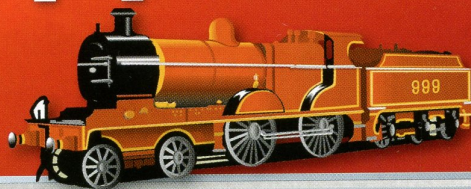


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

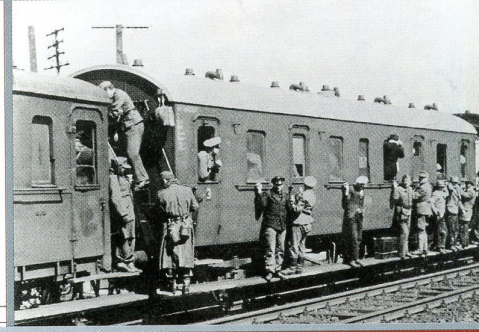
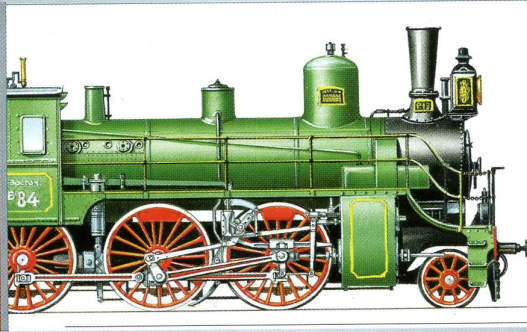
СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



49



ISSN 2311-0805
9 772311 080002

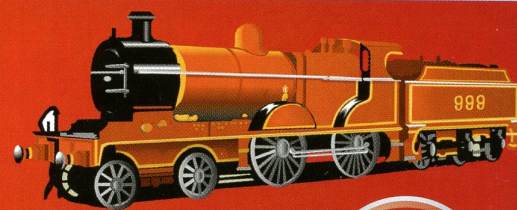


УЧАСТОК ОКОЛО
ВОДОНАПОРНОЙ БАШНИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ НД
ТИПА 1-3-0

НЕМЕЦКИЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



49

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Участок около водонапорной башни

Сделайте земляное или гравийное покрытие на участке с водонапорной башней и расположите рядом с ней катушки.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии НД типа 1-3-0

У этого пассажирского локомотива было три оси, как у грузового, и поначалу его скорость также ограничили.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Немецкие послевоенные железные дороги

В послевоенные годы в Германии люди нередко ездили на подножках и буферах пассажирских поездов или плотно набивались в товарные.



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.eagleboss.ru

или связавшись с нами по телефону: **8-800-555-44-85** (звонок бесплатный).

Написать нам можно по адресу: «Иглмоосс Эдишинз», в/я 46, г. Москва, 109240.

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: **8-800-555-44-85** (звонок бесплатный) или на сайте: www.eagleboss.ru.

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: shop.eagleboss.com/ru или позвонив по телефону: **8-800-555-44-85** (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.eagleboss.ru

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 49

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. Николаямская, д. 26,

стр. 1–1а, г. Москва,

Россия, 109004,

тел.: (+7-495) 666-44-85,

факс: (+7-495) 666-44-87,

e-mail: collections@eagleboss.ru

www.eagleboss.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 № 20658-10478Р от 15.04.2014 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмоосс Эдишинз»

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@eagleboss.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



ООО «Университетский Милениум»

01054, г. Киев, ул. Дмитриевская, 46 Б

Тираж: 15 300 экз.

Сдано в печать 02.07.2015

© 2015 Eagleboss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмоосс Эдишинз»

и ООО «Иглмоосс Эдишинз».

Иллюстрации:

3-5 © Macha Publishing, 6-11

© Михаил Дмитриев;

12-15 © Eagleboss.

