

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

Рекомендуемая розничная цена 299 руб.
Розничная цена 54,90 грн

ЛОКОМОТИВЫ

МИРА

Коллекция масштабных моделей

3

ТРАНССИБИРСКИЙ ЭКСПРЕСС

Москва — Владивосток

Самый длинный маршрут



ЛОКОМОТИВ

ПЗ6 — «Генерал»

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Золотой век

DeAGOSTINI



«Локомотивы мира»

Выпуск №3, 2014

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис

Главный редактор: Анастасия Жаркова

Старший редактор: Олег Рассохин

Финансовый директор: Наталия Василенко

Коммерческий директор: Александр Якутов

Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Свидетельство о регистрации средства массовой информации

в Федеральной службе по надзору в сфере связи,

информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС77-54484 от 17.06.2013 г.

Уважаемые читатели!

*Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.*

По всем вопросам о коллекции обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии» в России:

☎ 8-800-200-02-01;

Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:

☎ 8-495-660-02-02
Адрес для писем читателей:

Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30, «Де Агостини», «Локомотивы мира»

«Де Агостини», «Локомотивы мира»

 Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные
для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг», Украина

Юридический адрес:

01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ

Государственной регистрационной службы Украины

КВ № 20140-9940Р от 25.07.2013 г.

По всем вопросам о коллекции обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии» в Украине:

☎ 0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,

«Локомотивы мира»

Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ

Импортёр и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», РБ, 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/к

Тел. / факс: (+375 17) 331-94-41

Телефон горячей линии в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00 — 21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Локомотивы мира»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена: 54,90 грн

Издатель оставляет за собой право увеличить

розничную цену выпусков. Издатель оставляет

за собой право изменять последовательность

номеров и их содержание. Неотъемлемой частью

каждого выпуска является приложение — модель локомотива.

Отпечатано в типографии:

ОАО «КОНТИ-ПРИНТ»,

121165, г. Москва, Студенческая ул., д. 44/28

Тираж: 300 000 экз.

© ООО «Де Агостини», 2014

ISBN 978-5-9774-0769-4

Дата выхода в России: 01.04.2014 г.





ТРАНССИБИРСКИЙ ЭКСПРЕСС

Незабываемое путешествие по
самому длинному маршруту в мире

Транссибирская железнодорожная магистраль, или Великий Сибирский путь — железная дорога через Евразию, соединяющая Москву и Санкт-Петербург с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами России. Длина магистрали от Москвы до Владивостока — 9298,2 км, это самая длинная железная дорога в мире.

Транссибирский экспресс предлагает отправиться в «круиз по рельсам» через шесть часовых поясов и невероятную смену пейзажей.

Путешествие из Москвы во Владивосток в комфортабельном поезде — превосходный способ насладиться красотой и разнообразием природы, побывать в крупных городах, расположенных вдоль Транссибирской магистрали, увидеть, насколько велика и прекрасна Россия.

