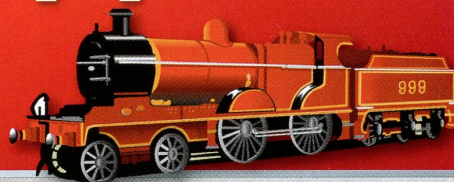


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

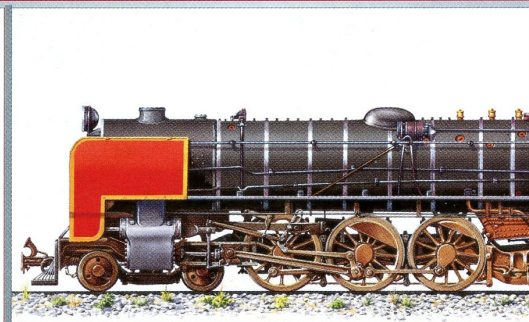
СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



25



СИНИЙ ДОМ (2)

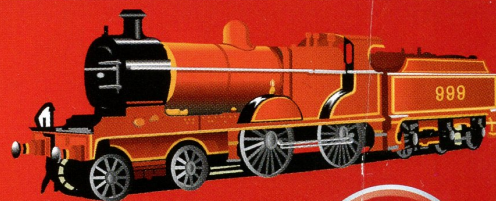


СЕРИЯ УР ТИПА 2-3-1



ОРЛОВСКИЙ ВОКЗАЛ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



25

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Синий дом (2)

На втором этапе сборки синего дома вы смонтируете стены и крышу, так что останется добавить только несколько мелких деталей.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Серия UP типа 2-3-1

В Индии существуют железные дороги с четырьмя разными колеями. Паровозы серии UP предназначались для путей с метровой шириной колеи.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Орловский вокзал

Первый вокзал Орла был разрушен в 1943 году, а построенный после войны выдержал полвека без капитального ремонта.



EAGLEM OSS
COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 25

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 «Иглмосс 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: eaglemoss@dzb.ru

www.eaglemoss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 руб.

Украина

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Государственной регистрационной службы Украины КВ № 20658-10478P от 15.04.2014 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмосс Едишенз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Б. Хмельницкого, 30/10, оф. 21,
г. Киев, Украина, 01030,
тел.: (+380-44) 373-68-74,
факс: (+380-44) 373-68-75,
e-mail: info@eaglemoss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор и ответственный

за выпуск: Юлия Коваль

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 «Иллюстри» «Иллюстри» Маркетинг
01054, г. Киев, ул. Демуровская, 41 Б

Тираж: 23 000 экз.

Сдано в печать 15.01.2015 г.

© 2015 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Едишенз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del Libro, Curato Oscuro Fotografos;
6-10 © Club Internacional del Libro;
12-15 © Фотобанк Лори,
стр. 14 © Частная коллекция.

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

R921-N

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

12+

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: «Иглмосс 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.eaglemoss.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.

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 (2)

С этим номером вы получили вторую часть комплекта деталей для синего дома и можете продолжить его сборку. Приклейте ставни, следя, чтобы клей не попал на рамы и стены.

Соедините стены так, чтобы все углы получились идеально прямыми. Установите крышу, обратив внимание на ее расположение относительно торцов здания. Соберите и установите трубу.



