десятилетие после аварии на ЧАЭС.



**Станция Посудово до 2011 года.**

Остановочную платформу не видно, частично заросла она, часть разрушена и разобрана.

## 0 деревне Посудово

От станции в метрах 500 вперед к ЧАЭС есть переезд. С памятным камнем посвящённым отселенной деревне.



**Мемориальный камень села Посудово 2011 год**

И если пойти по дороге от переезда влево по ходу на ЧАЭС то можно прийти в деревню Посудово. Это примерно 2 км. Дорога не заросшая, туда до сих пор ездят на Радуницу на кладбище.

Деревня не закопана. Есть пожарная вышка у развалин фермы.



**Село Посудово. Вид с пожарной вышки 2011 год.**  
Типичные для ЧЗ0 заброшенные дома.



Дом в Посудово. Фото сделано в начале 2000-х.

Еще один дом в Посудово. А теперь перейдем к покинутой железнодорожной станции в наши дни.



Покинутый дом в Посудово 2011 год.

## Покинутая ЖД станция Посудово в Беларуси

Приятным сюрпризом было обнаружить в зарослях здание относящееся к инфраструктуре станции. Здание одноэтажное с обширной крышей, несколько помещений. На здание свалилось дерево.

Другие небольшие постройки, сохранились тоже. Но здание станции развалилось практически полностью и увязло в зарослях.

Рядом со станцией радиационный фон колеблется от **130 до 110** микрорентген в час.



**Станция Посудово. Службное здание 2020 год.**

Уцелевшее здание на момент 2020 года – это бывший жилой служебный дом для работников станции.

*Там жил начальник станции с семьей. В 70-х это был Костюченко (имя не помню). Жена у его была Лида и сын Анатолий примерно 1958- 1959 года рождения.*

А разрушенное здание, где табличка и была станция. Здание было на 2 входа. В одном был зал ожидания, а во втором дежурная часть. И в 70-х на станции были 2 пути. Теперь только одна ветка и по ней ходит электричка с рабочими станции от Славутича до Припяти.



Станция Посудово. Службное здание 2020 год.

## Заброшенные поезда белорусской ЧЗО рядом с Посудово

Главная же достопримечательность станции – это оставленные тут на века – локомотивы. Находятся они на территории Беларуси все на той же **ветке Славутич – Семиходы** всего в 15 км от черновыльскай станцыі. О жд ветке и саіх беларусскіх станцыях прызраках я расказывал в выпуске на ютуб канале.

Сперва делаем замеры радиоактивного фона на площади рядом с оставленными локомотивами.



**Замер радиации дозиметром Do-га. Средний фон 92 мкрч. Иногда доходило до 132.**

Рядом же фон намного выше и зависимости от модели дозиметра отличался. На дозиметре Do-га в большую сторону. Radex показывал меньшие значения.



**Замер радиации с той же точки дозиметром RADEX. Средний фон 60 мкрч.**

*Но после ЧМЭ мы прошли далее в сторону к ТЭ-3. И там уже*

*дозиметр Radex показывал значения намного больше. От 143 до 187 мкрч.*

*Локальные Точки попадаются очень грязные. Можно сделать вывод, что радиация разбросана очень неравномерно.*

А мы проходим ближе к тепловозам. Измеряем радиационный фон на металлических конструкциях

Прямо на металле уровень не подымается выше 63-47 мкрч.

**Больше о замерах радиации на локомотивах Посудово в нашем видео с Ч30.**

## **Модели и типы тепловозов заброшенных на станции**

Локомотивы стоят в нескольких метрах вдоль жд путей. Находятся на открытой территории. Видны издалека, примерно за пару км. Всего остались тут три локомотива в непосредственной близости друг от друга.

### **ЧМЭ2**

Первая модель локомотива для осмотра это ЧМЭ2 -331 выпущенный на то время в Чехословацкой республике в городе Прага. Расшифровывается очень просто Чехословацкий Маневровый тепловоз с передачей электрического действия, категория – 2. Производился локомотив с 1957 по 1965 год на Českomoravská Kolben-Daněk. Выпущено 522 экземпляра.

Цифра два в наименовании модели поезда идет от осевой формулы – 20–20 (в каждой тележке по две оси);

Поезд характеризовался разными поломками и нюансами и погрешностями в применении его на железной дороге и поэтому

регулярно специалисты его доделывали и модифицировали. В народе тепловоз именовался Чебурашкой.



### **ЧМЭ2-331.**

Марка этого тепловоза – это уже настоящий раритет и памятник эпохи. Большинство тепловозов в СССР были выведены из пользования в период 1986–1988 годов. В наше время только несколько штук подобных тепловозов задействованы в службе по разным назначениям.

Республика развалилась, как и сам тепловоз. Построена эта модель в 1963 году. Возраст этой техники не малый аж целых 57 лет. Брошен близ станции в 1987 году. Относился поезд к депо РПЧ -10 (раньше называлось ТЧ-10) в Чернигове и был приписан в юго-западной железной дороге.



Тепловозы ЧМЭ2 имели максимальную скорость 70 км/ч и мощность дизеля 750 л.с. Оснащены были дизельным генератором вентилятор охлаждения тяговых электродвигателей задней тележки, водомасляный теплообменник и вспомогательные устройства. На тепловозе применены тяговые электродвигатели ТЕ-004 мощностью 103 кВт.

### **Модификации ТЭ-3**

Передвигаемся к следующей модели тепловоза. Тут возле жд путей осталось два локомотива ТЭ-3 3691 и 6746.

ТЭ-3 – поезд для перемещения груза с двумя секциями, имеет 12 осей. Встроена электрическая передача, мощностью 4000 л.с., по 2000 л.с. Максимальная скорость закладывалась в 100 км/ч.



**Локомотив ТЭ-3 6746.**

Модель 3691 была построена в 1962 году на Луганском тепловозостроительном заводе и списана в 1987 году. Как и предыдущий локомотив ЧМЭ-2. Относился к депо РПЧ -10 (раньше называлось ТЧ-10) в Чернигове и был приписан в юго-западной железной дороге



**Все локомотивы в ПГРЭЗ (ЧЗО Беларуси) .**

Двухсекционный тепловоз 6746 был выпущен в 1967 году, а 3691 был списан в 1987. И его секция нашла последнее пристанище возле деревни Посудово. Что произошло с секцией неизвестно.

В народе получил неофициальное название – тройка.



В те советские годы – это были основные тепловозы курсирующие

по всем не электрифицированным линиям жд страны. Были произведены серии данной модели с 1953 по 1973 год. За двадцать лет было сделано 6800 штук.

По назначению этот вид локомотива задумывался для перемещения грузовых составов. Однако применялся и с пассажирскими вагонами. На каждой из секции локомотива был закреплен десятицилиндровый дизельный двигатель 2Д100 с водяным охлаждением. Контроллер КВ-16А-12 с реверсивным штурвалом и главной рукояткой использовали в управлении.



## **Где еще увидеть данные локомотивы в Беларуси?**

Эти тепловозы также являются живыми памятником истории того периода и жизни тех краев

Белорусская жд сохранила модели тепловозов, но уже в музеях под открытым небом. Экземпляр ТЭ3-7590 выставлен в Барановичах, ТЭ3-6965 и ТЭ3-3156 – находятся в Бресте.