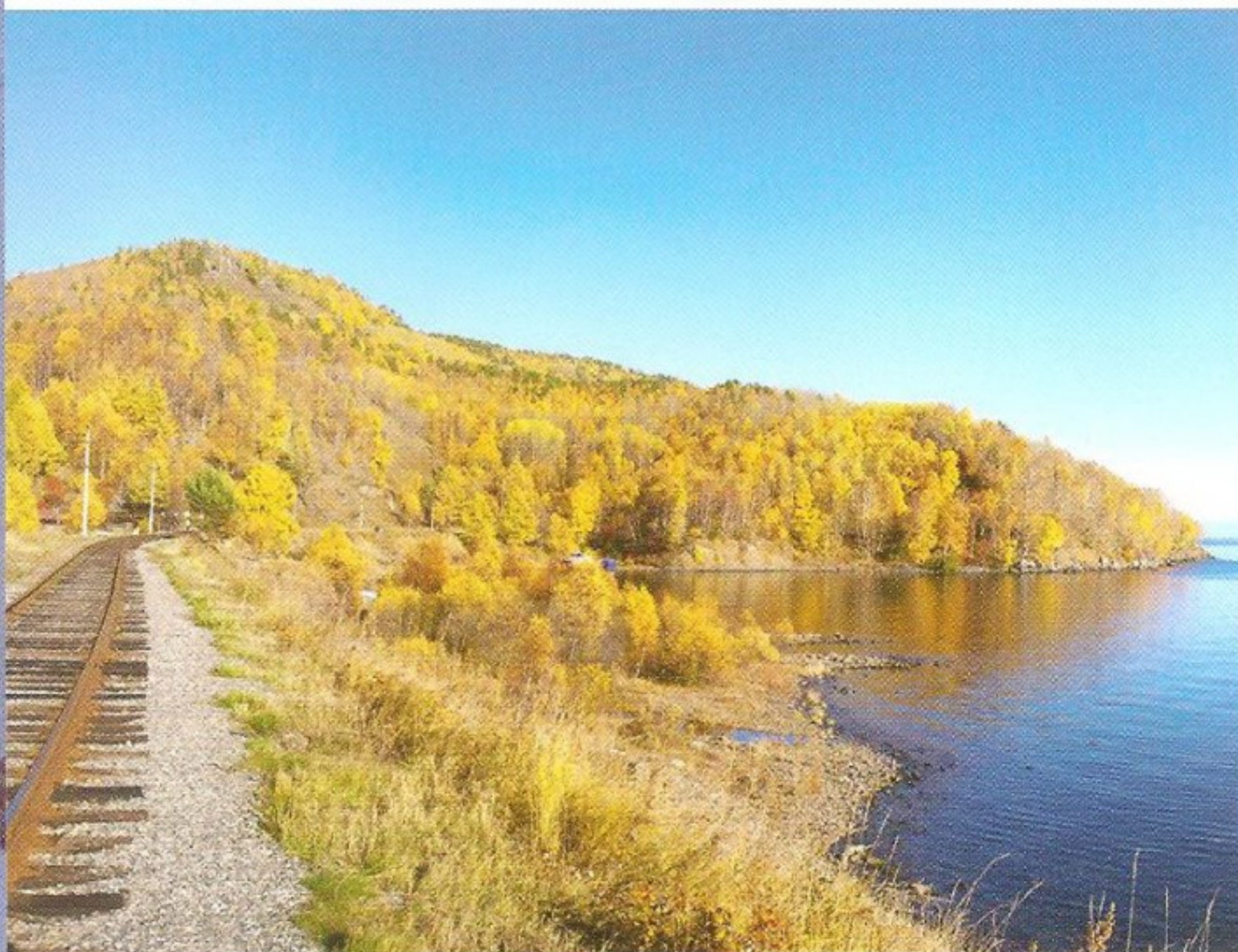


ТРАНССИБИРСКОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ МОСКВЫ НА ВОСТОК

В настоящее время существует два туристических маршрута по Транссибу на поезде «Золотой орел». Отправившись из Москвы, поезд следует на восток, делает остановку в Казани, затем поднимается в Уральские горы, где путешественники смогут открыть для себя удивительную природу этого региона. Покидая Урал, поезд направляется в Сибирь, делая остановку в Новосибирске — крупнейшем городе Сибири. Маршрут продолжается по Саянам, горам на юге Сибири. Путь идет по первозданному горному ландшафту, поражающему своей дикой красотой. Поезд делает остановку в Красноярске — старинном сибирском городе, культурном и научном центре Восточной Сибири, расположенном на берегах Енисея. Впереди путешественников ждет подлинная природная жемчужина, самое глубокое озеро на планете — Байкал.



▼ На всем протяжении самого длинного железнодорожного маршрута в мире Транссибирский экспресс пересекает разнообразные ландшафты: от древних гор до сибирской тундры.



Из Иркутска поезд вдоль побережья Байкала идет в столицу Республики Бурятия Улан-Удэ, а затем следует в конечный пункт Транссибирской магистрали Владивосток - крупнейший город и порт на Дальнем Востоке, расположенный на побережье Японского моря. Один из вариантов поездки предусматривает заезд в Монголию и Китай.