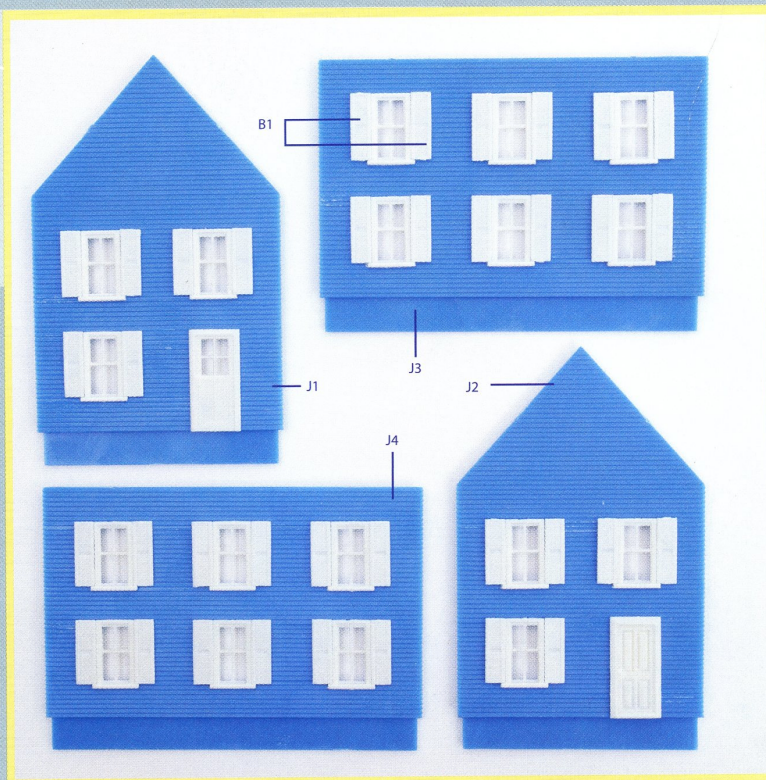
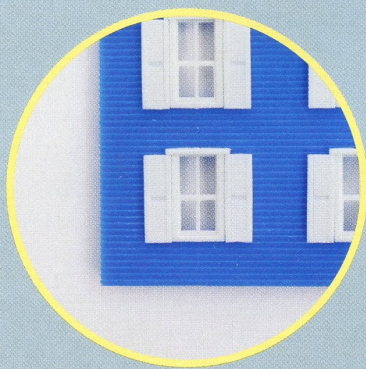
Инструменты и материалы

- Пинцет
- Клей «Момент»



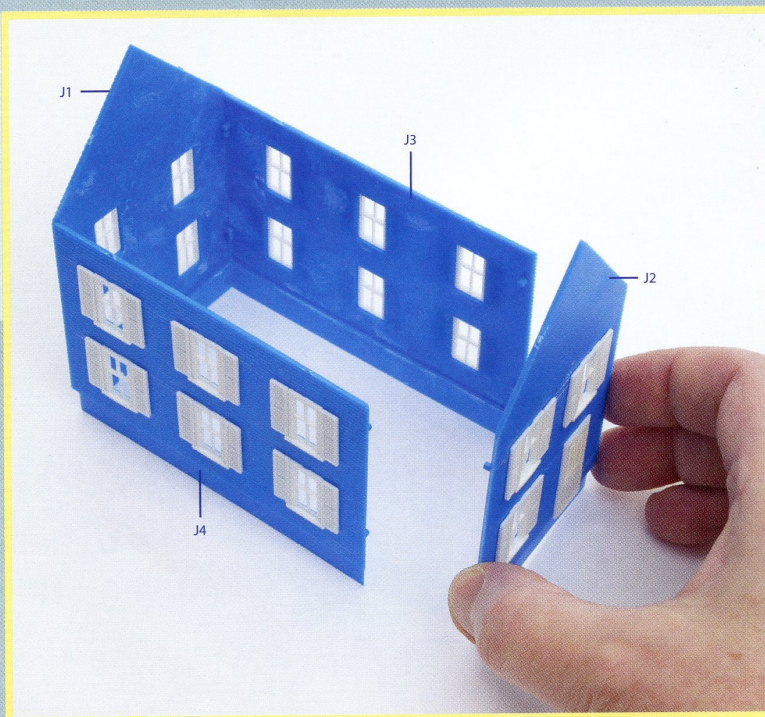
1

Приклейте ставни. Нанесите немного клея на заднюю часть ставня (B1). Пинцетом приставьте его к оконной раме. Убедитесь, что ставень расположен параллельно оконной раме и у нижнего края подоконника. Когда клей высохнет, переходите к следующему ставню.



2

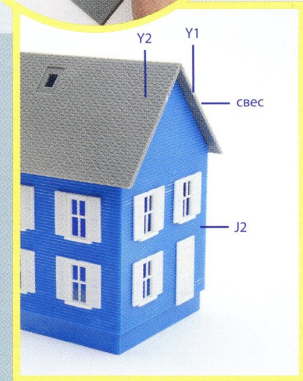
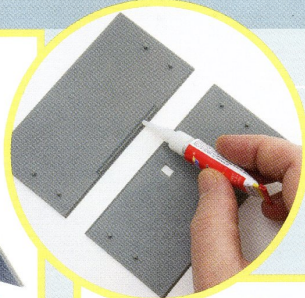
Нанесите клей на боковые края и соединительные выступы каждой стены. Совместите их друг с другом так, чтобы они образовывали идеально прямые углы. Выступы должны точно совпадать, чтобы усилить фиксацию. Когда клей высохнет, нанесите его еще по каждому стыку изнутри, чтобы, если это необходимо, укрепить их.





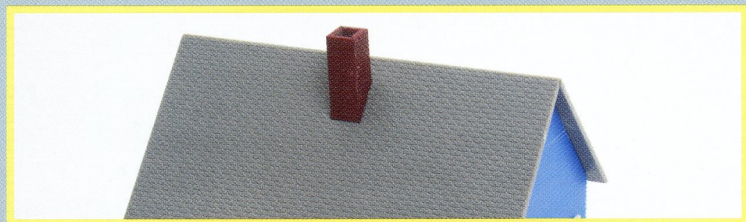
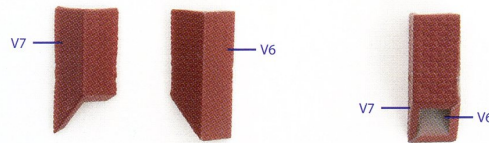
3

Нанесите клей на верхние края скатов крыши (Y1 и Y2) и соедините их. Нанесите клей на верхние края стен (J1-J4) и приклейте крышу. Крыша должна выступать над фронтонами (на торцах, более узких сторонах здания).



4

Нанесите клей на боковые стороны деталей дымохода (V6 и V7) и соедините их так, чтобы расположенные наискосок края были внизу. Приклейте дымоход к выемке в крыше.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

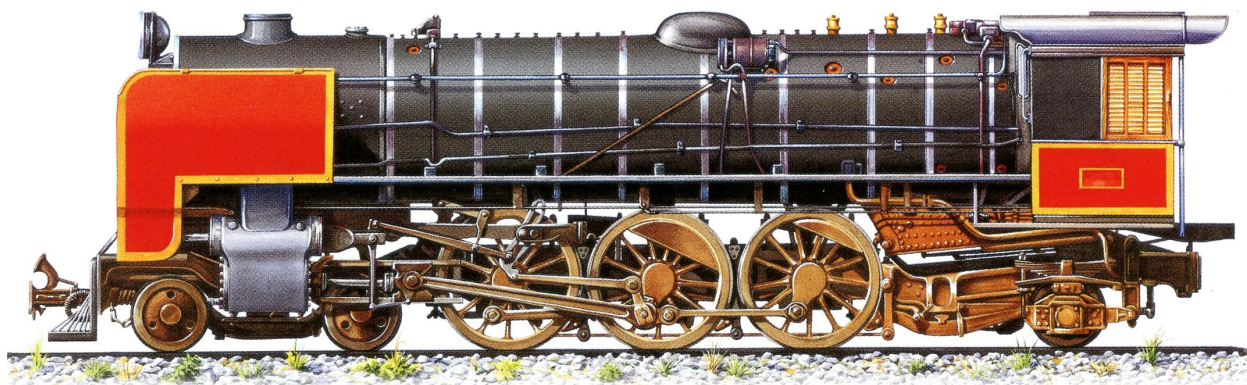
В следующем номере вы прикрепите к основанию каждой стены гидроизоляционные слои, добавите ступени, козырьки над обоими входами и повесите лампу у главной двери.



25

Серия YP типа 2-3-1

Индийские железные дороги, Индия, 1949 год



Сооружением индийской железнодорожной сети занимались британцы – их сильное влияние сохранялось в стране на протяжении почти столетия. Однако общего начального плана не было, и с этим связаны проблемы железных дорог страны, которые ощущаются по сей день.

ЧЕТЫРЕ ТИПА КОЛЕИ

Трудность заключалась в широком спектре работавших в регионе компаний и отсутствии координации между ними. Это привело к тому, что использовались локомотивы самых различных конструкций и пути с четырьмя вариантами ширины колеи. Ситуация абсурдная: незначительная разница между колеями не оправдывала ни дополнительных расходов на инфраструктуру, ни обособленности различных систем.

С появлением более мощных локомотивов две комиссии по стандартизации, работавшие в 1905 и 1924 годах, чтобы хоть как-то упорядочить работу железных дорог, установили конструкции и названия паровозов для каждой ширины колеи. Теперь первая литера каждой серии точно указывала тип колеи, для которой предназначался локомотив. Так, паровозы X служили для широкой колеи, Y – для метровой, Z и Q – для узкоколеек, разница между которыми составляет всего 38,1 см. Серия YP была предназначена

для вождения поездов по железнодорожным путям с метровой колеей, протяженность которых на субконтиненте составляла 25 500 км.

ФИЛАДЕЛЬФИЯ – МЮНХЕН – ГЛАЗГО – ДЖАМШЕДПУР

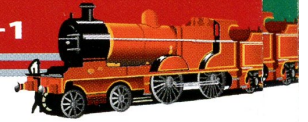
До появления в 1949 году серии YP в течение почти 100 лет локомотивы для железных дорог Индии выпускали на Британских островах, и доминирующими в их конструкции были британские подходы. Но после Второй мировой войны Англия не могла обеспечивать приобретение материалов, необходимых для увеличения железнодорожных перевозок в своей бывшей колонии, и тогда в Индии появились локомотивы из США. Процесс их производства в свои руки взял завод «Балдвин» в Филадельфии. Здесь были построены первые 20 экземпляров паровозов серии YP, основанной на модели, которую американский производитель уже экспортировал в Индию годом ранее.

Новый паровоз отличался от предыдущей модели несколько большим размером и относительной технической простотой: в некоторых местах ролики заменили обычными подшипниками. Первые экземпляры были созданы в Америке, но локомотивов требовалось много и один изготови-

Серия УР типа 2-3-1

Индийские железные дороги, Индия, 1949 год





тель не справлялся, поэтому заказы выполняли и заводы других стран, такие как «Краусс Маффай» в Мюнхене или объединение локомотивостроительных компаний «Норт Бритиш Локомотив» в Глазго. Эти три завода в общей сложности поставили Индии около 300 паровозов 2-3-1 серии УР. Однако остальную часть – более 500 экземпляров – Индия выпустила уже самостоятельно, что свидетельствовало о полной железнодорожной зрелости страны. Производила их компания «Тата Инжиниринг и Локомотив Ко», расположенная в городе Джемшедпуре. Это был первый центр черной металлургии Индии, учрежденный Джамсетджи Нуссерванджи Тата – прославленным промышленным магнатом, который создал настоящую экономическую империю и по чьей инициативе построен легендарный отель «Тадж-Махал Палас».

ПОСЛЕДНИЙ ПАРОВОЗ

Локомотив УР завершил главу паровой тяги в истории индийских железных дорог. В 1979 году последние экземпляры из этой серии стали и последними паровозами, созданными для перевозки пассажиров.

Всего за 30 лет был построен 871 экземпляр этой машины. В этот период британское влияние в Индии утрачивало свою первоначальную силу и конструкции начинали больше соответствовать американским стандартам и вкусам.

Паровозы, курсировавшие по всей сети метровой колеи Индии, до сих пор не полностью заменены дизельными локомотивами, и машины серии УР можно увидеть тянущими поезда на некоторых участках Северо-Восточной и Южной железных дорог.

Компания «Норт Бритиш Локомотив»

В конце XIX века Соединенные Штаты Америки начали проводить чрезвычайно мощную экспортную политику, чем вызвали некоторые структурные изменения в организации европейского локомотивостроения. Одним из них стало создание «Норт Бритиш Локомотив» (Северной Британской локомотивной компании), в которой слились три крупных британских локомотивостроительных фирмы («Шарп Стюарт», «Нильсон» и «Дюбс»), консолидируя свои силы, чтобы справиться с американскими конкурентами.

Все три компании работали в отрасли на протяжении долгого времени и накопили значительный опыт в строительстве локомотивов. Так, «Шарп, Стюарт и Ко» была основана в 1828 году Томасом Шарпом и Ричардом Робертсом и, достигнув успеха, перенесла свои заводы из Манчестера в Глазго. Генри Дюбс начал свою карьеру в 30-х годах XIX века, а в 1864 году основал свои собственные мастерские в Полмади, одном из районов Глазго.

Под новым именем три локомотивостроительных фирмы продолжали экспортировать свои машины в Испанию, Кубу, Россию, Новую Зеландию и некоторые другие страны вплоть до 1962 года.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1949
Заказчик:	Центральная служба стандартизации Индии
Производители:	«Балдвин Локомотив Ворк», Филадельфия, «Краусс-Маффай», Мюнхен, «Норт Бритиш Локомотив», Глазго, «Тата Инжиниринг и Локомотив Ко», Джемшедпура, Бихар
Тяговое усилие, кг:	8731
Нагрузка на ось, т:	10,66
Цилиндры, мм:	(2) 387 × 610
Диаметр ведущих колес, мм:	1372
Поверхность нагрева котла, м ² :	103
Пароперегреватель, м ² :	31
Площадь колосниковой решетки, м ² :	2,6
Топливо, т:	9,75
Вода, м ³ :	13,6
Сцепной вес, кг:	31 300
Общий вес, кг:	99 110
Общая длина, мм:	19 088

Орловский вокзал



▲ Иван Грозный. Парсуна. XVII в.

Орел – небольшой город, население которого и сегодня не превышает 300 тысяч человек, – в XIX веке стал крупным транспортным узлом на границах Центрального и Центрально-Черноземного экономических районов.

Здесь сходятся семь крупных автомобильных магистралей и пять железнодорожных линий: на Елец, Москву, Курск, Брянск и Михайловский рудник. На вокзале Орла 6 платформ и 20 путей. Впечатляют уже их размеры: длина платформ – 600 м, ширина центральной – 40 м, длина пешеходного моста через железнодорожные пути – около 400 м. Орел – узловая железнодорожная станция Московской железной дороги. В комплекс станции входят два локомотивных депо: эксплуатационное (ТЧЭ-27 «Орел-Сортировочный») и ремонтное (ТЧР-28 «Орел»).

НА РЕКЕ ОРЛИК

Еще в XII веке у устья рек Орлик и Ока возникло поселение. В 1566 году по распоряжению Ивана Грозного для охраны южных границ страны здесь начали строить крепость. По преданию, когда рубили большой дуб на излучине рек, с него слетел орел, и один из мужиков сказал: «Вот и хозяин». С этой легендой связывают название города. Через два с лишним века город, в котором к тому времени жило почти 8 тыс. человек, стал административным центром губернии. Разработали регулярный план застройки Орла. Реки делили его на три части: Старый город, Московская часть (заокская) и Верхний

город (за Орликом). В каждой из них были торговые площадки; улицы следовало строить только прямые и широкие, а здания – только каменные. Тогда Ока служила единственным транспортным путем, которым везли отсюда хлеб в Москву.

В ЦЕНТРЕ СЕТИ

Новый взлет развития города связан с железными дорогами. Они появились на территории нынешней Орловской области благодаря первому крупному проекту, который в 1860-е годы разработал министр путей сообщения П. П. Мельников. Он предложил прежде всего построить четыре ветки: Южную (Москва – Севастополь), Восточную (Орел – Елец – Тамбов – Саратов), Западную (Орел – Смоленск – Витебск) и Юго-Восточную (Екатеринослав – Ростов-на-Дону). Как видим, Орловская губерния оказалась в центре будущей железнодорожной сети. Для такой грандиозной прокладки железных дорог были причины: необходимость быстрых перевозок товаров и потребности военно-промышленного комплекса России. Государство надеялось увеличить экспорт, а чтобы получать средства в валюте на развитие, Орел, имея железнодорожный путь для вывоза продукции и будучи крупным сельскохозяйственным центром, становился главным экспортным узлом страны.

► В наше время на территории Орловской области все реки не судоходны.

▼ На привокзальной площади возвышается семиметровая фигура орла, сделанная из растения кохия.





В 1868 году орловский вокзал встречал первый поезд из Москвы. Путь из столицы занял около 12 часов. Удивительное стечение обстоятельств: в этом году паводок нарушил работу орловской пристани и железная дорога оказалась как нельзя более кстати! В конце XIX века на станции Орел-товарный было уже 37 разных объектов. По мере укрупнения орловского железнодорожного узла снижалось значение судоходства и, наконец, совсем прекратилось. Вскоре открылось движение поездов по линии Орел – Витебск – Рига, связавшей Черноземье с портами на Балтийском побережье, а в 1870 году рельсы

из Орла пролегли через Елец и Липецк до Грязей, а позже до Царицына (Волгограда).

ОТКУДА ДЕНЬГИ?

В 1864 году начали строить первую очередь Южной дороги (Москва – Орел). Затраты были огромны. На каждую версту пути ушло: в черте Москвы – 140 тыс. рублей, до Орла – 45 тыс., до Курска – 35 тыс. Интересно, что первые суммы на это поступили от продажи Аляски США. Но в стороне не остались и русские предприниматели. Орловский предводитель дворянства А. В. Шереметев, автор земской железной дороги Орел – Витебск, так был увлечен

ИНТЕРЕСНО

Поддерживал строительство железных дорог на Орловщине и П. И. Губонин, человек необычной судьбы. Благодаря своим способностям и упорству он прошел путь от крепостного каменщика до богатого купца и промышленника, получил дворянство и стал меценатом. Он финансировал Брянский рельсопрокатный завод, основанный в 1875 году. Первые рельсы, которые положили на пути от Орла до Ельца, оказались очень ненадежными. Завод учел это, перестроился и вскоре стал выпускать продукцию отличного качества.

▲ В 1988 году в честь 120-летия орловского депо около него установили паровоз серии 0, выпущенный 100 лет назад.

▼ Простой и монументальный вход на орловский вокзал с привокзальной площади.



► В здании вокзала Орла гармонично соединились черты традиционно русской и европейской архитектуры.

новым делом, что в конце концов разорился. В направлении Орел – Елец вложили свои деньги «железнодорожный туз» С. С. Поляков и его брат, крупный банкир Л. С. Поляков.

ВОКЗАЛ НА ОСТРОВЕ

В 1868 году было построено первое здание вокзала, он назывался Орловско-Витебским. Благодаря высокой башне над входом, с вытянутым вверх полукруглым окном и еще одним, круглым, и двум боковым башням пониже, но тоже с подчеркнuto вертикальными членениями, здание отчасти напоминало европейскую готику.

Когда линию Брянск – Орел продлили на север, движение по ветке стало сквозным, а новый участок оказался на «острове», между путями. По сей день нечетные платформы располагаются с лицевой стороны вокзала, четные – со стороны локомотивного депо.

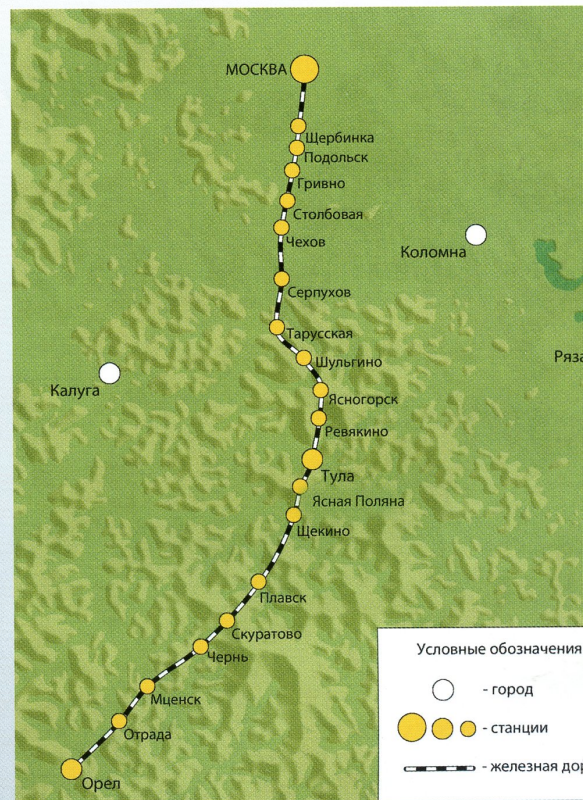
Орловско-Витебский вокзал выдержал революцию и Гражданскую войну, но в 1941 году город оккупировали фашистские войска, станция стала вражеским стратегическим объектом, и в 1943-м советская дальняя авиация вывела из строя железнодорожный узел, вместе со складами боеприпасов, техникой противника и, увы, зданием вокзала.

ПРОЧНОСТЬ И КРАСОТА

Поскольку цокольный этаж прежнего вокзала сохранился, восстанавливать здание решили на том же месте. Новый орловский вокзал строили по проекту архитектора С. А. Мхитаряна. Так как в работах участвовали пленные немцы, постройка оказалась очень качественной: более 50 лет выдержала без капитального ремонта.

Настолько же уникальна и архитектура вокзала. Привокзальная площадь застроена невысокими полукруглыми зданиями песочного цвета во главе с Домом культуры железнодорожников, который легко узнать по традиционному советскому портику. Этот круговой ансамбль замыкают колоннады по обе стороны от входа на платформы. Более изящные, чем требует классика, колоннады расположены на уровне платформ, мощный тяжеловесный вход – на уровень ниже, и многие помещения вокзала находятся под платформами.

Основная наземная часть вокзала стоит между путями, ею любуются пассажиры одних поездов – с одной стороны, других – с другой. Один фасад виден и с привокзальной площади. Но это строение прекрасно выглядит со всех сторон. Сочетание темно-красного, желтого и белого делает его очень декоративным и эффектным. Полукруглая окантовка окон, зубчатое украшение карнизов, монументаль-



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Орел – родина многих известных людей и отличается тем, что здесь немало музеев, посвященных им. Это дома-музеи И. С. Тургенева, Н. С. Лескова, И. А. Бунина, Музей писателей-орловцев (А. А. Фета, Л. Н. Андреева, И. А. Новикова, М. М. Пришвина и др.). Не забыты и другие земляки: философ и литературовед М. М. Бахтин, историк Т. Н. Грановский и исследователь Арктики В. А. Русанов. Некоторым из них посвящены витражи в окнах вокзала.



ные арки вызывают ассоциации с древнерусскими теремами. Более легкий и простой второй этаж носит скорее европейский характер. Эта игра объемов, цветов и стилей создает просто великолепный результат. Не случайно в советские времена орловский вокзал считался одним из самых красивых в стране.

МОДЕРНИЗИРОВАТЬ, СОХРАНЯЯ

Сейчас идет реконструкция, расширение и модернизация орловского вокзала. Объем инвестиций составляет 1 млрд 800 тыс. рублей – очень приличная

сумма. Планы составлены до 2020 года. Часть средств направят на возведение современного торгово-офисного центра площадью 35 тыс. м². Часть пойдет на повышение технической и технологической надежности зданий, сооружений и инженерных систем, на обеспечение безопасности пассажиров, посетителей и служащих вокзала и станции. Кроме того, планируется, что через станцию Орел пойдут скоростные поезда, так что одновременно с реконструкцией вокзала будут модернизировать железнодорожную инфраструктуру. Обещают, что внешний облик строений середины XX века сохранится.

ОРЛОВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТЕХНИКУМ

Вот уже более 90 лет в Орле, в железнодорожном техникуме, готовят специалистов для работы на железных дорогах. Обучают по четырём специальностям: технологическая связь; автоматика, телемеханика и управление; вычислительные машины, комплексы, системы и сети; организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте.

Техникум был основан в 1922 году. Тогда он назывался Орловским путевым и находился в здании школы № 48 на улице Пушкина. В 1924 году он получил название «эксплуатационный», в 1926-м занял здание бывшей духовной семинарии.

В 1930 году в техникуме открылось отделение «тягового хозяйства», на котором готовили машинистов поездов. Назначенный в 1935 году директором А. Г. Кисель технически переоснастил кабинеты и лаборатории. Во время войны техникум эвакуировали в город Актюбинск Алтайского края, а здание частично было разрушено. В 1951 году его восстановили, и здесь вновь начались жизнь и развитие.

ПОЕЗДА ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ, ИДУЩИЕ ЧЕРЕЗ ОРЛ

Москва – Белгород
 Москва – Донецк
 Москва – Днепропетровск
 Москва – Харьков
 Москва – Симферополь
 Москва – Старый Оскол
 Москва – Кривой Рог
 Санкт-Петербург – Белгород
 Москва – Керчь
 Москва – Курск
 Москва – Анапа
 Москва – Львов
 Санкт-Петербург – Донецк
 Москва – Адлер



◀ Такие крылья-колоннады вы не увидите больше ни на одном российском или европейском вокзале.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 26:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Закончите монтаж синего дома, приклеив гидроизоляционные слои, козырьки и ступени.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Грузовой паровоз серии Р (Рыбинский) выпускали пять разных предприятий. Примерно четверть общего числа этих локомотивов изготовил Брянский машиностроительный завод.

ПОД СТУК КОЛЕС

О немецкой железнодорожной реформе 1994 года у руководителей отрасли, независимых экспертов и простых пассажиров до сих пор мнения разные.



МОЛОДОЕ СВЕТЛО-ЗЕЛЕНОЕ ДЕРЕВО

С выпуском 26:



ШТАБЕЛЬ ТРУБ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru