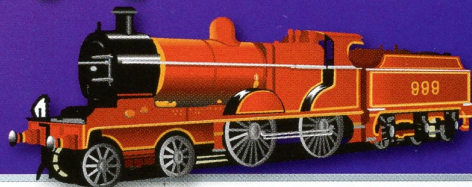
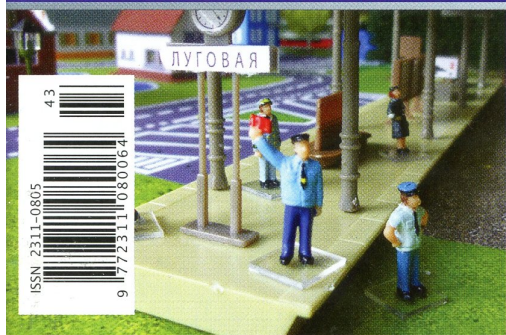


# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



43

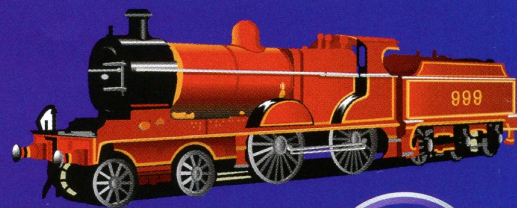


РАЗМЕЩЕНИЕ ФИГУРОК  
ЛЮДЕЙ

ПАРОВОЗ СЕРИИ S 3/6  
ТИПА 2-3-1

ШВАРЦВАЛЬДСКАЯ  
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



# 43

## СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

### ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

### 3-5

#### Размещение фигурок людей

В вашем распоряжении фигурки железнодорожников и жителей города. Придумайте, как их расположить на своем макете.

### ЛОКОМОТИВЫ МИРА

### 6-11

#### Паровоз серии S 3/6 типа 2-3-1

Сегодня этот эффектный паровоз можно увидеть в мюнхенском Музее транспорта, а в начале XX века он ходил по дорогам Баварии.

### ПОД СТУК КОЛЕС

### 12-15

#### Шварцвальдская железная дорога

Инженер Роберт Гервиг впервые применил две поворотные петли на Шварцвальдской железной дороге, чтобы избежать применения зубчатых рельсов на самых крутых участках.



#### РОССИЯ

**Отдел по работе с клиентами**  
Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: [www.eagleboss.ru](http://www.eagleboss.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.eagleboss.ru](http://www.eagleboss.ru).

#### Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: [shop.eagleboss.com/ru](http://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](http://www.eagleboss.ru)

EAGLEMOSS  
COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 43

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. 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](mailto:collections@eagleboss.ru)  
[www.eagleboss.ru](http://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 «Иглмосс 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](mailto: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 «КТП «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 «Унівест Принт»  
01054, г. Киев, ул. Дмитровская, 44 Б

Тираж: 16 800 экз.

Сдано в печать 21.05.2015

© 2015 Eagleboss Ltd.

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

Иллюстрации:

3-5 © Macha Publishing;  
6-10 © Club Internacional  
del Libro, © Михаил Дмитриев,  
12-15 © Eagleboss.

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.

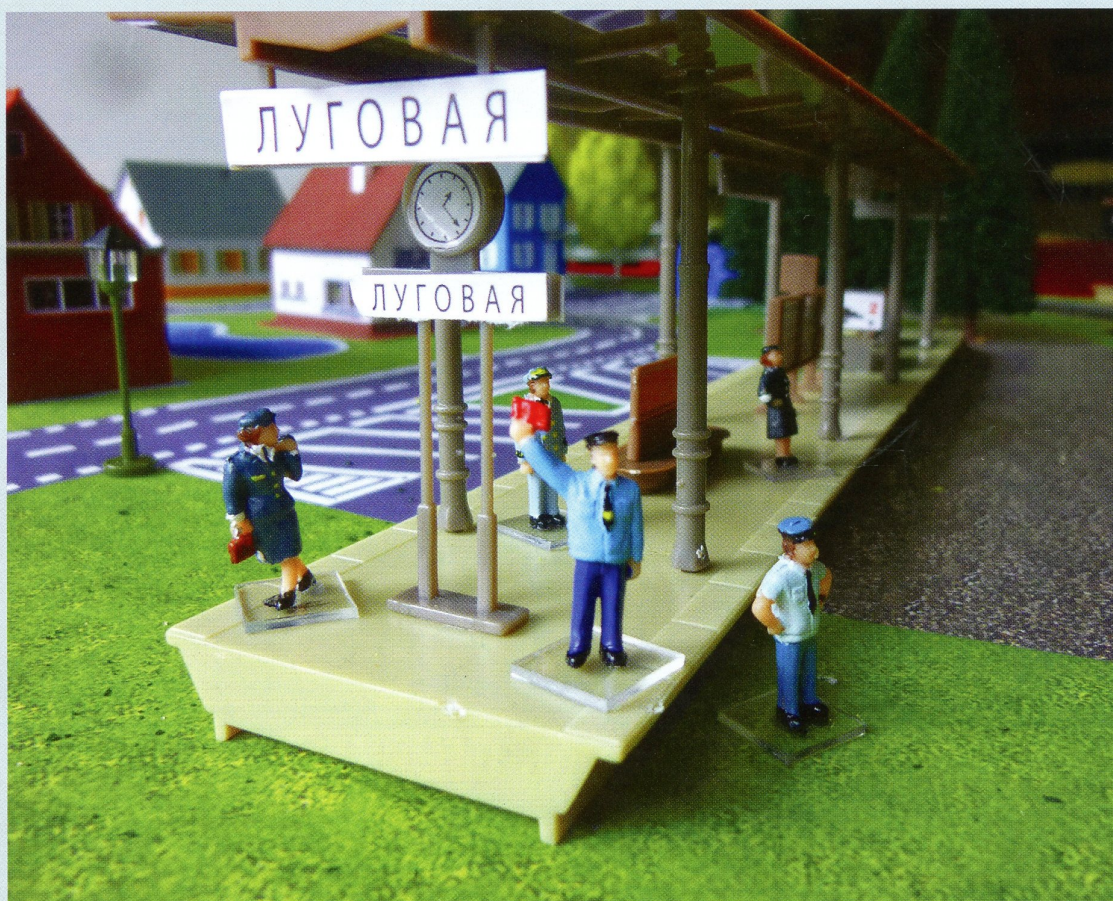
[www.eagleboss.ru](http://www.eagleboss.ru)



# Размещение фигурок людей

С этим номером вы получили очередной участок поворотного рельсового пути и уличный фонарь. Сегмент дороги сохраняйте в надежном месте, пока он не понадобится на одном из этапов сборки. А фонарь можно сразу установить на одной из улиц городка.

С номерами 20 и 28 вы получили наборы фигурок жителей и работников железной дороги. Предлагаем вам несколько идей, как разместить их на вашем макете, и совет, как с помощью прозрачного пластика сделать фигурки железнодорожников более устойчивыми.



## Материалы и инструменты

- Клей «Момент»
- Небольшой резак
- Пластик



1

Фигурки жителей, посадив на скамьи, можно расположить в самых разных местах на макете. Вам предоставляется очередная возможность пофантазировать.



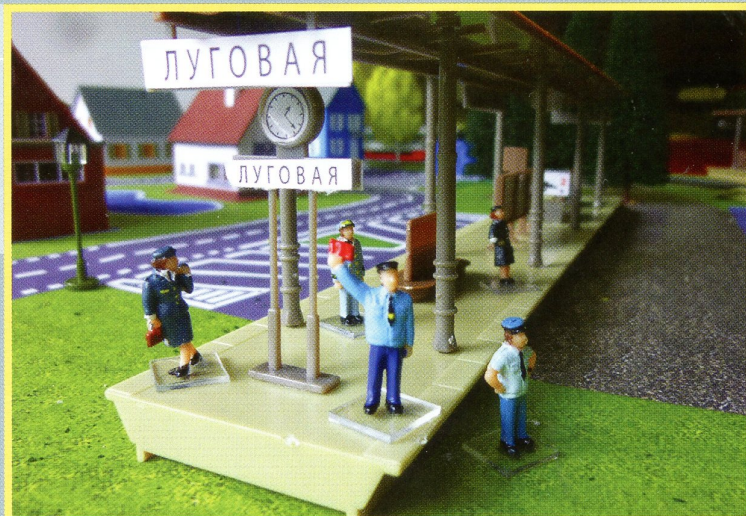
2

Жители могут прогуляться в парке, как показано в шаге 1, или отдохнуть около дома.



3

Разместите фигурки железнодорожников на платформе станции, сборка которой описана в номере 11. Дежурного по станции с флажком мы рекомендуем поставить у края платформы.





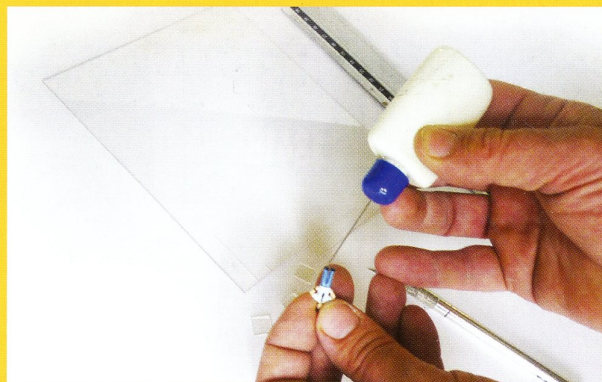
4

Фигурки других работников железной дороги вы можете разместить на свое усмотрение в разных частях станции.



## ОБЩИЕ СОВЕТЫ

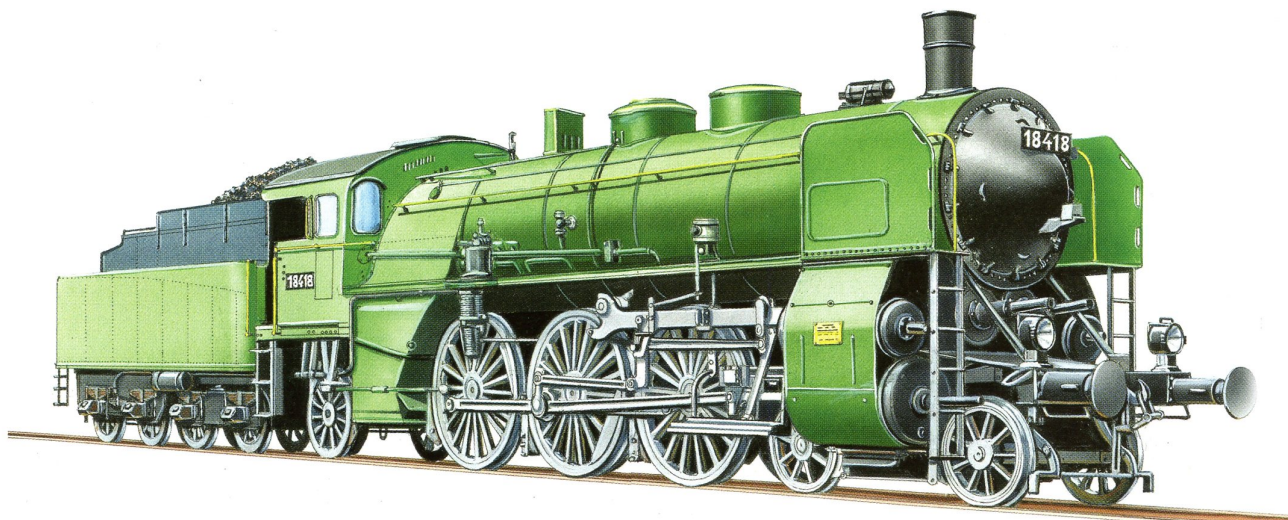
Чтобы сделать фигурки железнодорожников более устойчивыми, приклейте их на небольшие квадратные подставки. Вырежьте из пластика квадрат со стороной 1 см. Нанесите каплю клея на подошвы фигурки и приклейте ее в центре квадратика. Держите фигурку вертикально, плотно прижав к подставке, пока не высохнет клей.



43

# Паровоз серии S 3/6 типа 2-3-1

Королевские Баварские железные дороги, 1908 год



**З**а свою долгую службу баварские локомотивы S 3/6 успели познакомиться не только с рельсами своей малой родины. Не раз менялись детали их конструкции, имена, нумерация и статус.

## СЛОЖНОСТИ ОБОЗНАЧЕНИЙ

Если локомотивы одной серии продолжают закупать более 20 лет, то неудивительно, что разные экземпляры сильно отличаются друг от друга. К общему обозначению S 3/6 добавляли буквы: c, d, e, f, g, h, i, k, l, m, n, o. Попав в систему единых дорог объединенной Германии «Рейхсбан», эти паровозы получили номер серии 18, а различные модификации объединялись в подсерии 18<sup>4</sup>, 18<sup>5</sup> и 18<sup>6</sup>. Кроме того, изменилась и нумерация самих локомотивов. Например, находящийся сегодня в музее паровоз S 3/6 первоначально имел номер 3634, а затем стал номером 18 451. Однако все эти сложные наименования важны были разве что для ремонтников, поскольку серии и подсерии отличались некоторыми техническими характеристиками. Правда, все они принадлежали к единому классу мощности 1770 л. с. Существенно отличались

лишь номера 3624–3641 – большими ведущими колесами, диаметр которых был равен 2000 мм.

## ВО ГЛАВЕ ЭЛИТНЫХ ПОЕЗДОВ

Из локомотивов, построенных только для Баварии с 1908 по 1913 год, № 3601–3649 работали в сети правобережья Рейна, а № 341–350 – в пфальцской сети. Новые локомотивы сразу же поступали в распоряжение элитной службы движения скорых поездов, а преимущественным правом их ремонта пользовалась мюнхенская железнодорожная мастерская I. Среди первых составов, которые вел локомотив S 3/6, – «Восточный Экспресс», следовавший через Зальцбург, Линдау, Ульм, Нюрнберг, Вюрцбург и Регенсбург. Перегрузка передаточного механизма в результате работы на средней скорости 100 км/ч на участке Нюрнберг – Вюрцбург привела к закупкам серии с большими колесами.

Затем местом приписки этих локомотивов стал Нюрнберг. Радиус действия локомотивов баварского правобережья Рейна расширился до пограничных станций Ашаффенбург и Пробс-

## Паровоз серии S 3/6 типа 2-3-1

Королевские Баварские железные дороги, 1908 год





целла в направлении Пруссии, а пфальцские машины двинулись по маршруту Метц (Лотарингия) – Ландау (Пфальц) – Штутгарт протяженностью 312 км.

### НЕСПОКОЙНЫЕ ВРЕМЕНА

Первая мировая война положила конец эпохе великих экспрессов. Теперь S 3/6 водил важнейшие курьерские поезда по территории оккупированной Франции. С 1918 года в результате послевоенных репараций в пользу Франции на службе в компании «Рейхсбан», образованной в 1920 году, остались машины № 18 401–434 и 441–458 (с большими колесами). Они принадлежали к подсерии 18<sup>4</sup>.

После преодоления послевоенного беспорядка теперь уже республиканская Бавария вновь переключилась на создание престижных поездов. С 1926 по 1930 год машины немало изменились технически и внешне. Баварскую зелень сильно потеснили общая черная окраска и красные колеса, а также добавились обтекатели. Произошла невидимая со стороны замена всех изнашивающихся деталей шлангов и соединений другими, соответствующими общегерманским стандартам.

### СМЕНА СТАТУСА

У старых паровозов S 3/6 появились конкуренты – «младшие братья», строившиеся с 1926 года типовые скоростные локомотивы 01, а также E 16 и E 17,

которые повели поезда по электрифицированным в 1926–1933 годах линиям из Мюнхена в Зальцбург, Куфштайн, Регенсбург и Штутгарт.

Приписка старых машин к депо городов Хоф, Регенсбург, Мюльдорф-ам-Инн, Ингольштадт, Кемптен и Ландсхут означала, что, как и предыдущее поколение баварских скоростных локомотивов, они больше не будут водить скорые и пассажирские поезда, а переводятся на провинциальные маршруты. Отдельные экземпляры во Фрайлассинге начиная с 1933 года выполняли особое задание: они тянули специальный поезд тогдашнего рейхсканцлера Гитлера на участке Ландсхут – Фрайлассинг к его альпийской резиденции Бергхоф.

Вскоре в результате агрессивной захватнической политики нацистской Германии у старейшего и потому самого легкого S 3/6 появилась новая работа на аннексированных территориях, где верхнее строение пути часто не было рассчитано на большие нагрузки. Приписанные в Линце (Дунай) и в силезском Хайдебреке, они водили экспрессы Берлин – Вена по Протекторату Богемии и Моравии.

## Прощание после четырех десятилетий

В 1950-х годах 30 паровозов серии 18<sup>5</sup> были сильно модернизированы и до 1961–1965 годов продолжали свою службу. Последние паровозы (18 622 и 18 630), работавшие в Линдау, были списаны в 1966 году.

Один из самых старых сохранившихся локомотивов серии S 3/6 – № 18 451, который не подвергся изменениям, предстал во всем великолепии в 1958 году на параде, посвященном 800-летию города Мюнхена. После этого он занял достойное место в Немецком музее достижений естественных наук и техники. Полвека спустя паровоз вновь проследовал по городу – в Музей транспорта на Терезиенвизе.

## КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1908
Заказчик:	Королевские Баварские железные дороги
Производитель:	«Краус Мафай», Мюнхен, Германия
Максимальная скорость, км/ч:	120
Ширина колеи, мм:	1435
Нагрузка на ось, т:	16,8
Диаметр цилиндров низкого давления, мм:	(2) 670
Диаметр цилиндров высокого давления, мм:	(2) 425
Ход поршня, мм:	610/670
Поверхность нагрева котла, м <sup>2</sup> :	197,41
Пароперегреватель, м <sup>2</sup> :	74,16
Площадь колосниковой решетки, м <sup>2</sup> :	4,53
Вода, м <sup>3</sup> :	26
Эксплуатационная масса, кг:	88 300
Общая длина, мм:	21 396



# Шварцвальдская железная дорога

Шварцвальд – горный массив на юго-западе Германии, который тянется вдоль Рейна. Сегодня пассажиры восхищаются окружающими пейзажами, не подозревая, что строительство этой главной транспортной артерии региона было связано со множеством трудностей разного рода.

Первые проекты сооружения железнодорожной линии, которая должна была пересечь Шварцвальд прямо посередине, появились еще в 1840-е годы. Дополнительную сложность представляло требование, чтобы новый маршрут проходил исключительно по территории Великого герцогства Баден. И хотя прокладка трассы через Шрамберг по землям соседнего Королевства Вюртемберг была бы намного дешевле, в Бадене никому не желали уступать контроль над этой стратегически важной дорогой.

## УНИКАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ

Строительные работы по сооружению Шварцвальдской железной дороги начались в 1865 году. В Центральной Европе создателям железных дорог никогда раньше не приходилось сталкиваться с подобной разницей высот на столь коротком отрезке. Ведущему строительству инженеру Роберту Гервигу удалось решить проблему преодоления весьма значительных подъемов и спусков между Хорнбергом и Зоммерау без движения по зубчатым рельсам, в том числе при помощи двух поворотных петель, впервые примененных именно

▼ В ходе ностальгической поездки паровоза № 01509 по Шварцвальдской дороге локомотиву удалось показать, почему серия Реко-01<sup>5</sup> считается одной из самых мощных версий знаменитого типового локомотива.





▼ Благодаря своему реостатному тормозу Т39 легко преодолевает крутые уклоны Шварцвальда. К магистралам серии также относится прилегающая Хёллентальская железная дорога.



здесь. Так как в остальной трасса шла вдоль склона, было сравнительно мало крупных мостов, но зато несколько тоннелей. По сравнению с другими горными железными дорогами эта стала по-настоящему революционной.

## ЕДИНСТВЕННАЯ ДВУХПУТНАЯ

Чтобы выдержать максимальный уклон на перепаде высот в 448 м между Хорнбургом (384 м над уровнем моря) и Зоммерау (832 м), равным 20 ‰, Гервигу пришлось соединить населенные пункты, фактически отстоящие друг от друга всего на 7 миль (11,27 км), 26-километровой железной дорогой. Помимо двух больших петель на этом перегоне маршрута в скалах потребовалось проложить около 30 тоннелей. А когда выяснилось, что обнаженный гранит неустойчив к атмосферной коррозии, пришлось дополнительно соорудить тысячи метров кирпичных сводов.

Первый перегон Оффенбург – Хаузах в долине реки Кинциг был завершен к июлю 1866 года – здесь топографических проблем практически не было. Вслед за этим на южном участке в сентябре 1866 года построили перегон Зинген – Энген, в июне 1868 года соединение довели до Донауэ-

шингена и в августе 1869 года – до Филлингена. Но самый трудный участок, от Хаузаха до Филлингена, был завершен только после Франко-прусской войны. 10 ноября 1873 года по Шварцвальдской железной дороге официально открыли движение.

В результате регион Шварцвальда испытал мощный экономический подъем. Такие бывшие долгое время труднодоступными города, как Санкт-Георген, Хорнберг, Филлинген-Швеннинген и Донауэшинген, извлекли из нового маршрута немалую пользу. Наплыв туристов также дал существенный и сохраняющийся по сей день импульс к развитию. Поскольку Шварцвальдская железная дорога с самого начала прокладывалась двухколейной, к ноябрю 1921 года удалось сделать участки Оффенбург – Хаузах и Филлинген – Зинген полностью двухпутными. До сегодняшнего дня Шварцвальдская железная дорога – единственная целиком двухпутная горная железная дорога в Германии.



## СТАНЦИИ ШВАРЦВАЛЬДСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Оффенбург  
 Биберах-ан-дер-Рис  
 Хаслах-им-Кинцигаль  
 Хаузах  
 Гутах  
 Хорнберг  
 Триберг-им-Шварцвальд  
 Санкт-Георген-им-Шварцвальд  
 Филлинген-Швеннинген  
 Марбах (Баден)  
 Донауэшинген  
 Иммендинген  
 Хаттинген (Баден)  
 Энген  
 Зинген (Хоэнтвиль)  
 Констанц



▲ Видук Хорнберг Шварцвальдской железной дороги поистине уникален. Семь его арок перекрывают расстояние в 150 м.

### ОТ ПАРА ДО ЭЛЕКТРИЧЕСТВА

С 1922 года на линии вышли многочисленные прусские паровозы серии P8, которые на отдельных участках эксплуатировались вплоть до 1974 года. По окончании эпохи пара Шварцвальдская железная дорога долго работала на тепловозной тяге, сделавшись одним из образцовых маршрутов локомотива V 200. 26 июня 1972 года началась долгожданная электрификация, 28 сентября 1975 года дошедшая до Филлингена. Два года спустя электрифицировали последний перегон – до города Констанц. Особенно сложными оказались работы по электрификации многочисленных тоннелей, поскольку там контактные рельсы следовало закладывать глубже.

### ИНТЕРЕСНО

Шварцвальд в переводе с немецкого означает «черный лес». Действительно, в этом регионе преобладают густые хвойные или буковые леса. Этот массив длиной примерно в 160 км и шириной 50 км по форме напоминает фасоль. Особенную живописность этим местам придают многочисленные горные озера. Здесь часто встречаются минеральные источники, рядом с которыми давным-давно возникли курорты. Один из них, Баден-Баден, особенно известен русским. Не потому, что многие россияне сюда ездят лечиться и отдыхать, а потому, что это название не раз упоминается в произведениях классиков русской литературы. В Шварцвальде берет начало Дунай – вторая по величине река Европы. С этим регионом связаны известное производство часов, популярная в Европе ветчина и тот самый вишневый торт со взбитыми сливками.



Из-за уклонов на Шварцвальдской железной дороге преимущественно задействовали локомотивы серии 139 с дополнительным реостатным тормозом. Сегодня локомотивы серии 146 ведут по линии Карлсруэ – Констанц новый тип поезда – IRE, скоростной, межрегионального сообщения, с современными двухэтажными вагонами четвертого поколения.

## ВДОЛЬ РЕК И ЧЕРЕЗ НИХ

От города Оффенбург до Хаузаха Шварцвальдская железная дорога следует течению реки Кинциг, у города Генгенбах временами идет прямо вдоль берега. Из города Хаузах до Хорнберга переходит в долину реки Гутах. Затем до Санкт-Георгена идет подъем в несколько сотен метров. Со «смотровой площадки трех железных дорог» в Триберге на маршрут открывается прекрасный вид. За Санкт-Георгеном дорога выходит к истоку Дуная, реке Бригах, и несколько километров следует ее течению. За городом Филлинген поезд пересекает плато Бар. В городе Донауэшинген Шварцвальдская железная дорога встречается с идущей из Фрайбурга Хёллентальской, второй по значимости в регионе. На своем пути с севера на юг маршрут дважды пересекает европейский водораздел Рейна и Дуная по тоннелям: тоннелю Зоммерау длиной 1697 м между Трибергом и Санкт-Георгеном и тоннелю Хаттинген длиной 900 м между Иммендингенем и Энгеном.

► Постеры наподобие этого, работы Вилли Дзубаса, рекламирующие Германию как место отдыха, способствовали массовому притоку в страну американских туристов в 1920-е годы.



▼ В мае 2011 года новый локомотив 146 235 с рекламой Европа-парка проезжает через Обергропперталь. Благодаря панорамным окнам пассажиры в двухэтажных вагонах могут в полной мере насладиться красотой пейзажа.



# СКОРО В ВЫПУСКЕ 44:



## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Если на вашем макете остались зеленые фрагменты, не заполненные травой, самое время заняться ими.

## ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Паровозы серии УР, которых было выпущено 871, служили на дорогах Индии с 1950 года вплоть до конца 1990-х.

## ПОД СТУК КОЛЕС

Московский Белорусский вокзал многим знаком по одноименному советскому фильму. Именно здесь в 1945 году встречали поезд победителей из Берлина.

## С выпуском 44:



ПАКЕТ ТЕМНО-ЗЕЛеной ТРАВЫ



СЕМАФОР

# НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