Издательство выражает благодарность Даниелю Сабатье за участие в коллекции. 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.eagleboss.ru



Участок около водонапорной башни

С этим номером вы получили 8-й участок поворотного рельсового пути и две катушки. Сегмент линии отложите до общей сборки железнодорожного кольца, а катушкам

можно сразу найти место на макете. Мы предлагаем расположить их около водонапорной башни и расскажем, как оформить этот уголок территории около железнодорожных путей.



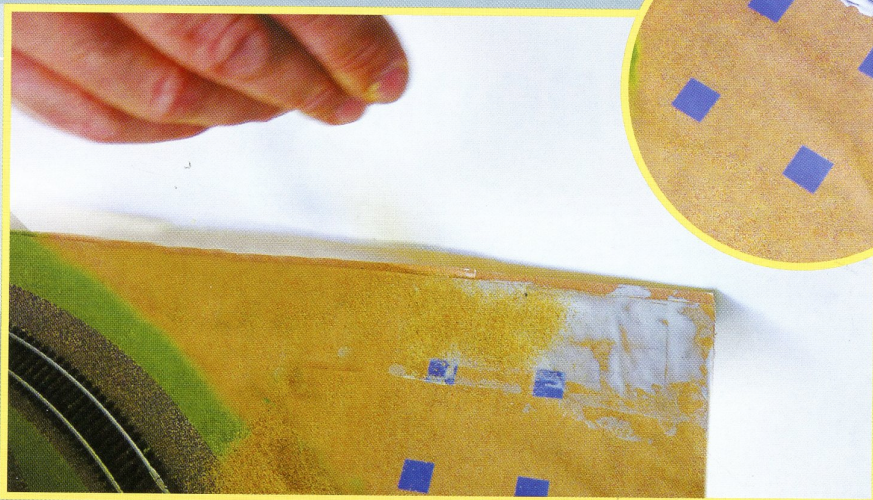
Материалы и инструменты

- Клей ПВА и кисть
- Песок, земля для макетов или наждачная бумага
- Искусственная трава



1

Смажьте клеем ПВА участок в углу макета, где должна стоять водонапорная башня, и посыпьте мелким песком или специальной землей для макетов. Подождите, пока песок хорошо приклеится, и остатки сдуйте.



2

Установите на место водонапорную башню и положите рядом катушки. Одну можно поставить вертикально, а другую - на бок. Так они будут выглядеть естественнее.



3

Небольшой участок покройте искусственной травой, приклеив ее так, как мы рассказывали в номере 14. Можно сделать еще несколько фрагментов, где трава проросла сквозь песок.





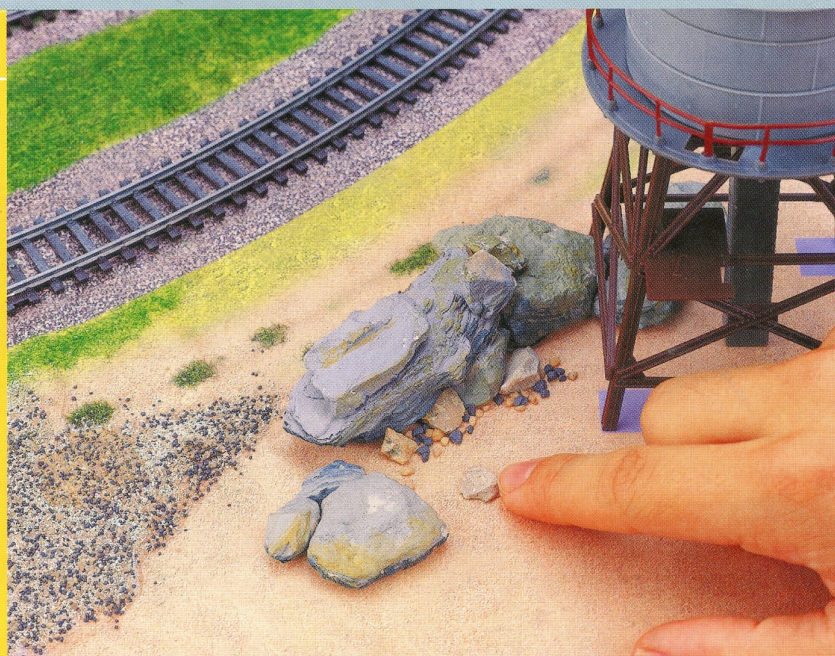
4

Выберите дерево из тех, что вы получили с коллекцией или сделали самостоятельно, и установите его на траву. Как это сделать, мы рассказывали в номере 17.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