«ЦАРСКОЕ ЗОЛОТО» ЗНАКОМСТВО С ИСТОРИЕЙ РОССИИ И КРАСОТОЙ ЕЕ ПРИРОДЫ

Умы людей по сей день будоражит клад последнего российского императора — многие тонны царского золота, которое исчезло во время революционных потрясений. Транссибирский маршрут «Царское золото» предлагает путешествие по следам этих так и не найденных сокровищ, с остановками в наиболее крупных городах и интересных местах.

КАЗАНЬ

Удивительный архитектурный облик города определяется слиянием двух культур: православия и ислама. Казанский Кремль входит в перечень объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО. Одной из главных достопримечательностей Казани является «падающая» башня Сююмбике. Построенная ещё XVII-XVIII вв., башня в своей верхней точке имеет отклонение от вертикали почти 2 метра.

ЕКАТЕРИНБУРГ

Екатеринбург, столица Урала, был основан в 1723 году императором Петром I. Это красивей-

ший город с богатым прошлым. Одна из достопримечательностей — мужской монастырь в честь Святых Царственных Страстотерпцев «Ганина Яма», построенный вблизи захоронения семьи последнего русского царя.

НОВОСИБИРСК

Населённый пункт, впоследствии ставший городом Новосибирском, был основан в 1893 году

Казань - город двух культур.



ГРАНДИОЗНЫЙ ПРОЕКТ



В середине XIX века в России был поднят вопрос о создании сообщения между европейской частью страны и отдаленными территориями Сибири. Несколько зарубежных компаний заинтересовались проектом, но российское правительство в то время не приветствовало иностранного присутствия на территориях стратегического значения. Наконец, после нескольких лет исследований территорий, подходящих для прокладки железной дороги, в 1891 году началось строительство с использованием «исключительно российских рабочих и материалов». Строительство продвигалось на удивление быстро, несмотря на то, что во время работ пришлось столкнуться с суровыми погодными условия-

ми, когда обширные территории оказывались затоплены или, наоборот, заморожены на протяжении нескольких месяцев, эпидемиями и бандитскими нападениями. Тысячи человек приняли участие в этой гигантской работе, и двенадцать лет спустя перед изумленными глазами всего мира предстала дорога, соединившая европейские и тихоокеанские территории великой России.

на месте строительства железнодорожного моста через реку Обь. Прокладка Транссибирской магистрали сделала его важным транспортным узлом. За свою сравнительно недолгую историю город несколько раз менял название. Новосибирск часто неофициально именуется столицей Сибири.

КРАСНОЯРСК

Город-миллионник, неоднократный победитель конкурса «Самый благоустроенный город России» располагается на берегу реки Енисей, откуда можно отправиться в путешествие на пароме.

ИРКУТСК

Иркутск известен как своеобразный Париж Сибири: старинные деревянные дома на маленьких тихих улочках, великолепные памятники архитектуры. В этом очаровательном городе нужно обязательно посетить музеи и ботанический сад университета.

ОЗЕРО БАЙКАЛ

После прохождения туннелей, скал и снежных вершин поезд подъезжает к озеру Байкал, которое называют жемчужиной Сибири.

Вокруг Байкала находится множество культурных, природных, исторических и археологических памятников. Визитная карточка Байкала, посёлок Листвянка — популярнейшее место отдыха

и отправная точка многих туристических маршрутов. Самый большой остров озера — Ольхон, древнейший центр и поныне сохранившейся в этих местах шаманской культуры. Байкальский лимнологический музей Сибирского отделения Российской Академии наук — это единственный музей, экспозиция которого повествует об истории исследований на Байкале, флоре и фауне озера.

УЛАН-УДЭ

В этом городе туристы могут посетить Иволгинский монастырь, который является центром буддизма в России.



Иркутск. Набережная Ангары.

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ЛОКОМОТИВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Часть пути Транссибирский экспресс ведет специально отреставрированный паровоз серии ПЗ6 типа 2-4-2. Последние три цифры обозначают осевую формулу, используемую для классификации паровозов: это локомотив с четырьмя ведущими, двумя бегунковыми и двумя поддерживающими осями.

С 1950 по 1956 годы в цехах Коломенского тепловозостроительного завода им. В.В. Куйбыше-

ва была построена 251 машина. ПЗ6-0251 стал последним паровозом, выпущенным заводом, и последним, выпускавшимся в СССР. В настоящее время самый большой парк этих локомотивов принадлежит компании «Российские железные дороги». Несколько паровозов ПЗ6 стали экспонатами железнодорожных музеев.

За характерные полосы по бокам корпуса («лампасы») этот паровоз получил прозвище «Генерал».

СЕРИЯ ПЗ6 ТИП 2-4-2

- | | |
|--|---|
| - Тип тяги: паровая машина | - Давление пара в котле: 15 кгс/см ² |
| - Осевая формула: 2-4-2 | - Характеристики цилиндров (2): 600 мм х 800 мм |
| - Изготовитель: завод им. В.В. Куйбышева, г. Коломна | - Мощность: 2 800 – 3 077 л.с. |
| - Всего выпущено: 251 экз. | - Рабочая масса: 135 т |
| - Годы выпуска: 1950–1956 | - Длина локомотива: 16 661 мм |
| - Конструкционная скорость: 125 км/ч | - Длина тендера: 12 783 мм |



В 1974 году **локомотив П36** совершил свой последний регулярный рейс.

Железнодорожные пути и локомотивы **транссибирской магистрали** значительно пострадали во время русско-японской (1905-1906) и гражданской (1917-1923) войн в России.

Локомотив серии П36 типа **2-4-2** стал последней моделью паровоза, сконструированной на основе советских стандартов.

Помимо туристической деятельности, транссибирские поезда остаются сегодня одним из самых востребованных транспортных средств для перевозки пассажиров и грузов в России.

В 1982 году П36-0032 стал использоваться в качестве парового котла в котельной поселка Кадала близ Читы.

ЗОЛОТОЙ ВЕК ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

НА ПРОТЯЖЕНИИ ПЕРВЫХ ЧЕТЫРЕХ ДЕСЯТИЛЕТИЙ XX ВЕКА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ШИРОКО РАСПРОСТРАНИЛИСЬ ПО ВСЕМУ МИРУ. ЭТО ВРЕМЯ СЧИТАЕТСЯ ЗОЛОТЫМ ВЕКОВ РЕЛЬСОВЫХ ДОРОГ. В ТО ВРЕМЯ НЕ СУЩЕСТВОВАЛО БОЛЕЕ БЫСТРОГО И УНИВЕРСАЛЬНОГО СРЕДСТВА ТРАНСПОРТА.





Пассажиры достигли нового уровня комфорта в поездках на дальние расстояния, в больших современных городах появились такие виды транспорта, как электричка, метро и трамвай. Тяжелые товарные поезда занимались перевозкой грузов в самые отдаленные уголки планеты.

Однако постепенно автомобиль и самолет стали угрожать существовавшей монополии железной дороги, но всем видам транспорта пришлось сплотиться под ударом сурового испытания, которым стала Вторая мировая война.

ЕВРОПА И СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

Накануне Второй мировой войны общая протяженность железнодорожных путей в мире составила 1 263 591 км. Распределение сети железных дорог по миру, к сожалению, было неравномерным. Несомненным чемпионом по протяженности железных дорог являлись США, где общая длина всех путей составила 403 891 км, то есть 32% от общей протяженности железнодорожных путей по всему миру.

На втором месте после США стоял Советский Союз, чьи дороги от европейской части России до Сибири и Дальнего Востока имели протяженность 93 924 км.

Третьей в рейтинге мировых железнодорожных держав 1930-х годов выступала Канада, что удивительно, учитывая низкую плотность населения основных территорий страны. Тем не менее, протяженность железных дорог там достигала 64 523 км, составляя 6,16 км дорог на 1000 жителей, что являлось одним из самых высоких показателей в мире, уступая только Австралии. В обеих державах железные дороги стали единственным средством транспортировки природных богатств от мест добычи и были построены при поддержке Британского Содружества наций. Британское влияние также способствовало развитию железных дорог в Индии, в состав которой тогда входили территории Пакистана и Бангладеш. Их общая протяженность составила 61 580 км. Но все они были разрознены и не имели связи с другими странами.

Не отставала и Германия — в ту пору немецкие железные дороги насчитывали в общей сложности 58 630 км. Основные железнодорожные линии

◀ Локомотив аэродинамической формы на станции в Чикаго в 1939 году. Чтобы успешно конкурировать с новыми средствами передвижения, такими как автомобиль и самолет, железнодорожные компании приняли решение о выпуске новых, более комфортабельных и быстрых поездов.

были созданы по типу дорог, спроектированных Джорджем Стефенсоном, можно было подсчитать общую протяженность путей всего европейского континента, которая составляла 276 632 км и была самой плотной железнодорожной сетью мира.

Таким образом, не считая Испании и Португалии с протяженностью дорог 21 717 км с одной стороны и Финляндии с длиной дорог 5 235 км с другой, а также исключая СССР, Европа со своими протяженными железными дорогами образовала некий союз, который поощрял разрозненность периферийных стран. Не все дороги континента были спроектированы Стефенсоном

Не считая Испании, Португалии и Финляндии, а также исключая СССР, Европа образовала некий союз

и соответствовали установленной ширине колеи; так, почти 25% из них были второстепенными узкоколейными линиями. Но, тем не менее, поезда могли везти грузы без остановки, следуя из Парижа в Варшаву или из Стамбула в Кале. Сеть дорог Великобритании накануне Второй мировой войны насчитывала уже 39 262 км.

ОСТАЛЬНЫЙ МИР

В отличие от густой и высокоразвитой сети железных дорог в Европе и Северной Америке, дороги на остальных континентах имели фрагментарный характер и во многих случаях заканчивались границами каждой страны, что препятствовало торговле с соседями.

Самая плотная сеть железных дорог после Северной Америки и Европы пролегла в Азии, насчитывая в общей сложности 133 442 км за пределами Советского Союза. При строительстве индийской железнодорожной сети использовалась британская колея шириной 1672 мм, в то время как русские брали за основу 1524 мм.

В других странах, таких как Китай и Корея, самой распространенной шириной колеи была 1435 мм, в Японии проектировалась колея шириной 1067 мм, и в Индокитае французы утвердили тот же размер. В общем, вся система строительства железных дорог была совершенно различной в разных странах, и гипотетическое соединение в будущем этих линий друг с другом выглядело почти невыполнимым из-за несовместимости различных видов рельсового полотна.

В Центральной и Южной Америке были проложены почти такие же протяженные железнодорожные сети, как в Азии. Но и там возникали проблемы в области международных отноше-

Железнодорожные сети мира с протяженностью более чем 10 000 км пути накануне Второй мировой войны



США: 403 891 км	Япония: 21 098 км
Советский Союз: 93 924 км	Италия: 20 999,8 км
Канада: 64 523 км	Польша: 20 647 км
Британская Индия: 61 580 км	Южно-Африканский Союз: 19 730 км
Германия: 58 630 км	Испания: 16 932 км
Франция: 54 560 км	Швеция: 16 720 км
Австралия: 43 172 км	Чехословакия: 14 322 км
Великобритания: 39 262 км	Румыния: 11 960 км
Аргентина: 37 850 км	Китай: 11 690 км
Бразилия: 32 291 км	Бельгия: 11 269 км
Мексика: 26 870 км	Югославия: 10 143 км

ний и отсутствовали возможности соединить различные по ширине колеи. Здесь нужно отметить, что протяженность дорог в Аргентине на тот момент насчитывала 37 850 км, а в Бразилии — 32 291 км.

Еще более разрозненной была африканская железнодорожная сеть с общей длиной 61 167 км и шириной колеи 1067 мм. Наиболее обширной сетью обладал Южно-Африканский Союз, она составляла 19 730 км, затем шел Египет с протяженностью 7 490 км, а за ним французские колонии Алжир и Тунис с длиной дорог 6 806 км.

Наконец, железнодорожная сеть Океании насчитывала 48 533 км, основная часть которой пролежала в Австралии — 43 172 км, а на долю Новой Зеландии приходилось всего 5 240 км.

С ВОСТОКА НА ЗАПАД

Не устаешь удивляться продольной ориентации мировой сети железных дорог. Гораздо чаще железнодорожные пути простираются с востока на запад, чем с севера на юг.

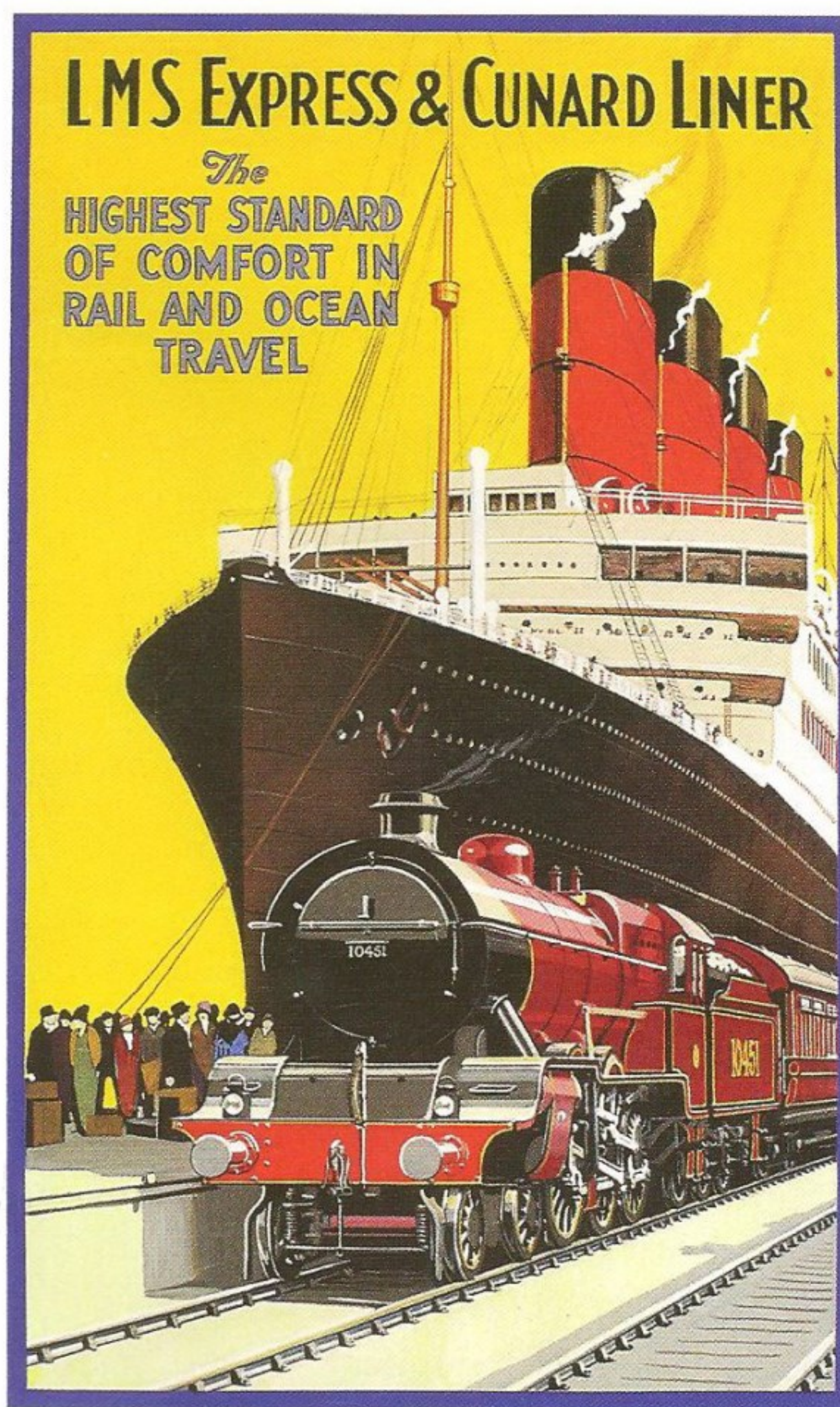
Так, можно было бы отправиться в путешествие на поезде по всему евразийскому континенту от Лиссабона до Владивостока. Общая протяженность пути между этими городами составляет 13 000 км, и преодолеть его придется с несколькими пересадками из-за разницы в ширине колеи на различных участках дороги.

Похожая ситуация складывалась и на американском континенте. В Северной Америке было проложено около семи маршрутов, соединяющих берега Тихого и Атлантического

В Северной Америке было проложено около семи маршрутов, соединяющих берега Тихого и Атлантического океанов

океанов, а в Южной — построена железная дорога, соединившая Аргентину и Чили.

Но с севера на юг было по-прежнему сложно путешествовать на поезде; например, из Канады невозможно было добраться до Мексики. В то время как раз только начинали задумываться о строительстве железной дороги протяженностью 17 170 км, которая будет сое-



▲ Афиша 1930-х годов изображает участок железной дороги Лондон – Мидленд – Шотландия (LMS EXPRESS) и один из ее локомотивов.

динять Оттаву в Канаде с Буэнос-Айресом в Аргентине и пройдет через США, Мексику, Панаму, Колумбию, Эквадор, Перу и Боливию. Этот колоссальный проект воплотился в жизнь сразу после окончания Второй мировой войны, когда дух поезда вернулся к жизни, но во второй половине XX века победу все же одержал автомобиль и Панамериканское шоссе. В результате трансамериканский проект не был до конца осуществлен, так как в настоящее время все еще требуется проложить небольшой участок железной дороги длиной 87 км в непроходимых джунглях Панамы.

В Африке и Австралии сложилась похожая ситуация. В Африке величайший колонизатор с богатой фантазией Сесиль Родс придумал построить дорогу, которая бы соединяла Кейптаун с Каиром, но она так и не была завершена.



▲ Картина Майка Джеффриса (2004 г.), где он изображает знаменитый локомотив Mallard класса A4 4-6-2 Pacific в эпоху его расцвета.

В Австралии дорога с севера на юг, пересекающая весь континент, была завершена только в начале XXI века.

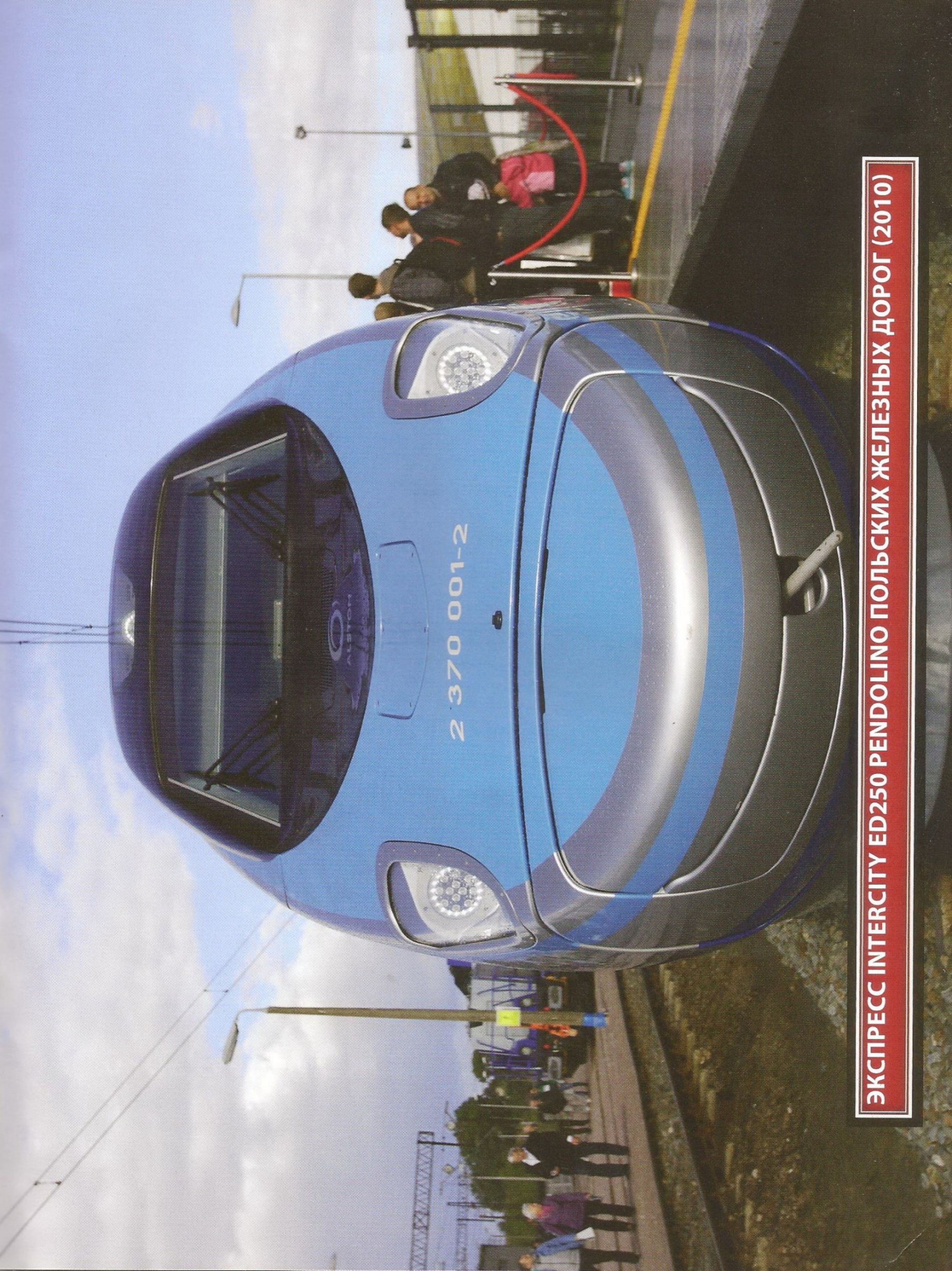
ОТ ПАРА К ЭЛЕКТРИЧЕСТВУ

Накануне Второй мировой войны паровой двигатель все еще царил на большей части железных дорог мира. Но в то же время железнодорожные компании задумались над созданием более сложных моделей, которые могли бы работать с большим тяговым усилием, достигая большей скорости.

Так, в Северной Америке появились машины, предназначенные для перевозки тяжелых грузовых составов, мощностью до 8000 л.с. Некоторые из них достигали скорости 200 км/ч, что превышало средний уровень скоростей самых быстрых поездов Европы и Соединенных Штатов на 120 км/ч.

И хотя это было время полного господства парового двигателя, развитие новых систем тяги представляло для него реальную угрозу. В этой гонке электрический двигатель на время выбился вперед, обслуживая самые крупные железнодорожные компании, но затем он уступил место двигателю внутреннего сгорания. А потом дизель также отошел на второй план, проиграв электричеству.

В 1935 году было электрифицировано около 39 594 км железнодорожных линий, которые составляли 3,2% всех мировых железных дорог, хотя если принять во внимание записи железнодорожного трафика, то на электрической тяге работало примерно 10% всех линий. В Соединенных Штатах Америки протяженность электрифицированных железных дорог насчитывала в общей сложности 7 911 км, после нее на втором месте была Швейцария с 4 821 км, что составляло 83,5% от общей протяженности швейцарской сети, и ее показатели были намного выше соседней Италии с 20%. Первоначально США были главными первопроходцами в области электрической тяги, однако высокая стоимость установки электрического двигателя побудила их начать искать новые варианты, которые могли бы составить лучшую альтернативу паровому двигателю. Таким образом, уже в начале 1920-х годов первые локомотивы были оборудованы двигателем внутреннего сгорания, и уже в следующем десятилетии автомобильный гигант General Motors начал серийное производство тепловозного дизельного двигателя — своей знаменитой модели E в различных версиях. Американский пример был поддержан остальным миром, особенно после окончания Второй мировой войны, побуждая все страны постепенно отказываться от паровозов. ●



ЭКСПРЕСС INTERCITY ED250 PENDOLINO ПОЛЬСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (2010)

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

ЛОКОМОТИВЫ

Коллекция масштабных моделей

МИРА

COASTAL CLASSIC

Из Сьюарда в Анкоридж

Знакомство с Аляской

4

ЛОКОМОТИВ

EMD SD70 MAC

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Железная дорога на Балканах

DeAGOS



ЛОКОМОТИВ SD70MAC

Из Сьюарда в Анкоридж:
знакомство с Аляской

16+