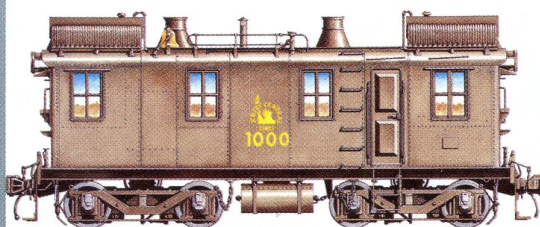


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



58

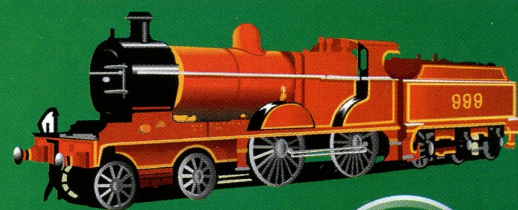


ПЛОДЫ НА ЯБЛОНЮ

ТЕПЛОВАЗ СЕРИИ № 1000
ТИПА В₀-В₀

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА РЕНОН

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



58

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Плоды на яблоню

Украсьте яблоневое дерево яркими плодами, оживите пейзаж человеческими фигурками.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Тепловоз серии № 1000 типа В₀-В₀

Этот тепловоз стал первым дизель-электрическим локомотивом серийного производства в истории.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Железная дорога Ренон

Уже более 100 лет эта железная дорога открывает пассажирам горный мир Южного Тироля. Туристы могут прокатиться в исторических вагонах.



EAGLEMOSS
COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 58

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@eaglemooss.ru

www.eaglemooss.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 Едішенз»

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@eaglemooss.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

Импортёр 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 «Унівест Прінт»
01054, г. Киев, ул. Довженко, 44 в

Тираж: 12 550 экз.

Сдано в печать 10.09.2015

© 2015 Eaglemooss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмоосс Эдишинз»

и ООО «Иглмоосс Едішенз».

Иллюстрации:

3-5 © Macha Publishing;

6-11 © Club Internacional del Libro,

12-15 © Eaglemooss.

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+

РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами

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

или связавшись с нами по телефону: 8-800-555-44-85

(звонок бесплатный).

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

Подписка

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

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: shop.eaglemooss.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.eaglemooss.ru

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

www.eaglemooss.ru



Плоды на яблоню

С этим номером вы получили белую ограду и штабель бревен. Как их использовать, мы расскажем в номерах 59 и 60. Сегодня же мы

дадим советы, как можно еще использовать сделанные для зеленых зон грибы, если они остались у вас, чтобы украсить участок около какого-либо здания на макете.



Материалы и инструменты

- Фруктовое дерево
- Шарики пенопласта, выкрашенные в красный цвет
- Клей ПВА или «Момент»



1

Достаньте оставшиеся красные шарики пенопласта, которые вы делали для имитации грибов. Они подойдут и для изображения плодов, например яблок. Если их маловато, покрасьте еще несколько.



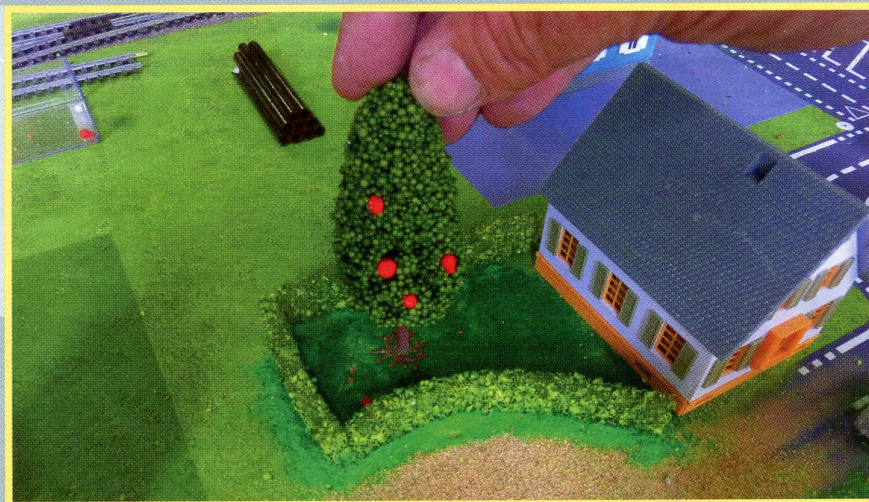
2

Слегка раздвиньте листья фруктового дерева и на каплю клея приклейте модель яблока. Подождите, пока клей хорошо высохнет, прежде чем приклеивать следующий плод.



3

Установите яблоню около одного из домов на макете. Например, около белого коттеджа. В номере 48 мы показали, как этот дворик выглядит с цветущими кустами, но, возможно, с яблоней он понравится вам больше.





4

Не забудьте поставить рядом скамью с жителями дома, чтобы было кому любоваться этой красотой.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

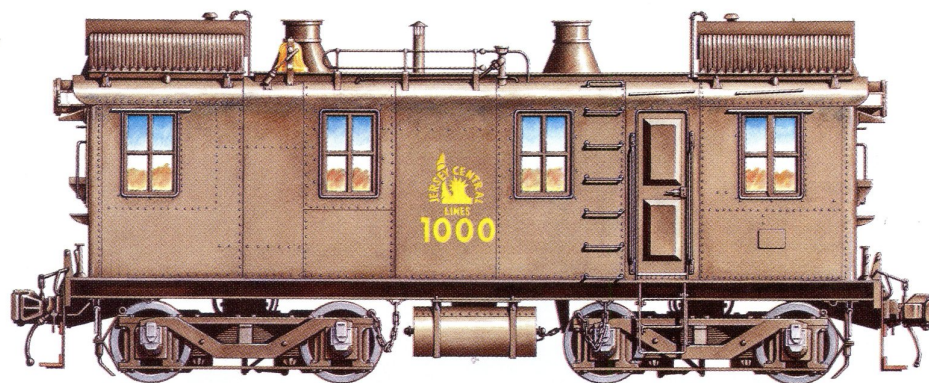
Положите несколько яблок под дерево на траву или поставьте рядом корзину с плодами. Так дворик будет выглядеть еще более живописно. Можно рядом с яблоней и корзиной поставить фигурку человека, будто он собирает яблоки.



58

Тепловоз серии № 1000 типа В₀-В₀

Центральная железная дорога Нью-Джерси, США, 1925 год



Тепловоз № 1000 В₀-В₀ стал первым дизель-электрическим локомотивом серийного производства в истории. Его создатели не сомневались в успехе своего детища и еще до получения заказов от железнодорожных компаний произвели несколько экземпляров. Их ожидания оправдались. Первой компанией, купившей один из этих маневровых локомотивов, стала Центральная железная дорога Нью-Джерси, за ней последовали многие другие. Локомотив прошел по рельсам многих железнодорожных линий того времени.

БЕЗЫМЯННЫЙ ПРАДЕД

Если локомотив № 1000 В₀-В₀ можно считать дедом тепловозов в Соединенных Штатах Америки, то прадедом – модель, выпущенную всего годом ранее, не получившую конкретного названия. В 1923 году в строительстве новаторской машины участвовали три крупные фирмы. Прежде всего известнейшая «АЛКО». Она спроектировала и построила механическую часть локомотива. «Ингерсолл Рэнд» изготовила дизельный двигатель. «Дженерал Электрик» поставила все электрооборудование. Это был экспериментальный образец, прошедший испытания на рельсах различных компаний.

В этой модели четко проявились как преимущества, так и недостатки данного вида тяги. Главным плюсом было отсутствие задымления, очень важное в эпоху начала регулирования применения пара в больших городах. Кроме того, одного топливного бака машины хватало для генерации энергии, эквивалентной 20 полным угля вагонам при паровозе. Управление локомотивом было очень простым, поэтому любой опытный машинист всего за 15 минут мог разобраться в системах новой дизель-электрической машины и сесть в кабину локомотива.

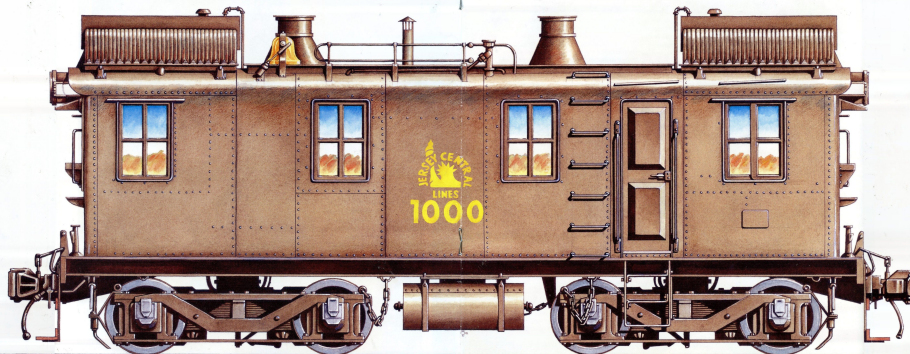
Среди слабых мест, помимо ненадежности, всегда присущей первым моделям любого принципиально нового образца, была высокая стоимость производства: каждый экземпляр обошелся в 100 тыс. долларов того времени – почти вдвое больше, чем потребовалось бы вложить в производство модели крупного паровоза.

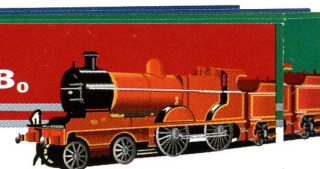
СЕРИЙНЫЙ № 1000

В 1925 году те же предприятия построили то, что вошло в историю, как первый серийный дизель-электрический локомотив. Первоначально эти машины с двигателем внутреннего сгорания,

Тепловоз серии № 1000 типа В₀-В₀

Центральная железная дорога Нью-Джерси, США, 1925 год





питающим генератор мощностью 300 л. с., служили в качестве маневровых локомотивов. Именно для этой цели они были разработаны. За четыре года свет увидели 26 таких локомотивов. Первым клиентом стала Центральная железная дорога Нью-Джерси. В октябре 1925 года она приобрела локомотив и назвала его № 1000. Другие экземпляры были проданы в Лихай Вэлли, Балтимор и Огайо, Ридинг и другие места, также в качестве маневровых тепловозов.

ЧЕТЫРЕ ЭЛЕКТРОМОТОРА И ДИЗЕЛЬ

На каждом конце локомотива серии № 1000 располагалась тележка с двумя ведущими осями, приводимыми в движение четырьмя находящимися спереди электромоторами (по одному на ось).

Эти модели весом почти 60 т имели один дизельный двигатель и генератор, расположенные в центральной части локомотива. Кабины машиниста находились впереди и сзади. В 1926 году производители выпустили 100-тонную версию с двумя дизельными агрегатами, способными генерировать совокупную мощность в 600 л. с., что вдвое больше по сравнению с первоначальными моделями. Механическая конструкция стала такой же, как в настоящее время, но мощность моторов современных моделей при равном весе в два раза больше, чем у созданных в 1920-е годы. Машины прекрасно выдержали испытание временем. Они оставались в эксплуатации до 1950-х годов, последняя была списана в 1957 году.

Конструктор и одноименный мотор

Дизельный двигатель, или просто дизель, который использовался на локомотиве №1000, равно как на многих других тепловозах, судах, грузовиках, тракторах, был назван по имени своего создателя – Рудольфа Дизеля (1858–1913). Можно смело утверждать, что его изобретение стало определяющим в развитии транспорта XX века.

Будущий конструктор родился во Франции, в семье немецких эмигрантов, с отличием окончил реальное училище и мюнхенскую Высшую политехническую школу. Создать идеальный тепловой двигатель, который бы работал с КПД 70–80 %, было его мечтой с юности. В 1893 году Дизель в Берлине получил патент на двигатель внутреннего сгорания собственной конструкции (№ 67207 «Одноцилиндровый тепловой двигатель»). На полную разработку проекта ушло еще пять лет. Неудачи в практических испытаниях новой конструкции не останавливали упорного инженера. Не остановил даже взрыв при первой попытке впрыснуть бензин, когда конструктор и его помощники чуть не погибли. Реально заработал четвертый вариант двигателя. Его КПД был равен 26,2 %.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1925
Производители:	«АЛКО», «Дженерал Электрик», «Ингерсолл Рэнд»
Ширина колеи, мм:	1435
Нагрузка на ось, т:	13,6
Мощность двигателя, л. с. (кВт):	300 (224)
Общий вес, кг:	54 400
Общая длина, мм:	9906

Так же настойчиво Дизель пропагандировал свое изобретение. За пять лет он продал 141 патент в 37 странах и стал миллионером. Хотя первые дизельные двигатели были тяжелыми и большими (высота – 3 м, диаметр цилиндра – 250 мм, ход поршня – 400 мм) их успешно использовали на электростанциях и морских судах. В 1908 году конструктору удалось создать малогабаритный мотор, который можно было установить на грузовик.

Однако противники и завистники развернули против Дизеля целую кампанию, утверждая, что его патент отличается от реально изготовленного двигателя и потому не имеет юридической силы. Многие контракты были разорваны, новых не было. В 1913 году Дизель был разорен и разочарован и исчез с борта парома при невыясненных обстоятельствах.

Железная дорога Ренон

Уже более 100 лет Железная дорога Ренон открывает пассажирам горный мир Южного Тироля. Туристы со всего мира могут насладиться путешествием в исторических вагонах.

В непосредственной близости от столицы автономной провинции Больцано-Боцен-Южный Тироль города Больцано протянулась горная цепь Ренон. Горное плато было заселено еще в эпоху бронзового века, дав название и возникшему в результате слияния 17 деревень предшественнику сегодняшнего города Ренон (Риттен), одного из крупнейших в провинции. Многие десятилетия небольшая электрическая Железная дорога Ренон была одним из основных средств транспортного сообщения в регионе.

ТРИ СМЕНЫ

Когда в конце XIX века Альпы открыли как центр туризма, Южный Тироль был одним из первых регионов, воспользовавшихся новыми возможностями. Чтобы удовлетворить растущий туристический спрос, следовало по швейцарскому образцу построить до Риттена зубчатую железную дорогу. В июле 1906 года была предоставлена концессия на сооружение «узкоколейной электрической

железной дороги местного значения от Боцена (Больцано) до Обербоцена (Сопрабольцано)». В апреле 1907 года австрийский инженер Йозеф Риль получил заказ на проектирование и организацию строительства дороги, а в августе того же года была открыта ее коммерческая эксплуатация.

Начиналась дорога от Вальтерплатц, городской площади Боцена, откуда вначале, как на трамвае, пассажиры ехали к расположенному севернее вокзалу железной дороги Риттен. Там располагались мастерские, депо и сортировочная товарная станция железной дороги Бреннер. Здесь во главе состава вставал локомотив для зубчатых железных дорог. Он вел поезд в гору около 4,1 км, развивая на участке около 900 м с уклоном до 255 ‰ максимальную скорость 7 км/ч. По прибытии в деревню Мария Химмельфарт зубчатый локомотив снова отцепляли, остальную часть пути до Клобенштайна мог осилить простой локомотив со сцеплением колес с рельсами при помощи трения.

▼ Полученный в 2009 году со швейцарской железной дороги Аппенцель мотор-вагонный поезд Ве 4/8 № 24 еще в оригинальной ярко-оранжевой цветовой гамме Трогенербана.





СПАСЕНИЕ «ДОРОЖКИ»

В последующие десятилетия компании-операторы неоднократно менялись, а подвижной состав по большей части оставался в строю. Лишь после Второй мировой войны эксплуатация трассы, ласково прозванной местными жителями «дорожкой», вследствие износа подвижного состава и путей сделалась практически нерентабельной. Было принято решение заменить зубчатую железную дорогу канатной. Переделка, ускоренная тяжелой катастрофой 1964 года, началась, и 16 июля 1966 года дорогу сдали в эксплуатацию. В качестве нижней подгорной приводной станции выбрали зубчатую железную дорогу, а верхнюю станцию перенесли на вокзал Обербоцена. В 1982 году возник вопрос об окончательном закрытии движения. Вместо этого решили провести основательную санацию и закупили в Германии подержанные трамваи из Эсслингена. Ремонтно-восстановительные работы продолжались до 1985 года. Участок между Обербоценом и Мария Химмельфарт был сохранен, несмотря на новый фуникулер в Обербоцене.

ПРОШЛЫЙ И НАСТОЯЩИЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВЫ

При открытии в 1907 году эксплуатация началась с двухосной автомотрисы и одного прицепного вагона. 1908 году были дополнительно закуплены две четырехосные автомотрисы и несколько вагонов компании «Грацер». Фирма «Винтертур» поставила четыре зубчатых локомотива. Электрическое оборудование подвижного состава обеспечило венское подразделение АЭГ, и весь он был оснащен зубчатыми тормозами для горных участков.

▲ Годами подвижной состав немецкой трамвайной трассы Эссlingen — Неллинген — Денкендорф служил в Реноне. Сегодня моторный вагон выходит на рельсы редко, а прицепные вагоны сдали на слом в 2009 году.

► Изначально все электрооборудование локомотивов и вагонов Железной дороги Ренон поставляла фирма АЭГ. Но новоприобретенный моторный вагон № 105 оснащался компаниями «Алиот», отчего вскоре его так и прозвали.

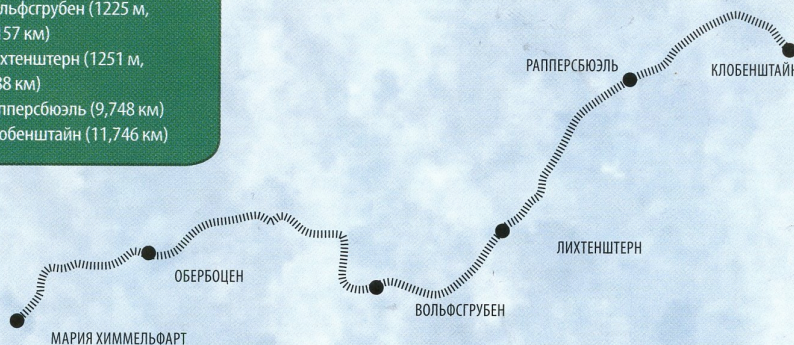
СТАНЦИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РЕНОН

Мария Химмельфарт (1176 м над уровнем моря, 5,120 км)
Обербоцен (переход на канатную дорогу Ренон, 1216 м, 6,264 км)
Вольфсгрубен (1225 м, 8,157 км)
Лихтенштерн (1251 м, 1,188 км)
Рапперсбюэль (9,748 км)
Клобенштайн (11,746 км)



В 1934 году железная дорога перевала Мендола передала четырехосную автомотрису, но из-за отсутствия зубчатого тормоза ее можно было использовать только на гладких участках в Риттене. Электрооборудование для построенной в Мюнхенштайне под Базелем автомотрисы изготовляли на фирме «Алиот», отчего моторный вагон вскоре стали называть так же.

В 1964 году четырехосная автомотриса Tw 1 и зубчатый локомотив L.1 были сильно повреждены и пущены на слом, оставшиеся моторные вагоны сохранились до сегодняшнего дня. Четырехосные машины после тщательного осмотра по-прежнему в строю на Железной дороге Ренон. Как и два



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Ширина колеи: 1 м
Протяженность участка:
6,8 км
Максимальный уклон:
4,5 %
Напряжение контактного
провода: 750 В
Ходовая скорость: 30 км/ч
Время в пути: 16 минут

► Славным солнечным днем
заботливо сохраняемый моторный
вагон № 2010 прибывает на остановку
Обербоцен.

▼ Сотрудникам тирольского
музея железных дорог удалось
отремонтировать и вернуть в строй
давно списанный зубчатый локомотив
4. На фото L4 в депо музея в Инсбруке
в 2006 году.



зубчатых локомотива. Локомотив 2 стоит нагото-
ве в депо Клобенштайна, но сегодня уже «осво-
божденный» от ряда медных деталей. Локомотив 4
в 1972 году осел на складе в Инсбруке. В 2004 году
этот локомотив в качестве экспоната, представ-
ленного во временное пользование, был передан
в тирольский железнодорожный музей.
К концу 2006 года его там отремонтировали,
и он снова готов к работе.

Неотъемлемой частью действующего подвиж-
ного состава долгое время были два приобретен-
ных в 1978 году подержанных трамвая закрытой
трассы Эслинген – Неллинген – Денкендорф.
Сейчас служит только END 12. Своей яркой oran-
жево-серой окраской вагоны обязаны цветам
нового оператора дороги, автобусному управле-
нию Южного Тироля. В апреле 2009 года еще два
моторных вагона были получены от железной
дороги Аппенцелля (BDE 4/8 21 или 24). Они были
отремонтированы, перекрашены (в красно-чер-
ный) и регулярно используются.

СЕГОДНЯШНИЕ МАРШРУТЫ

Из трех первоначальных участков (трамвай до вок-
зала железной дороги Ренон, зубчатая железная



дорога до деревни Мария Химмельфарт, перегон по плато) сохранился лишь последний. Оттуда дорога вновь плавно идет в гору, до Обербоцена, и выходит на высокогорное плато Ренон. Через леса и луга, с великолепными видами на Южно-Тирольские Альпы, небольшие станции поед достигает последней остановки – Клобенштайн. Оператор дороги и канатной дороги с 1982 года компания «САД Транспорт АГ» в дополнение к многочисленным региональным автобусным маршрутам также эксплуатирует железные дороги долин Финшгау и перевала Мендола.

Участок Обербоцен – Клобенштайн ежедневно с получасовым интервалом обслуживают два моторных вагона. Их пути пересекаются в Лихтенштерне, где находится технический разъезд с трансформаторной подстанцией, питающей надземную линию постоянным напряжением 750 В.

Великолепно отреставрированные четырехосные моторные вагоны старой постройки ходят с 10:00 до 15:00 – период минимального пассажиропотока. Остальное время делят между собой оставшийся эслингенский и новый швейцарский моторные вагоны. Движение на коротком участке Обербоцен – Химмельфарт только по будням в вечерние и утренние часы. В течение года дополнительно бывает множество специальных рейсов. Билеты на канатную дорогу можно купить на месте в автоматах, а на остальные участки – у кондуктора.



▲ Дуговой токоприемник – характерная черта электроприводных рельсовых транспортных средств начала XX века.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 59:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Сборка белой ограды: соберите белую ограду и установите ее вокруг участка с голубым домиком.

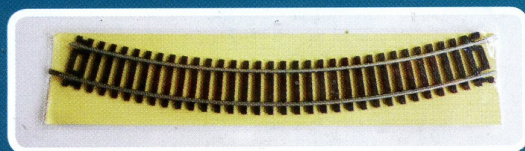
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Китсон-Стилл 1-С-1: этот локомотив относится к небольшой группе очень необычных машин: в нем сочетаются действия дизеля и паровой машины.

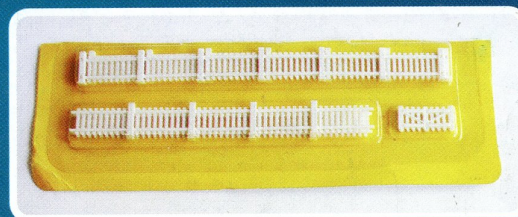
ПОД СТУК КОЛЕС

Пешком по шпалам: в начале XX века юноша из Перми Лев Конев установил мировой рекорд, пройдя пешком по железной дороге через всю страну.

С выпуском 59:



10-Й УЧАСТОК ПОВОРОТНОГО
РЕЛЬСОВОГО ПУТИ



БЕЛАЯ ОГРАДА (ВТОРОЙ НАБОР)

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

