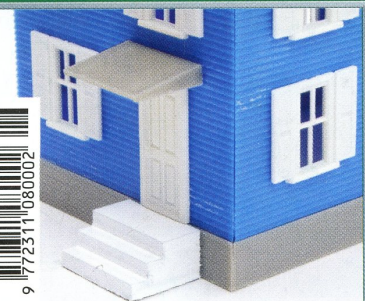


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

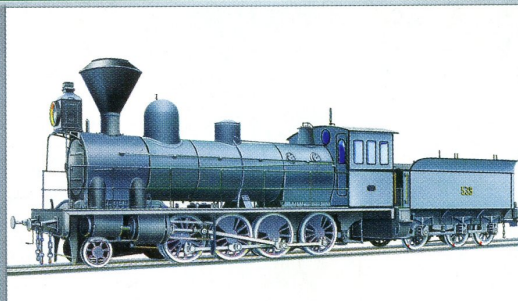
СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



26



СИНИЙ ДОМ (3)

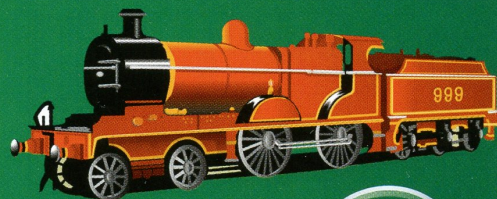


ПАРОВОЗ СЕРИИ Р ТИПА 1-4-0



РЕФОРМЫ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



26

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Синий дом (3)

Закончите строительство синего дома, оформив его нижнюю часть и входы. Подумайте, что расположить вокруг, чтобы дом выглядел обжитым.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии Р типа 1-4-0

Российский грузовой паровоз Р (Рыбинский), сконструированный Л. М. Леви, выпускали четыре отечественных завода и один зарубежный.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Реформы железных дорог

К концу XX века практически во всем мире стала ощущаться потребность в реформировании железных дорог, снижении их зависимости от государственного регулирования и дотаций.



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.electrotrain.ru или связавшись с нами по телефону: 8-800-70-737-70 (звонок бесплатный). Написать нам можно по адресу: «Иглмоосс Эдишинз», а/я 71, г. Ярославль, 150961.

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: 8-800-70-737-70 (звонок бесплатный) или на сайте: www.electrotrain.ru.

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: www.eaglemoos.ru/shop или позвонив по телефону: 8-800-70-737-70 (звонок бесплатный). Стоимость каждого выпуска состоит

из цены номера (указана на обложке), почтового сбора и платы за упаковку. Рассылка заказанных журналов зависит от их наличия на складе. В случае отсутствия журналов редакция оставляет за собой право аннулировать заказ.

ДРУГИЕ СТРАНЫ

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы вы можете найти на сайте: www.electrotrain.ru.

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 26

Россия

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Российской Федерации ПИ № ФС77-55901 от 07.11.2013 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмоосс Эдишинз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Николаевская, д. 26,

стр. 1-1а, г. Москва,

Россия, 109004,

тел.: (+7-495) 666-44-85,

факс: (+7-495) 666-44-87,

e-mail: eaglemoos@dzb.ru

www.eaglemoos.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 руб.

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен»,

г. Киев,

тел.: (+380-44) 494-07-92

Казахстан

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»,

г. Алматы,

тел.: (+7-727) 311-12-41

Республика Беларусь

Импортер и дистрибьютор:

ООО «РЭМ-ИНФО», переулок

Козлова, д. 7, г. Минск, РБ, 220037,

тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

 Univest Print
ООО «Исканне» «Univest Print»
01054, г. Киев, ул. Давидовская, 44 Б

Тираж: 23 000 экз.

Сдано в печать 22.01.2015 г.

© 2015 Eaglemoos Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмоосс Эдишинз»

и ООО «Иглмоосс Эдишенз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del

Libro, Curato Oscuro Fotografos;

6-10 © Михаил Дмитриев;

12-15 © Eaglemoos.

Детали для сборки являются неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно.

P921-N

Паровоз, представленный на обложке журнала и в верхней части страниц, используется только в целях художественного оформления журнала и в коллекцию не входит.

12+

На нашем сайте вы можете посмотреть впечатляющее видео с изображением модели железной дороги в действии, а также оформить подписку на коллекцию.

www.electrotrain.ru



Синий дом (3)

С этим номером вы получили еще одно светло-зеленое дерево, которое можно разместить на макете в любом месте на свой выбор. Кроме того, вы получили штабель труб. Их можно будет положить у пути грузового двора, примыкающего к водонапорной башне, как будто они только что выгружены краном из открыто-

го полувагона. Закончите монтаж синего дома, используя детали, полученные с номерами 24 и 25. Прикрепите гидроизоляционные слои на нижние части стен. Предварительно убедитесь, что все стыковочные углы идеально прямые. Затем установите ступени у входов, козырьки над крыльцами и лампы у главных дверей.



Материалы и инструменты

- Пинцет
- Клей «Момент»



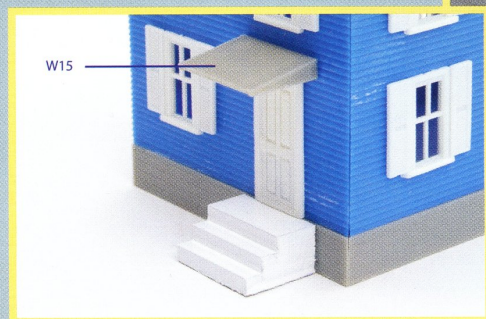
1

Нанесите клей на гладкую заднюю поверхность каждого гидроизоляционного слоя (V9–V12) и приклейте их на стены. Убедитесь, что детали состыкованы под прямыми углами.



2

Нанесите клей на края крыльца главного входа (W1) и приклейте к нижней части стены (V9) под дверью (C6). Проследите, чтобы ступени не оказались сдвинутыми в ту или иную сторону относительно двери. Нанесите клей на задние края козырька входной двери (W15) и приклейте к стене над входной дверью.





3

Нанесите клей на заднюю поверхность кронштейна лампы для главного входа (W5) и приклейте к стене (J2) под козырьком слева от двери (C6). Убедитесь, что лампа направлена вниз.



4

Приклейте крыльцо (W2) под дверь заднего входа (C5), а над ней – козырек (W16).



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

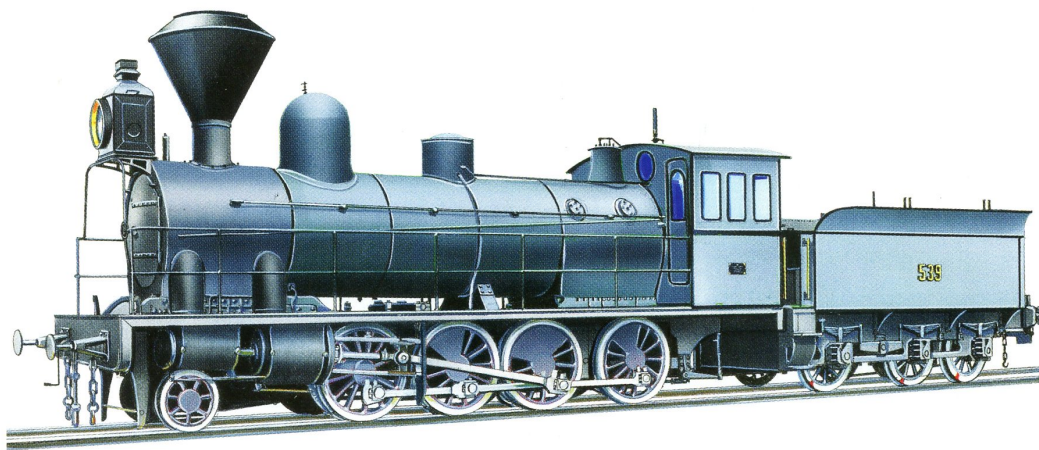
Дом готов, но чтобы он не выглядел новостройкой, устройте рядом цветники, посадите кусты или деревья. Можно поставить скамью и разместить фигурки людей – и дом сразу оживет.



