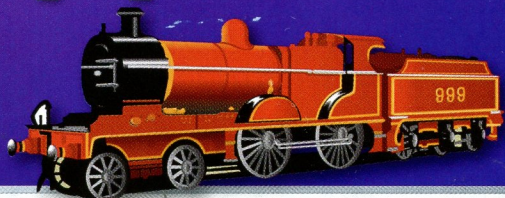
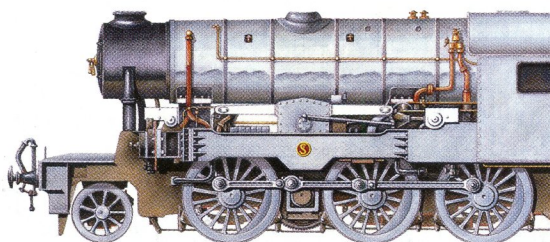


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



59

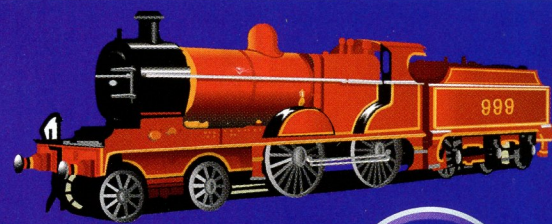


СБОРКА БЕЛОЙ ОГРАДЫ

КИТСОН-СТИЛЛ 1-С-1

ПЕШКОМ ПО ШПАЛАМ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



59

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Сборка белой ограды

Соберите белую ограду и установите ее вокруг участка с голубым домиком.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

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

12-15

Пешком по шпалам

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



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами
Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.eaglemoss.ru или связавшись с нами по телефону: 8-800-555-44-85 (звонок бесплатный). Написать нам можно по адресу: «Иглмосс Эдишинз», а/я 46, г. Москва, 109240.

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: 8-800-555-44-85 (звонок бесплатный) или на сайте: www.eaglemoss.ru.
Прошлые выпуски
Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: shop.eaglemoss.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.eaglemoss.ru

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 59

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: collections@eaglemoss.ru

www.eaglemoss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен

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 «Иглмосс Эдишенз»

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 Дистрибушен»,

г. Киев,

тел.: (+380-44) 494-07-92

Казахстан

Распространение:

ТОО «КП «Бурда-Алатау Пресс», г. Алматы, тел.: (+7-727) 311-12-41

Республика Беларусь

Импортер и дистрибутор:

ООО «РЭМ-ИНФО», переулок Козлова, д. 7, г. Минск, РБ, 220037, тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

Univest Print
ОАО «Объединение «Станкостроительный»
01054, г. Киев, ул. Димитровская, 48 в

Тираж: 12 550 экз.

Сдано в печать 17.09.2015

© 2015 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит ООО «Иглмосс Эдишинз» и ООО «Иглмосс Эдишенз».

Иллюстрации:

3-5 © Macha Publishing; 6-11 © Club Internacional del Libro; 12-15 © Частный архив семьи Коневых, 13 © Payungkead Im-anong/shutterstock.com, 15 © Фотобанк Лори.

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.eaglemoss.ru



Сборка белой ограды

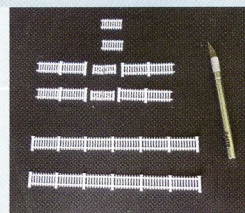
С этим номером вы получили 10-й участок поворотного рельсового пути и второй набор белой ограды. Сегмент железнодорожного пути храните вместе с дру-

гими его частями до начала сборки дороги. В этом номере мы смонтируем белую ограду. Мы предлагаем огородить этим симпатичным заборчиком синий дом.



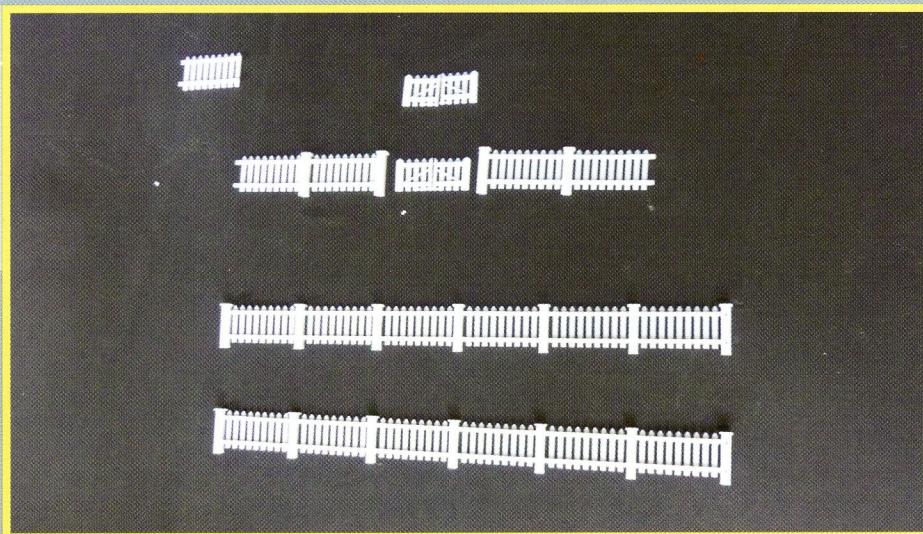
Материалы и инструменты

- Резак
- Клей «Момент»



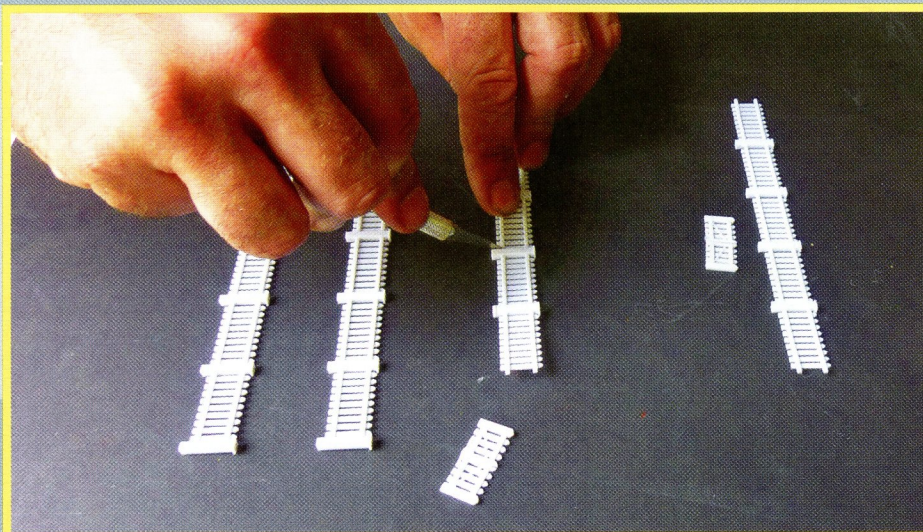
1

Внимательно рассмотрите детали, необходимые для белой ограды: две длинные, боковые, стороны, две короткие, торцевые, и две калитки.



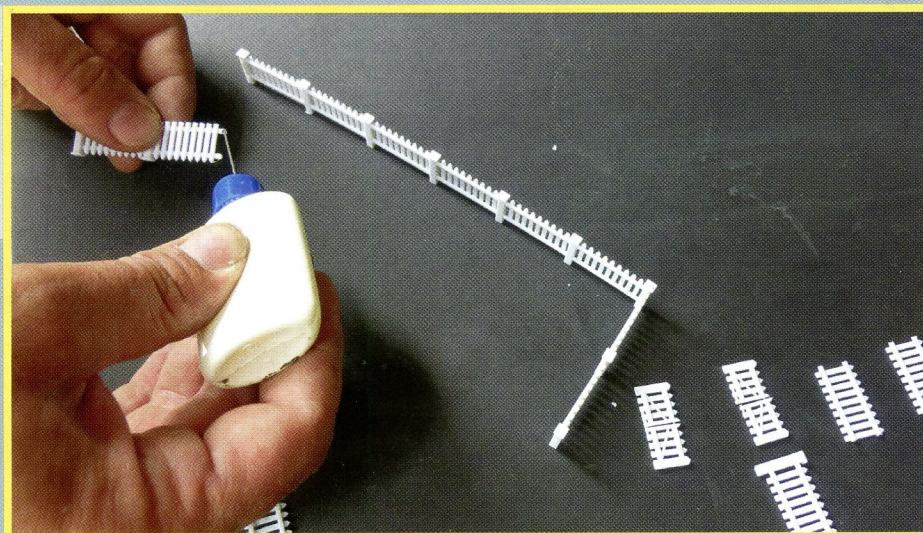
2

От короткой стороны отрежьте среднюю секцию. Она не нужна, на ее месте будет калитка. У вас должно получиться две части по две секции. С одной стороны каждой такой части – столбик, с другой – два выступа для крепления. Так же разрежьте вторую торцевую сторону.



3

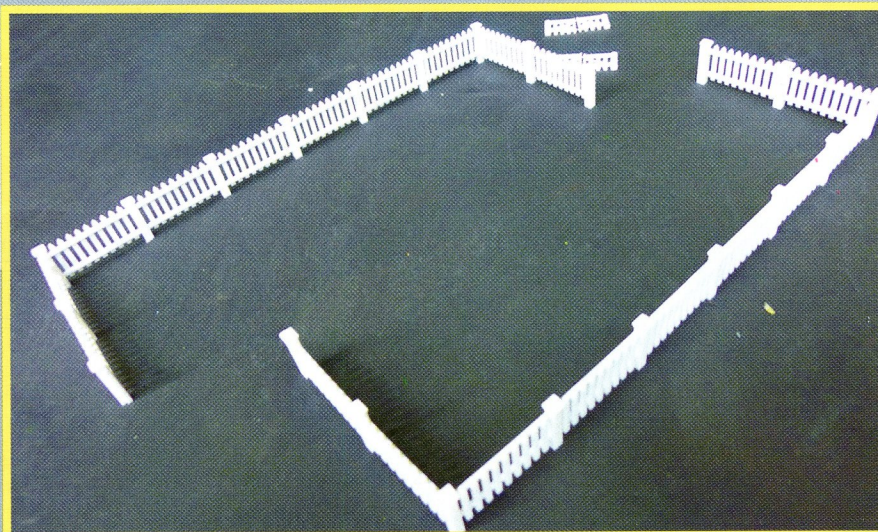
Смажьте клеем выемки на крайних столбиках длинной стороны и выступы на двух частях торцевых сторон.





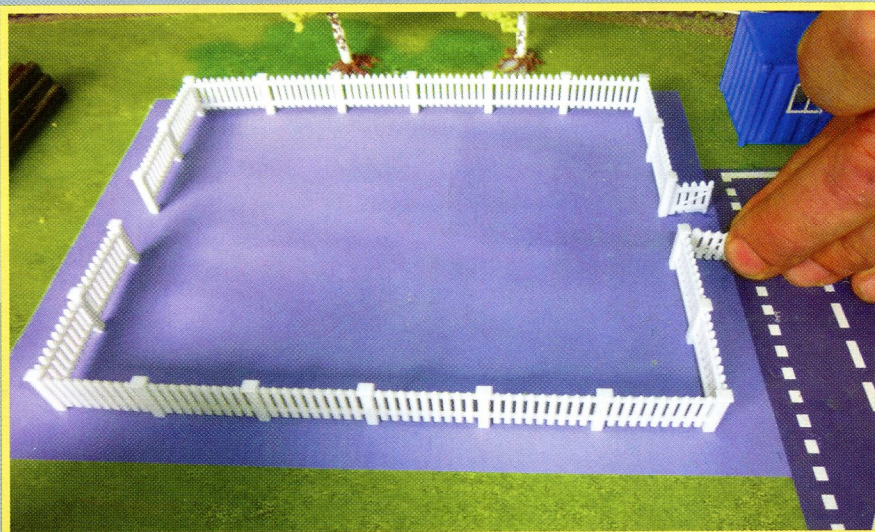
4

Соедините эти три детали под прямым углом и дайте клею хорошо высохнуть. Так же склейте другую длинную сторону ограды и две части торцевых сторон.



5

Поставьте обе половины ограды по периметру двора синего дома. Приклейте с одной стороны закрытую калитку, с другой – приоткрытую, аккуратно разрезав створки.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

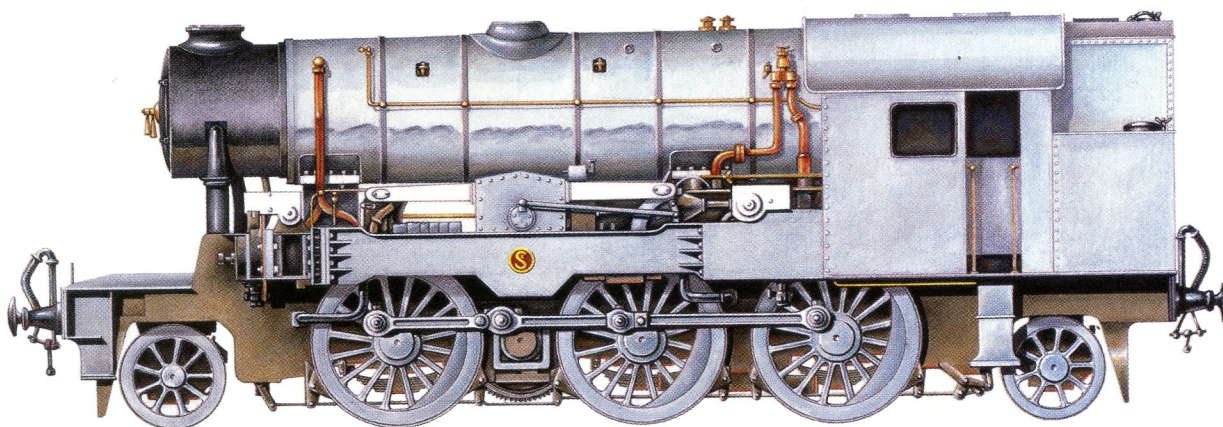
Чтобы было удобнее устанавливать ограду, на время ее сборки уберите дом с его участка. Когда ограда будет готова, вы поставите дом на свое место.



59

Китсон-Стилл 1-С-1

«Китсон и Компания», Великобритания, 1927 год



Этот локомотив относится к небольшой группе очень необычных машин. К сожалению, изобретения, нашедшие в них применение, были забыты по причинам, не связанным с достоинствами или недостатками локомотивов. Китсон-Стилл 1-С-1 убедительно доказала на рельсах Железной дороги Лондона и Северо-Востока, что заложенные в ее конструкции принципы заслуживали дальнейшего исследования. Однако кризис, последовавший за биржевым крахом 1929 года, разорил компанию «Китсон». Это означало конец выпуска локомотива Китсон-Стилл всего через несколько лет после его рождения.

ДВОЙНОЕ НАЗВАНИЕ

Первой частью названия эта машина обязана спроектировавшей и построившей его локомотивостроительной фирме «Китсон и Компания», заводы которой с XIX века располагались во всемирно известном британском городе Лидс. Ее предшественницей была другая крупная фирма из того же города – «Фентон, Мюррей и Вуд», основанная в 1795 году. В 1835 году один из учеников Вуда, Чарльз Тодд вместе с Джеймсом Китсоном учредили предприятие, изначально выпускавшее лишь запасные части для паровозов. Три года спустя, в 1838 году, они построили

свой первый полный паровоз. После чего их локомотивы стали экспортировать в африканские страны или Японию.

Конструктор Стилл разработал механизм, предназначенный для утилизации большого количества тепловой энергии, терявшейся в дизельных двигателях. Сначала он нашел применение в двигателях морских судов, но упомянутая фирма «Китсон и Компания» приобрела на него патент и решила использовать на локомотивах.

ЕДИНСТВЕННЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР

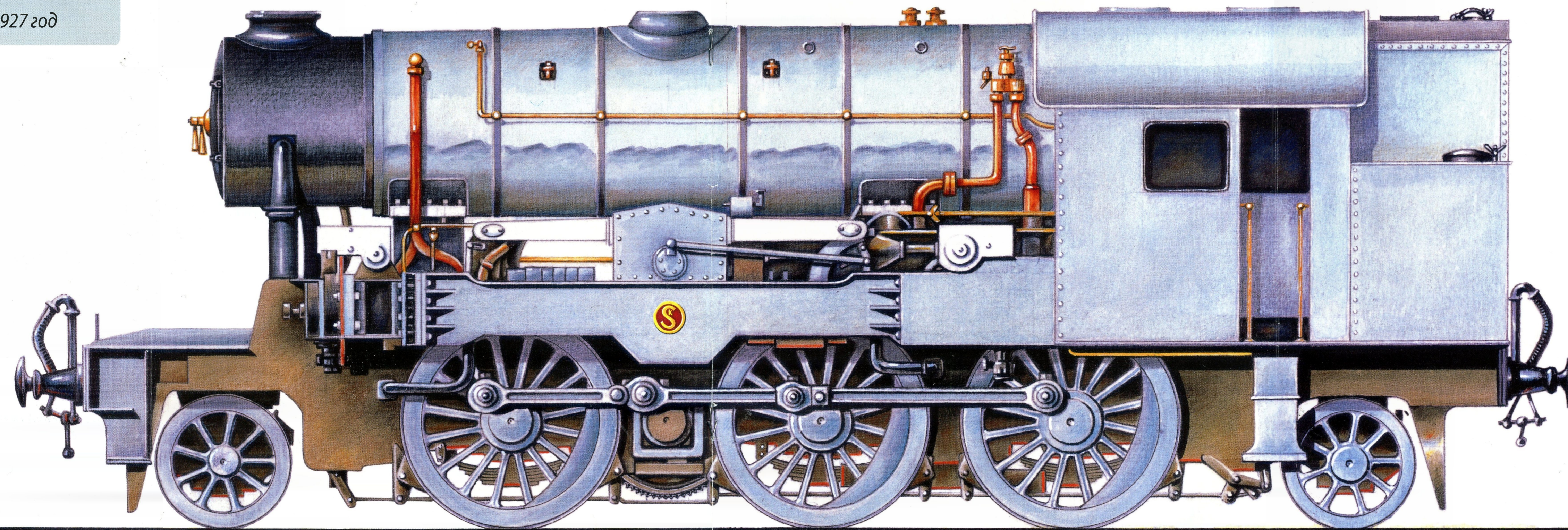
В 1927 году на свет появилась машина Китсон-Стилл 1-С-1. Максимальная проектная скорость предусматривалась до 69 км/ч, но в процессе эксплуатации ее вскоре удалось увеличить до 88 км/ч. Кроме того, за долгий период службы предназначенный для пригородного сообщения локомотив доказал свою эффективность, без труда проводя составы весом 400 т и без проблем преодолевая уклоны 35 промилле.

Кто знает, возможно, комбинация дизельной и паровой тяги и распространилась бы, если бы не закрытие «Китсон и Компания», в результате тяжелых потерь, последовавших после краха



Китсон-Стилл 1-С-1

«Китсон и Компания», Великобритания, 1927 год



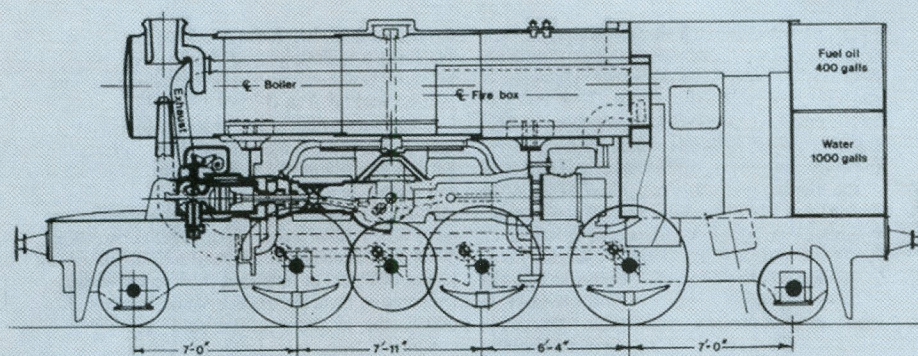


фондового рынка в 1929 году. Судя по результатам испытаний, новая система могла открыть важное направление исследований. Но она была забыта с закрытием заводов компании «Китсон», а единственный построенный прототип не вызвал никакого коммерческого интереса.

ДИЗЕЛЬ И ПАР

Конструкторы модели попытались добиться гармоничного сочетания действий дизеля и паровой машины. Механизм позволял утилизировать тепло дизеля, которое могло составлять до двух третей всей тепловой энергии. Машина имела четыре цилиндра с каждой стороны коленчатого вала, идущего параллельно осям. Половина приводилась в движение дизелем, а другая – паром. Но главной находкой была система, благодаря которой трубки котла получали

тепло от дизельного двигателя, не позволяя тому рассеяться в атмосфере, и повторно превращали в тепловую энергию для приведения в действие паровой машины. Кроме того, в котле имелась горелка, работавшая на дизельном топливе, обеспечивавшая запуск паровой машины локомотива. Таким образом становилось возможно запускать локомотив при помощи паровой машины, разгоняя его до скорости приблизительно 8 км/ч, после чего запускался дизельный агрегат и начинала функционировать двойная система.



Предприятия по испытанию локомотивов

Необходимость работать в стандартной среде для измерения эффективности локомотивов была осознана практически с появлением железных дорог. Следовало создать стационарные испытательные предприятия для контроля и минимизации влияния внешних факторов на работу локомотива. Первые успешные испытания в подобных условиях начались в 1891 году. Они проходили под бдительным наблюдением профессора британского университета Пердью У. Ф. М. Госса. Его деятельность привела к тому, что подобные стенды открыли и в других местах, например, в Колумбийском университете в США. Благодаря им удалось добиться свободной от любых случайностей оценки продолжительности службы локомотивов, например, при равных условиях внешней среды. На основе полученных таким

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1927
Производители:	«Китсон и Компания»
Ширина колеи, мм:	1435
Нагрузка на ось, т:	20
Тяговое усилие, кН:	125
Максимальная скорость, км/ч:	88
Сцепной вес, т:	60
Общий вес, кг:	88,4
Общая длина, мм	11 890

образом результатов были созданы ряды графиков и уравнений, обусловленных типом тяги, будь то пар, дизель или электричество. Смешанные локомотивы, такие как Китсон-Стилл, добавляют трудностей, так как вынуждают комбинировать различные методы и средства оценки данных. Благодаря обобщению полученных на подобных предприятиях результатов различные локомотивы можно сравнивать по объективным критериям, вне зависимости от случайных факторов.

Пешком по шпалам

В начале XX века некий юноша из Перми, Лев Конев, совершил необыкновенное путешествие. Хотя шел он пешком, его путь лежал по железной дороге, а работники станций стали свидетелями его рекорда.



▲ Фотография Л. Конева в молодости.

САМЫЕ КРУПНЫЕ ГОРОДА МАРШРУТА Л. П. КОНЕВА

Пермь
Вятка
Санкт-Петербург
Вильна
Рига
Варшава
Царицын
Киев
Одесса
Симферополь
Новороссийск
Екатеринодар
Царицын
Саратов
Пенза
Самара
Уфа
Челябинск
Екатеринбург

За 9 месяцев и 28 ходовых дней он прошел 10 019 верст, перекрыв на 22 дня мировое достижение американского спортсмена (имя которого утеряно). Всего путешествие Конева заняло 16 месяцев: с 14 ноября 1913 до 19 марта 1915 года. Даже начавшаяся Первая мировая война не прервала его, упорный молодой человек довел дело до конца. А вот обещанный приз в 10 тыс. рублей не получил.

ПОБЕДА НАД СОБОЙ

Лев Петрович Конев родился 18 февраля 1895 года в Екатеринбурге. Вскоре его семья переехала в Пермь. Здесь Лев окончил торговую школу – и немедленно, в мае 1913 года, отправился в первое пешее путешествие. За 38 дней он прошел от Перми через Вятку, Вологду и Москву до Санкт-Петербурга – 2150 верст (2293 км). Откуда взялась эта странная для того времени, особенно для провинциального мальчика, идея? Как превратилась из мечты в непреодолимое желание? Сведений нет. Известно только, что Лев много читал о путешествиях и приключениях и с детства был весьма слаб здоровьем. Возможно, это был способ самоутвердиться, побороть свою

физическую немощь, доказать самому себе и миру, на что он способен. К походу он готовился загодя: несколько лет ежедневно тренировался, несмотря ни на какую погоду, и в путь отправился уже вполне опытным ходоком.

ЖЕСТКИЕ УСЛОВИЯ

После этого похода Льва приняли в члены Рижского интернационального спортивного общества «Аматер». О значимости этого любительского клуба говорит то, что его почетным председателем был дворцовый комендант свиты Николая II генерал-майор Воейков. Это общество и предложило Льву новый пешеходный маршрут – на 10 000 верст. За успешный переход было обещано 10 000 рублей – весьма значительная в то время сумма. Условия были довольно жесткими. Времени отводилось 10 месяцев чистого хода, то есть пребывание в крупных городах и дни, пропущенные по болезни, не учитывались (однако только на основании подтверждающих справок). Исключалось получение каких-либо денежных переводов и писем, поддержки из дому. Единственным разрешенным способом заработать себе на жизнь во время путешествия была продажа фотографий самого спортсмена и пожертвования (хлеб, одежда и деньги).

СИЛА РЕКЛАМЫ

Из условий похода видно, что Конев, чтобы выжить, должен был не просто идти, но и создавать себе рекламу. Надо сказать, что в этом ему очень

► Книга для ставок штемпелей и маршрутов Льва Конева.





помогла пресса. Газеты городов, через которые проходил спортсмен, наперебой писали о нем, и потому все больше организаций устраивали для него встречи: спортивные клубы, банки, учебные заведения, торговые дома, страховые общества. Те же газетчики окрестили Конева звучным прозвищем Уральский орел. Вторая часть путешествия Конева шла уже во время Первой мировой войны. К этому времени он сам стал знаменитостью, и принимал участие в благотворительных вечерах в пользу раненых и семей погибших воинов.

ПУТЕВАЯ КНИГА

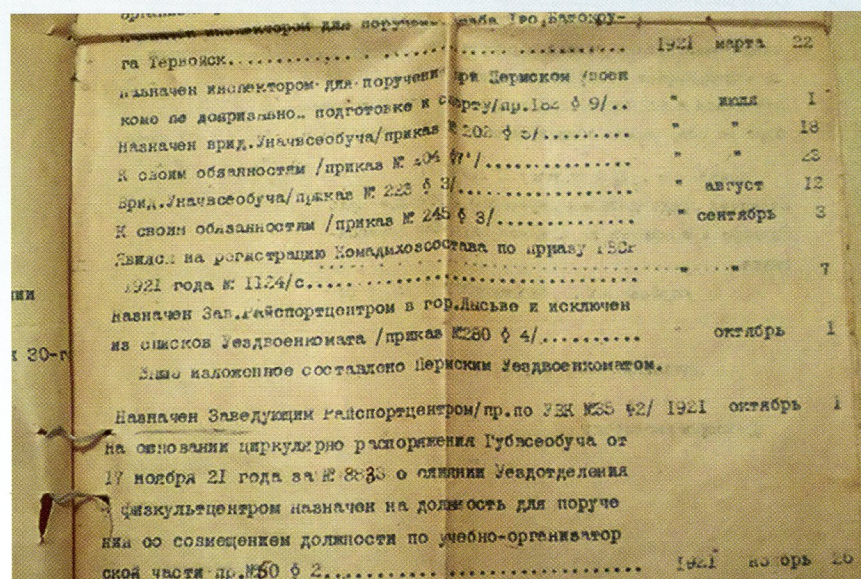
Чтобы официально фиксировать время и маршрут, Конев нес с собой толстую «Книгу для ставок штемпелей и маршрутов». Он не делал собственных записей (а жаль, наверняка они были бы чрезвычайно интересны!). В книге с точностью до минуты отмечали его прибытие и убытие в тот или иной населенный пункт станционные смотрители или другие уполномоченные служащие железных дорог и заверяли штампом станции. Именно поэтому путешественник был обязан идти вдоль железнодорожного полотна и только днем. Всего в маршрутной книге около тысячи названий железнодорожных разъездов, больших и малых станций. Пройденный маршрут путешественник также отмечал на карте красным карандашом.

Начальники железных дорог весьма благосклонно относились к пешему эксперименту и выдавали Коневу охранные грамоты с гербовыми

печатами. Например, начальник Рязано-Уральской железной дороги Ф. И. Шмидт писал: «Прошу господ начальников станций предоставлять помещения господину Коневу для отдыха, а также оказывать ему возможное содействие». С такими документами путешественнику было, конечно, безопаснее и удобнее. Только один раз с Коневым случился казус. Газета «Саратовский листок» за 27 сентября 1914 года сообщает: «Вчера в Саратов пришел 19-летний пешеход-путешественник Лев Конев... Конев уже прошел 8500 верст за 8 месяцев, но в Астраханской губернии был заподозрен в том, что он «германец», и арестован...»

▲ Железнодорожные пути.

▼ Послужной список Льва Конева.





► Лев Конев
с женой и детьми.

ИНТЕРЕСНО

Вот некоторые записи из книги Конева.

«В сборе в пользу семей запасных принимал деятельное участие русский путешественник Лев Конев, за что ему очень благодарна одна из участковых дам, Анна Ивановна Бешкенова».

Михаил Васильевич Бешкенов, ростовчанин.

«1914 года 23 августа пермяк-путешественник Лев Конев являлся в Управление Округного Атамана Донецкого Округа Области Войска Донского».

Генерал-майор Макеев.

«Встретился случайно с пермским ходоком, владельцем сей книги... Показывал на практике, как ходить надо, чтобы себя сохранить и сберечь силы свои».

Войсковой старшина Василий Чекалов.

«1914 августа 24 дня прибыл в Белую Калитву. Ввиду охраны по железнодорожному мосту пешком не пропускать. Начальник станции».

«Желаю дальнейшей энергии для благополучного окончания предпринятого трудного путешествия».

Вице-командор Саратовского речного яхт-клуба Отто Шмидт.

«Пусть «Уральский орел» послужит русской молодежи примером настойчивости и энергии. Пусть побольше будет таких орлов!»

Служащий Кыштымского завода Лебедев.

«Был с 10 на 11 марта 1915 года в Кушвинском заводе у дяди с тетей племянник Лева Конев. От души желаю ему получить приз и исполнения задуманной карьеры. Дорогою свободной иди, куда зовет тебя свободный ум».

Вскоре его освободили, но справок никаких не дали, и три дня, проведенные под арестом, увеличили время в пути.

Только дважды, как это и было намечено по плану, путешественник воспользовался транспортом: летом 1914 года на пароходе «Великий князь Алексей» доплыл от Одессы до Крыма, в сентябре 1915 года на судне «Белевец» из Царицына вниз по Волге в Астраханскую губернию.

ПУБЛИКАЦИИ И ОТЗЫВЫ

Сюда же, в книгу, Конев вклеивал многочисленные публикации о себе. Причем когда выходила газета, спортсмен обычно уже был в пути, и для него доставляли номер с поездом на следующую станцию маршрута. Здесь же оставляли подписи, слова восхищения, пожелания известные и неизвестные люди, с которыми Конев встречался в городах. Банкиры, полицеймейстеры, промышленники сопровождали свои подписи солидными печатями своих заведений. Члены спортивных обществ – рисунками. Наиболее часто, в разных городах, встречается спонсорский адрес «Товарищество русско-французских заводов резинового, гуттаперчевого и телеграфного производств под фирмой „Проводник“».

Возможно, самая интересная для Конева встреча была в Уфе. Здесь в январе 1915 года проходил чемпионат по борьбе. В путевой книге свои подписи оставили чемпионы Иван Чуфистов, Клеменс Буль, Иван Поддубный и вместе с ними клоун-прыгун В. Виланд (очевидно потому, что состязания проходили на арене цирка).

В книге 331 «пронумерованный и шнулоприпечатанный» лист, но путешественнику их все же не хватило.

ОБРАТНАЯ СТОРОНА

«Девятнадцатилетний юноша выглядит очень бодро и вполне уверен, что выиграет пари». Такого рода сообщения дают все газеты. Очевидно, этого ждали читатели, да и сам Конев не хотел афишировать трудности. На самом деле путешествие далось ему совсем непросто. В том числе пагубно отразилось на здоровье. Еще в начале пути, в Глазове, разболевшиеся ноги задержали его на пять дней. Небольшие недомогания еще несколько раз прерывали его маршрут. Но осенью 1914 года он сильно простудился, но продолжал идти и в результате получил осложнение – горловое кровотечение. На разъезда Абдулино доктор А. М. Дьяков осмотрел путешественника и «задержал до излечения». Прошло около месяца, прежде чем Конев снова



отправился в путь. Как и почему на эту крошечную станцию между Самарой и Уфой попал юный (одних лет с Коневым) представитель почтенной династии земских врачей? Видимо, время было такое. Позднее, при советской власти, его жизнь была связана с Таджикской ССР, затем с Индией, он даже стал доктором исторических наук и профессором. Не так удачно сложилась судьба его подопечного.

НЕСВОЕВРЕМЕННЫЙ РЕКОРД

В феврале 1915 года в Златоусте был зафиксирован рекорд Конева (оттуда он прошел пешком домой, в Пермь). Но было уже не до спорта и не до призов. Война, революция, Гражданская война. Поход получился действительно с «чисто спортивной целью» и о нем быстро забыли.

Однако Уральский Орел остался верен спорту. С 1919 года он внештатный инструктор всеобуча в Мотовилихинском спортклубе, инспектор по допризывной подготовке при пермском военкоме, заведующий райспортцентром в Лысьве, в 1922 году – председатель Пермского горюездфизкультцентра. За успехи в физической подготовке допризывной молодежи начальник Главного управления Всеобуча Подвойский наградил Конева кожаной курткой. Но дала себя знать заработанная еще в путешествии (а может, и раньше) чахотка. Она оказалась неподвластна даже воле такого сильного человека, и вскоре Лев Петрович по состоянию здоровья уходит на пенсию, последние месяцы проводит в своем доме в поселке Чапаева, и в 1924 году, в 29 лет, умирает.

ПОВОРОТЫ СУДЬБЫ

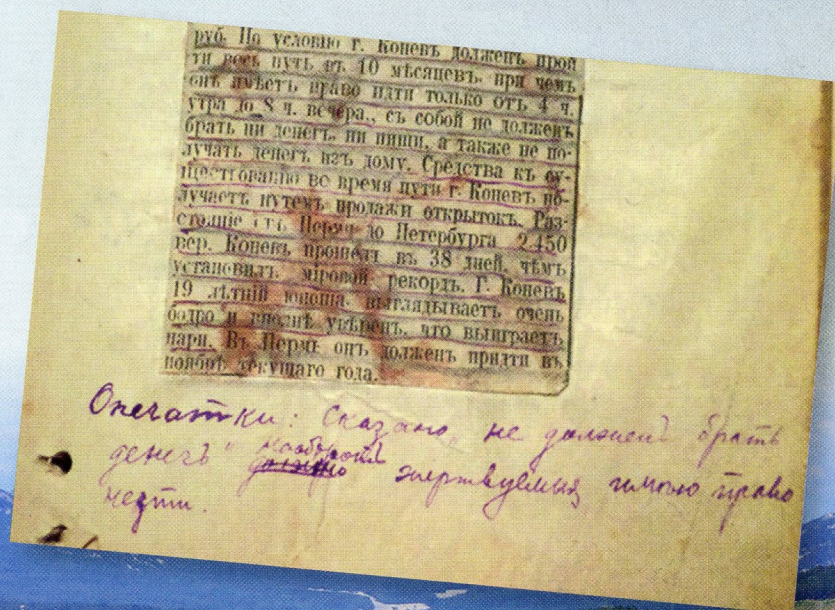
Возможно, о дерзком походе пермского мечтателя и спортсмена никогда и никто не вспомнил, если бы он не успел-таки жениться и даже завести двух сыновей, Владимира и Льва. Наверное, семье было нелегко после столь ранней смерти мужа и отца, но они сохрани-

ли главное – его путевую книгу. Затем ее хранила жена Льва Львовича Антонина Кузьминична и их дочь, Татьяна Львовна, внучка пешехода-путешественника. В свое время Лев Львович пытался опубликовать биографическую статью об отце, но безуспешно.

Сто лет спустя после, казалось бы, навсегда забытого похода, о нем напомнила опять же пресса. Юрий Васильев, специальный корреспондент новостного издания Lenta.ru в саратовской газете, обратил внимание на историческую страничку, которая так и называется «Новости столетней давности». Здесь опубликовали то самое сообщение «Саратовского листка» о прибытии Конева в город и недавнем его аресте. Журналист встретился с наследниками Конева, своими глазами увидел фотографии юного ходока, карту, потрепанную и подклеенную на сгибах, и толстую книгу с многочисленными автографами многих и самых разных свидетелей похода Конева. Васильев написал об этом удивительном путешествии русского спортсмена по железнодорожным путям две статьи «Мир пешехода Конева» и «Война пешехода Конева», очевидно, стремясь, пусть и через сто лет, вернуть России одно из ее достижений.

▼ Вырезка из газеты о Л. Коневе.

▲ Одно из последних путешествий Льва Конева в город Златоуст.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 60:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Вы сможете закончить оформление участка с водонапорной башней с помощью грузовика и бревен.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Локомотив серии BR 120 – первый электровоз трехфазного тока на базе полупроводниковой технологии.

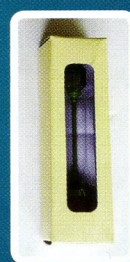
ПОД СТУК КОЛЕС

Железные дороги Индии впервые были проложены англичанами.

С выпуском 60:



ПАКЕТ С БАЛАСТОМ



УЛИЧНЫЙ ФОНАРЬ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