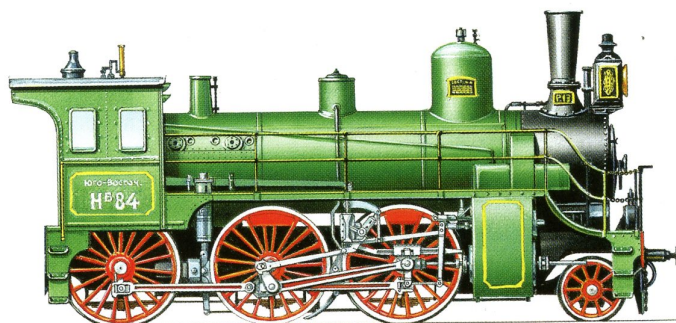
Вместо песка для имитации земли или гравия можно использовать крупную наждачную бумагу. Вырежьте кусок нужной формы и приклейте его на угол макета. По краю бумаги приклейте траву, чтобы не было резкого перехода. Рядом с водонапорной башней вы также можете положить крупные камни, как это описано в номере 37.



49

Паровоз серии НД типа 1-3-0

Николаевская железная дорога, Россия, 1892 год



Во второй половине XIX века в России пассажирские паровозы строили в основном с колесными формулами 1-2-0 и 2-2-0. Они водили поезда весом до 180 т со скоростью всего до 37 км/ч. Однако число пассажиров росло, и такие поезда уже не удовлетворяли потребностей. Попробовали использовать двойную тягу, но это оказалось нерациональным: увеличивался расход топлива и усложнялось вождение составов. Крушение царского поезда в 1888 году ускорило принятие решения о разработке нового паровоза для курьерских поездов.

НЕОБЫЧНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ

В 1890 году Министерство путей сообщения (МПС) поручило петербургскому Александровскому машиностроительному заводу спроектировать пассажирский паровоз, который мог бы водить поезда весом 390 т со скоростью 80 км/ч. Через год конструкторы предприятия при участии профессора Н. Щукина и управляющего Бельгийскими железными дорогами Бельпера разработали проект нового локомотива. Некоторые технические решения и агрегаты, примененные в нем, были такими же, как у грузового паровоза серии О, который в то время проектировался для Владикавказской железной дороги. Были использованы тот же котел с давлением 11 атм, та же паровая машина двойного расширения (компаунд) с ходом поршня 650 мм, но с другими диаметрами цилиндров. Увеличения скорости паровоза

решили достичь за счет применения движущих колес диаметром 1900 мм. В результате на раме уместились три движущие оси. Чтобы быстроходный локомотив легче вписывался в изгибы железнодорожного полотна, его снабдили одноосной бегунковой тележкой, поддерживающей паровую машину, а среднюю пару движущих колес сделали без гребней.

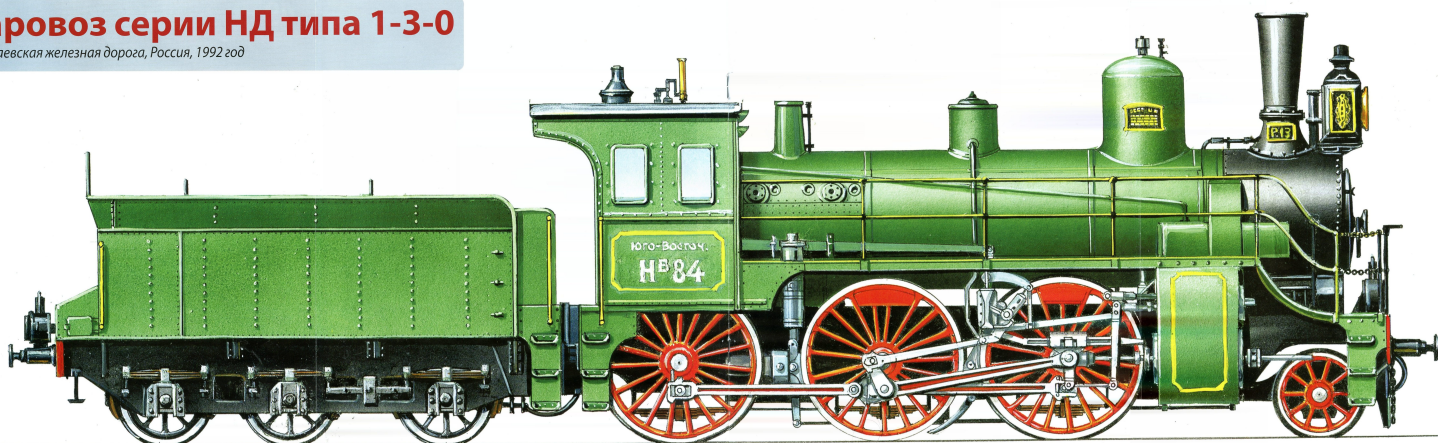
Паровоз получил обозначение НД (или Нд), которое указывало, что это машина для Николаевской железной дороги с парораспределительным механизмом Джоя.

ПАРАДОКСАЛЬНАЯ СИТУАЦИЯ

По правилам того времени пассажирским считался лишь паровоз с двумя или одной движущими осями. У новой машины их было три, и МПС ограничило скорость для нее по нормам для товарных паровозов. Ситуация складывалась парадоксально: локомотив, специально разрабатывавшийся как быстроходный, собирались использовать на низких скоростях. Профессору Н. П. Петрову пришлось провести целое исследование и представить научные расчеты, которые доказывали, что новый паровоз воздействует на пути не сильнее, чем другие пассажирские локомотивы. Министерство путей сообщения разрешило паровозам серии НД в виде исключения ходить по Николаевской железной дороге со скоростью до 75 км/ч. В дальнейшем максимальную скорость подняли до 90 км/ч.

Паровоз серии НД типа 1-3-0

Николаевская железная дорога, Россия, 1992 год





Вызывало сомнения и использование компаунд-машины, поэтому в 1896 году завод изготовил два паровоза с простой машиной. Они получили обозначение НА. Эти экземпляры отличались от первоначальных только тем, что имели два одинаковых цилиндра диаметром по 480 мм. Пять лет наблюдений показали, что при равных условиях паровозы НА расходовали топлива больше, чем НД, с машиной компаунд. Не превосходили они и по показателям силы тяги, плавности хода, стоимости ремонта и выносливости. Исходя из этого при первом капитальном ремонте на обоих экземплярах НА установили машины компаунд.

ЛАБОРАТОРИЯ НА КОЛЕСАХ

В 1896 году МПС разрешило строить паровозы серии Н для всех железных дорог России. Несмотря на то что эта модель оказалась простой в управлении, надежной и долговечной, ее не раз модернизировали. Локомотивы этой серии можно назвать лабораторией на колесах, поскольку на них испытывали многие новшества паровозной техники. Каждой видоизмененной партии присваивался свой

индекс. Всего к 1912 году выпустили более тысячи паровозов серии Н с 14 индексами, так что этот локомотив побил все рекорды численности и популярности. Около 90 % из всех паровозов серии Н составляли локомотивы НВ.

В 1897 году на Коломенском машиностроительном заводе, несколько изменив конструкцию паровоза, начали строить другой его вариант. Испаряющая поверхность нагрева котла была немного увеличена, давление пара поднято с 11 до 12 кгс/см², длина паровоза стала больше на 15 мм и достигла 9975 мм. Парораспределительный кулисный механизм Джоя заменили механизмом Вальсхарта и внесли еще несколько не столь существенных изменений. Бегунковая тележка с радиальной осью (тележка Адамса) была заменена одноосной тележкой Бисселя, вместо плоского золотника у цилиндра высокого давления был применен цилиндрический, цилиндры имели диаметр 500 и 730 мм, давление пара составляло 12 кгс/см², масса паровоза в рабочем состоянии равнялась 59 т, сцепная масса – 45 т. Эта модель и получила название НВ.

Самые распространённые

Всего для русских железных дорог восемь отечественных заводов построили 1083 паровоза серии Н, которые в дореволюционной России стали самым распространенным типом пассажирского паровоза.

С появлением новых, более мощных, локомотивов паровозы Н постепенно переводили на менее значительные линии и ветви. В 1936 году эти паровозы служили на участках Сухиничи – Рославль, Бологое – Новосокольники, Лев Толстой – Смоленск и др. В конце 1930-х годов эти локомотивы переходили на хозяйственные работы. На 1 января 1940 года на советских дорогах еще числился 581 паровоз серии Н. В послевоенные годы парк этих локомотивов стал быстро сокращаться. В середине 1950-х годов работали последние экземпляры серии: на участках Джамбул – Чулак-Тау (ныне Каратау) и Пишпек – Быстровка Туркестано-Сибирской железной дороги.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1892
Производители:	Заводы: Коломенский, Луганский, Невский, Брянский, Путиловский, Сормовский, Воткинский, Харьковский
Заказчик:	Николаевская железная дорога и другие
Всего выпущено локомотивов:	1083
Нагрузка на ось, т:	14
Диаметр цилиндра высокого давления, мм:	480
Диаметр цилиндра низкого давления, мм:	720
Ход поршня, мм:	650
Диаметр ведущих колес, мм:	1900
Площадь колосниковой решетки, м ² :	2,2
Площадь нагрева котла, м ² :	157
Давление пара, кгс/см ² :	11
Служебный вес, кг:	54 500

Немецкие послевоенные железные дороги

После Второй мировой войны на немецких железных дорогах обычным явлением стали переполненные поезда и пассажиры на подножках и буферах.

После капитуляции Германии в 1945 году на компанию «Рейхсбан» обрушилась просто лавина пассажиров. Назад в большие города ехали эвакуированные на время бомбардировок в сельские районы. С войны и из плена на родину устремились немецкие солдаты. Домой возвращались угнанные в Германию иностранные рабочие и военнопленные. Из восточной части Германии, оказавшейся в советской оккупационной зоне, множество немцев бежали или были изгнаны в западные земли. Среди миллионов «путешественников» были бесчисленные «мешочники», ехавшие по стране в поисках пропитания и составлявшие большую часть всех пассажиров железных дорог в 1946–1947 годах.

ТРУДНАЯ ЗАДАЧА

В первый послевоенный год компания «Рейхсбан» оказалась в отчаянном положении: более половины парка ее пассажирских вагонов была не готова к эксплуатации, остальные в основном конфискованы союзниками. Несколько лучше дела обстояли с грузовыми вагонами, но и из них в рабочем состоянии находилось не более трех четвертей. При этом даже наличествующий вагонный парк невозможно было использовать полностью, поскольку более 7000 км пути и от 35 до 55 % локомотивов в зонах оккупации были разрушены или выведены из строя.

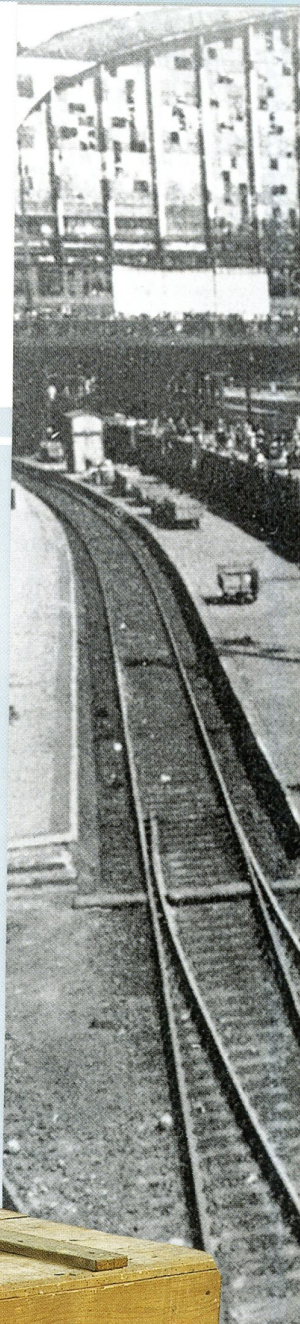
Чтобы справиться с перевозками в этих трудных условиях, в «Рейхсбане» приняли

специальные меры. Для больших групп насильственно перемещенных лиц, солдат и жертв войны были организованы специальные поезда. В 1946 году только в советской зоне оккупации прошло 6000 специальных составов, которые перевезли около 6 млн человек. Первоначально они состояли исключительно из товарных вагонов, без сидячих мест и туалетов. В таких условиях люди в то время нередко ехали неделями.

Однако тогда было не до вопросов комфорта: в «Рейхсбане» занимались проблемой того, как вообще перевезти такие большие массы людей. Причем обусловлена она была отнюдь не только недостаточной пропускной способностью железных дорог, но и экономическими причинами. Сама послевоенная ситуация в Германии вынуждала народ передвигаться по стране. Порой ежедневно.



► Перемещенным из германских восточных земель лицам удавалось провезти на поезде лишь малую часть своего имущества.





ПРОДУКТОВЫЕ СОСТАВЫ

В первое время те, кто не имел на это особых оснований, могли передвигаться лишь в радиусе нескольких километров от города. Для дальних поездок, особенно между зонами оккупации разных стран, требовалось получение разрешений от военных властей союзников.

Контроль за перемещениями был не особенно строгим, и существовало немало способов обойти запреты. Часто нелегальными пассажирами были «мешочники», оказывавшие дополнительное негативное влияние на пропускную способность железнодорожного транспорта. Нужда

▲ Люди из Гамбурга едут в Рурскую область. Ранее в этих товарных вагонах в Гамбург привезли уголь. «Пассажирскими» вагоны стали на обратном пути.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

«Дойче Рейхсбан», сокращенно «Рейхсбан», или DR, — так с 1920 года называлась железнодорожная компания Германии. В течение четырех лет после Второй мировой войны, в 1945–1949 годах, немецкими железными дорогами управляла администрация, образованная союзными государствами. В 1949 году железнодорожная сеть в советской оккупационной зоне, превратившейся затем в ГДР, взяла прежнее название — «Дойче Рейхсбан». Она же с согласия союзников осуществляла железнодорожные перевозки в трех секторах Западного Берлина. Железные дороги, находившиеся на территории ФРГ, перешли в управление компании «Дойче Бандесбан». В 1994 году, после объединения ФРГ и ГДР, воссоединились и железнодорожные компании, образовав «Дойче Бан».



▲ Пассажиры и прохожие перед разрушенным центральным вокзалом Килля после войны.

население городских агломераций самостоятельно закупать продукты в деревне, нередко заставляя перемещаться на большие расстояния. В первые послевоенные годы только в пассажирских поездах в Рурской области «мешочники» в день возили с собой от 800 до 1000 центнеров картофеля.

С точки зрения «Рейхсбана», это представлялось не слишком эффективным, поскольку такое же количество можно было перевезти в двух или трех товарных вагонах. Тем не менее на «мешочников», принимая во внимание отчаянную нужду людей, большей частью смотрели сквозь пальцы. Когда после денежной реформы 1948 года магазины в западных оккупационных зонах снова наполнились товарами, отошли в прошлое и поездки за продуктами. С уменьшением потока репатриантов и беженцев пассажиропоток железнодорожного транспорта начал медленно приходить в норму.

ИНТЕРЕСНО

К началу войны в Берлине действовали два конкурировавших друг с другом вида общественного транспорта — метро (У-Бан) и наземная электричка (С-Бан). Сеть С-Бана охватывала не только Берлин, но и пригороды. Во время войны метро пострадало меньше и было восстановлено в 1945 году. Сеть С-Бана восстановили к 1948 году. Всю ее контролировали власти ГДР. С возведением Берлинской стены в 1961 году железнодорожные линии тоже раздели на две части. Восточные маршруты продолжали действовать и развиваться. Западные один за другим закрывались, и здесь основные пассажироперевозки приходились на метро. Четыре станции С-Бана, находившиеся в тоннеле на территории Восточного Берлина, но через которые шли западноберлинские электрички, стали станциями-призраками: поезда здесь не останавливались. Метро также разделили. Восточной части достались всего две линии. И этот вид транспорта активнее развивался в Западном Берлине. После падения Берлинской стены линии каждого вида транспорта вновь объединились. Интересно, что на станции Вуллеталь рядом проходят пути метро (U5) и электрички (S5).



ПОЧТИ БЕЗ ЭЛЕКТРИЧЕСТВА

Большая часть электрифицированных железных дорог советской оккупационной части Германии были обесточены, а часть контактной сети и подвижного состава – в качестве репараций вывезена в СССР. После Второй мировой войны – вплоть до 1988 года! – в «Рейхсбане» продолжали использовать паровозы. Широко применяли тепловозы М62 (V200 или BR 120), дизельное топливо для которых по льготным ценам привозили из Советского Союза.

К началу 1970-х годов лишь несколько магистралей железных дорог ГДР работали от электричества. Это Дрезден – Карл-Маркс-Штадт – Лейпциг, Берлин – Дрезден, Берлин – Росток и местные линии вокруг Берлина и Галле-Лейпцига.

В 1980-х из-за нефтяного кризиса очень подорожало дизельное топливо, а объемы перевозок росли. «Рейхсбан» начала электрификацию основных магистралей. Процесс активизировался после объединения Германии.



► Немецкие солдаты возвращаются на родину в переполненном поезде.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 50:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Небольшой лесок на вашем макете можно наполнить милыми деталями.

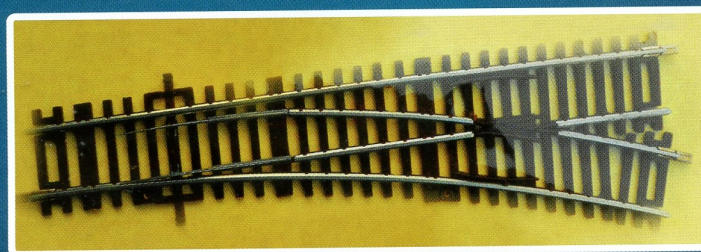
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Электропоезда серии 1020 выпускали в период Второй мировой войны и после нее. В общей сложности было построено 202 локомотива, 47 из них до сих пор водят тяжелые грузовые составы, для которых и были предназначены.

ПОД СТУК КОЛЕС

На территории России не сохранилось ни одного подлинного императорского поезда, но есть описания, рисунки, фотографии, которые подробно рассказывают, как путешествовали российские цари и их семьи.

С выпуском 50:



ПРАВОПУТНЫЙ СТРЕЛОЧНЫЙ ПЕРЕВОД

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