26

Паровоз серии Р типа 1-4-0

Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога,
Россия, 1899 год



С 1899 по 1911 год один немецкий и четыре отечественных завода выпускали грузовой паровоз, которому позднее, в 1912 году, присвоили обозначение Р (Рыбинский). Название это связано с тем, что паровоз спроектировал инженер Л. М. Леви по заказу Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. В 1897–1904 годах оно построило около 2200 км новых линий: Бологое – Псков, Москва – Виндава, Новосокольники – Витебск, а паровозы с осевой формулой 0-4-0, водившие в то время товарные составы, уже не совсем устраивали пользователей дороги. Леви предложил паровоз типа 1-4-0, с четырехцилиндровой машиной тандем-компаунд, парораспределительным механизмом Аллана, с внутрирамным расположением кулисы и передней одноосной тележкой Бисселя.

ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПО НАЗНАЧЕНИЮ

Хотя из-за перечисленных конструктивных особенностей локомотив был неудобен для ремонта и обслуживания, он был мощным, легко проходил кривые, не оказывал плохого воздействия на пути и стал на несколько десятков лет весьма популярным. Такие паровозы заказывали Рязанско-Уральская, Московско-Киево-Воронежская и Юго-Восточная железные

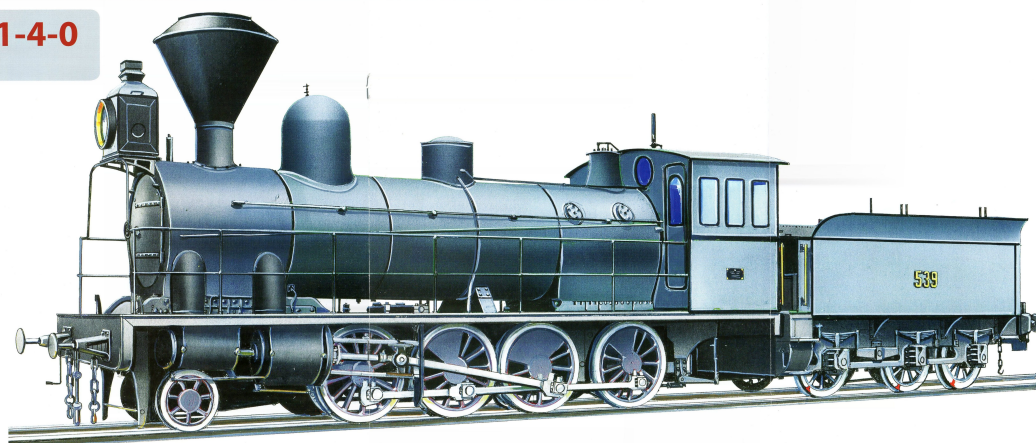
дороги. Всего было построено 477 паровозов. Правда, вскоре выяснилось, что локомотивы серии Р хорошо работают на равнинных линиях, но малоприспособлены для железнодорожных трасс, проходящих по пересеченной местности, поэтому паровозы стали менять «место прописки». В 1914–1917 годах все машины серии Р с Юго-Восточных железных дорог передали на Московско-Виндаво-Рыбинскую, а в середине 1930-х с Рязанско-Уральской – на Северо-Западную и Московско-Белорусско-Балтийскую. 41 паровоз поступил на Московско-Курскую железную дорогу, и в 1925–1930 годах они курсировали по маршруту Москва – Нижний Новгород.

ВЫДЕРЖИВАЯ КОНКУРЕНЦИЮ

Поршни цилиндров каждой стороны паровоза были посажены на общий шток, пар из цилиндра высокого давления правой стороны через перепускную трубу поступал в цилиндр низкого давления левой стороны, и наоборот, из левого цилиндра высокого давления – в правый низкого. Толщина листа рамы составляла 30 мм. В процессе производства заводы вносили в конструкцию локомотивов некоторые изменения. Так, паровые тормоза заменяли пневматическими, системы «Нью-Йорк» или Вестгауза, под сухопарником стали ставить

Паровоз серии Р типа 1-4-0

Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога, Россия, 1899 год





предохранительные клапаны пружинно-рычажного типа. Паровозы можно было оборудовать плугом для очистки пути от снега.

Когда в начале XX века для казенных железных дорог спроектировали новый грузовой паровоз, серии Щ, он хоть и был более удобным для обслуживания, по некоторым параметрам все же уступал своему предше-

ственнику. «Рыбинский» был на 11 тонн легче, а по силе тяги не уступал модели профессора Н. Л. Щукина – Щ.

На главных трассах паровозы серии Р заменили более мощными еще до начала Великой Отечественной войны, но продолжали использовать на второстепенных линиях и подъездных путях промышленных предприятий.

Брянский завод

Брянский машиностроительный завод (БМЗ) выпустил 119 экземпляров паровозов серии Р. Он был основан в 1873 году – после того, как на Брянщину пришла Орловско-Витебская железная дорога. Вскоре руководителем и основным владельцем предприятия стал В. Н. Тенишев. При нем БМЗ из рельсового завода превратился в многопрофильный. В 1880 году БМЗ производил 30 % всей русской стали, выпускал мосты и другие стальные конструкции, (в частности, изготовил знаменитый дебаркадер Киевского вокзала в Москве), железнодорожные вагоны, плуги, сеялки, снаряды и бороны. С 1883 года начал строить пароходы, шаланды, землечерпалки и доки, а позднее – еще и элеваторы.

Первый заказ на изготовление серии паровозов БМЗ получил в 1890 году. Это были локомотивы серии Ч⁶ с осевой формулой 0-4-0 и компаунд-машиной. С 1897 года началось производство 600-сильных грузовых паровозов серии О с осевой формулой 0-4-0, а с 1899-го – локомотивов серии Ц типа 1-4-0. Сразу вслед за ними вышли и первые «Рыбинские».

В 1900 году брянский завод дебютировал на международной арене. Его паровоз Н № 850 с шестью движущими осями и сочлененной рамой, показанный на Парижской выставке, был признан самым мощным в мире. Спустя три года эти локомотивы по лицензии стали выпускать в США. Такие паровозы производили и в России, а демонстрировавшийся на выставке служил вплоть до 1957 года.

В дореволюционный период завод выпускал также грузовые поезда серии Ш, разработанные брянскими конструкторами по эскизному проекту В. И. Лопушинского, и знаменитой серии Щ, получившей очень широкое распространение.

С 1901 года предприятие изготовляло и пассажирские локомотивы: серии Г типа 2-3-0 для

Владикавказской дороги и КВЖД, серии А, развивавших скорость до 100 км/ч, серии Н⁸ с конструкционной скоростью до 90 км/ч, ставшие самым распространенным типом пассажирского паровоза в дореволюционной России. С 1908 года БМЗ производил пассажирский паровоз Б с осевой формулой 2-3-0, который на испытаниях развил скорость 125 км/ч. Его разработали брянские инженеры под руководством Н. Денисова и С. Розенблюма.

В 1910 году БМЗ выпустил первый отечественный электропоезд – двухвагонную секцию на аккумуляторной тяге. Хотя он развивал скорость лишь 60 км/ч, но выгодно отличался отсутствием дыма. Его использовали на линии Санкт-Петербург – Царское Село.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1899
Заказчик:	Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога
Конструктор:	Л. М. Леви
Производители:	Брянский, Путиловский, Сормовский, Коломенский, Мюльгаузенский заводы
Нагрузка на ось, т:	13,25
Цилиндры, мм:	
высокого давления	(2) 400 × 600
низкого давления	(2) 600 × 600
Диаметр ведущих колес, мм:	1230
Поверхность нагрева котла, м ² :	1555,6
Давление пара, кгс/см ² :	12
Площадь	
колосниковой решетки, м ² :	2,54
Сцепной вес, кг:	53 000
Общий вес, кг:	61 000
Общая длина, мм:	10 450

Реформы железных дорог

Последняя четверть XX века стала временем проведения реформ на железных дорогах многих стран. Изменения происходили по-разному и давали неоднозначные результаты.

▼ Железнодорожный транспорт в последние 100 лет очень совершенствовался, но перед руководителями отрасли встало немало проблем.

К началу XX века во всех странах, где были железные дороги, сложилась модель управления этим транспортом с жесткой зависимостью от государства. Государство либо национализировало железные дороги, как в Европе, либо жестко регулировало законодательно, как в Америке. Однако

к последней четверти XX века некогда процветавшая отрасль превратилась в бремя для большинства государств и налогоплательщиков, и появилась острая потребность в фундаментальном ее реформировании. Однако не во всех странах и не сразу это получилось удачно.

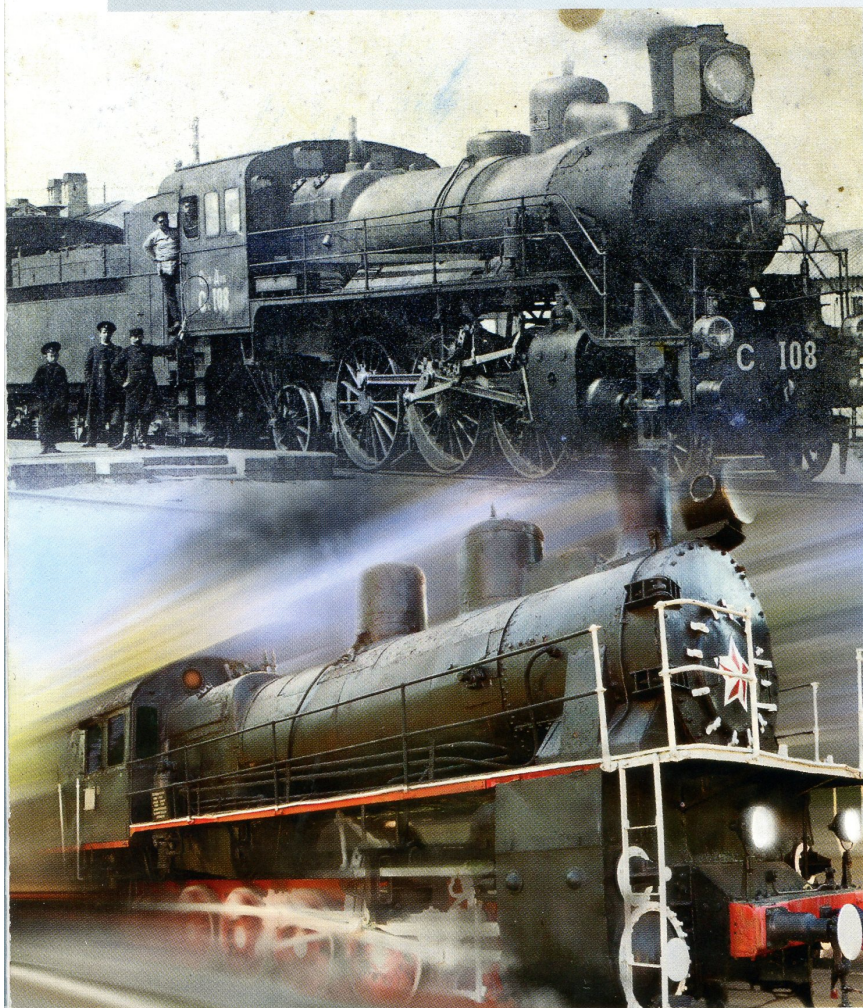
ШВЕДСКИЙ ВАРИАНТ

Пожалуй, первую в Европе (и довольно удачную) реформу железных дорог провела Швеция. В конце 1980-х годов на базе компании-монополиста «Государственные железные дороги» были созданы две. Одна занималась развитием и поддержанием железнодорожной инфраструктуры. Примерно 26 % расходов брало на себя государство. Другая компания отвечала за грузовые и пассажирские перевозки и функционировала как коммерческое предприятие. Социально значимые, но низкорентабельные перевозки также субсидировало государство. В 2001 году в секторе эксплуатации появилось несколько обособленных предприятий, которые специализировались на отдельных видах деятельности: управление грузовыми перевозками, пассажирскими, ремонтно-техническими работами, объектами железнодорожной недвижимости и др.

Отличительной особенностью этой модели стало одновременное привлечение в отрасль сторонних коммерческих компаний и государственное регулирование (основные компании оставались в государственной собственности). В результате улучшились состояние железнодорожного комплекса и качество услуг в пассажирских и грузовых перевозках.

НЕУДАЧНАЯ ПОПЫТКА

Реформа, которая в 1993 году началась на железных дорогах Великобритании, улучшений не принесла. Государственное предприятие «Британские железные дороги» было реструктурировано. Инфраструктурный сектор получила в управление компания «Рейлтрек». Государство давало целевые выплаты на строительство и реконструкцию железнодорож-





ных коммуникаций, все остальные расходы компания должна была покрывать сама за счет доходов, получаемых за пользование инфраструктурой или от сдачи в аренду недвижимого имущества. Подвижной состав был передан в ведение лизингового холдинга, который предоставлял его в аренду грузовым и пассажирским перевозчикам – 25 пассажирским и 7 грузовым компаниям. Эти компании приобретали франшизы сроком на 7 лет в специально созданной при министерстве транспорта службе. Она же устанавливала тарифы на услуги и предоставляла дотации по социально значимым и низкорентабельным перевозкам. Еще одна служба контролировала деятельность перевозчиков.

В результате образовалась громоздкая структура со сложной системой взаимодействия между участниками рынка. Кроме того, компания «Рейлтрек» не получила полных прав собственника, сталкивалась со множеством ограничений и запретов и стала убыточной. В 2000 году руководство компании перешло в руки специально созданного консорциума с участием государственного и частного капитала. Но и это не исправило ситуацию. В конечном итоге железные дороги вновь перешли под государственный контроль.

▲ Общественный транспорт Стокгольма – один из лучших в мире по безопасности и качеству организации движения, хотя довольно дорог.



► Ремонтный поезд в горах в Швеции.

КРУПНЫМ ПЛАНOM

Несмотря на различия методов реформирования в разных странах, существовали и общие направления. Так, везде были сформулированы следующие меры. Во-первых, частично списать и реструктурировать долги железных дорог и частично отменить систему государственного субсидирования. Во-вторых, разделить железнодорожные монополии на два сектора: инфраструктуру и эксплуатацию – и дать возможность действовать частным компаниям. В-третьих, ввести систему самоокупаемости (то есть стремление к безубыточности, а не к получению прибыли).

ИНТЕРЕСНО

Теоретически можно выделить два типа конкурентных моделей на железных дорогах. Конкуренция между вертикально интегрированными железнодорожными компаниями — владельцами инфраструктуры и перевозчиками. Конкуренция между перевозчиками, пользующимися единой инфраструктурой. На практике эти принципы часто смешиваются. Так, в США в отношении грузовых перевозок применен принцип вертикально интегрированных компаний, а пассажирский перевозчик «Амтрак» владеет подвижным составом и использует всю сеть страны. В Японии пассажирские компании вертикально интегрированы, а грузовые перевозки осуществляет отдельный оператор.

СПОРНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Железнодорожную реформу в Германии оценивают по-разному. Руководители отрасли и политики назвали ее историей успеха, продемонстрировавшей всевозможные преимущества по сравнению с предшествующим «чиновничьим управлением», эксперты, напротив, заявили, что железнодорожная реформа не удалась, и назвали ее простой реструктуризацией. Пассажиры ощутили последствия сокращения штатов железнодорожников в снижении качества услуг, ликвидации ночных и других поездов дальнего следования, нарушении движения поездов, а также в постоянно растущих тарифах.

Реформирование железных дорог Германии началось в 1994 году, когда родилось акционерное общество «Дойче Бан», объединившее компании «Дойче Бундесбан» (железные дороги ФРГ), «Рейхсбан» (железные дороги бывшей ГДР) и активы «Рейхсбана» Западного Берлина. Власти страны освободили железные дороги от многомиллиардных долгов.

Это позволило улучшить условия труда, предлагая сотрудникам рыночные зарплаты вместо окладов госслужащих, но в то же время штаты резко сократились. В 1999 году руководителем «Дойче Бан» стал Хартмут Медорн, с амбициозными планами вывести немецкие железные дороги на биржу в качестве «глобального игрока». Пять подразделений «Дойче Бан» трансформировались в отдельные корпорации, которые отвечали за различные виды деятельности: инфраструктуру; станции и сервис; связь, техническое обслуживание, безопасность на станциях и в поездах; пассажирские перевозки и грузовые перевозки. Медорн ввел жесткую программу экономии. Были закрыты многие участки и вокзалы, хуже и реже стали ремонтировать пути и подвижной состав, расформировывали резервы подвижного состава и кадровые резервы. Только с 2000 по 2003 год число товарных станций, выполняющих коммерческие операции, сократилось с 2402 до 1142. С 1994 по 2006 год закрылось 455 участков длиной

▼ Центральный вокзал Любека — коммерчески перспективное вокзальное здание, за немалые деньги отремонтированное в ходе железнодорожной реформы.





▲ Федеральный министр транспорта Маттиас Виссманн и главный исполнительный директор «Дойче Бан» Хайнц Дюрр проводят пресс-конференцию на центральном вокзале Берлина.

8665 км. Протяженность сети сократилась с 42 787 до 34 128 км, оказалось заброшено множество сортировочных станций. Только благодаря финансовой поддержке со стороны федеральных земель с 1996 года обеспечивались жесткий график движения и плотность следования поездов, росли оборот и число пассажиров. В 2007 году группа «Дойче Бан» снова прошла реорганизацию, передав некоторые функции одной структуры другой, но практически все дочерние предприятия так и остались в государственной собственности. Сменивший Медорна Рюдигер Грубе ориентирует компанию на завоевание симпатий клиентов, а не на выход на биржу. «Дойче Бан» приносит в государственный бюджет около 500 млн евро ежегодно. Некоторые специалисты считают, что полная приватизация отрасли привела бы к тому, что больше средств шло бы на развитие и модернизацию железнодорожных сетей.



► Депо скоростных локомотивов в Нюрнберге (2004). С 1994 года грузоперевозчики также сменили много названий. «ДБ-Карго» стал называться «Райльон», а затем «ДБ Шенкер Рейл».

СКОРО В ВЫПУСКЕ 27:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Двор или палисадник можно оживить вьющимися растениями на шпалерах или самостоятельно сделанной из губки живой изгородью.

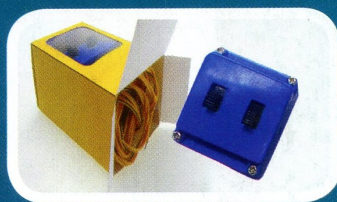
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Универсальные локомотивы «Микадо» стали последними паровозами в Испанской национальной сети железных дорог.

ПОД СТУК КОЛЕС

Южноафриканский «Голубой поезд», рассчитанный на 82 пассажира, – настоящий пятизвездочный отель на колесах.

С выпуском 27:



СИНЯЯ КОРОБКА ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЕЙ



БОЛЬШАЯ ЕЛЬ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru