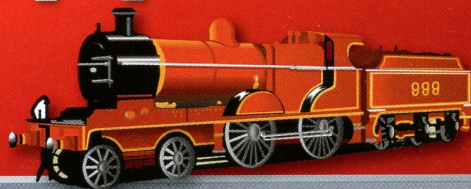
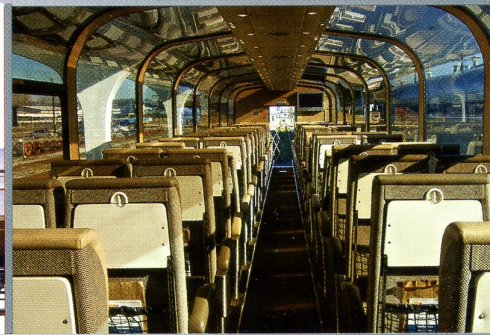


# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



45



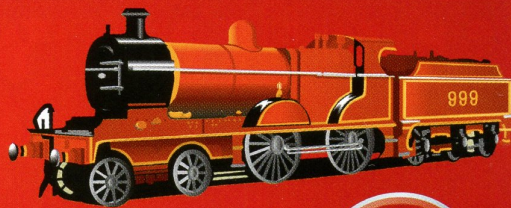
ISSN 2311-0805  
9 772311 080064

ОСЕННИЕ ЛИСТЬЯ

ПАРОВОЗ СЕРИИ 57XX  
ТИПА 0-6-0

ВОЗРОЖДЕНИЕ КОРОЛЯ  
БАВАРСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



# 45

## СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

### ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

### 3-5

#### Осенние листья

Добавьте на газоны разноцветные осенние листья – и пейзажи на вашем макете преобразятся.

### ЛОКОМОТИВЫ МИРА

### 6-11

#### Паровоз серии 57xx типа 0-6-0

Некоторые британские тендер-паровозы служили на дорогах компании «Лондон Транспорт» до 1971 года.

### ПОД СТУК КОЛЕС

### 12-15

#### Возрождение короля баварских железных дорог

В 1996 году Баварский железнодорожный музей и местные энтузиасты возродили один экземпляр паровоза серии S 3/6.



#### 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» № 45

#### 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. Никольямская, 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 Звонков

#### Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Рекомендуемая цена: 299 руб.

#### Украина

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Государственной регистрационной службы Украины КВ № 20658-10478P 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 «КП «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 «Университетский Мультимедиа», г. Киев, ул. Дмитровская, 64 Б.

#### Тираж: 16 500 экз.

Сдано в печать 04.06.2015

© 2015 Eagleboss Ltd.

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

#### Иллюстрации:

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

Издательство выражает благодарность Даниэлю Сабатте 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](http://www.eagleboss.ru)



# Осенние листья

С этим номером вы получили набор фигурок людей и белый легковой автомобиль. Фигурки вы можете сразу расставить по макету, как вам захочется, или подождать, пока мы в одном из следующих номеров предложим идеи, как создать те или иные сценки из жизни.

Автомобиль припаркуйте по своему выбору на одной из стоянок, рядом с каким-либо зданием или отправьте в путь по дороге.

Сегодня мы предлагаем еще один вариант оформления газонов, если вы больше любите осень, чем лето, или вам хочется разнообразия.



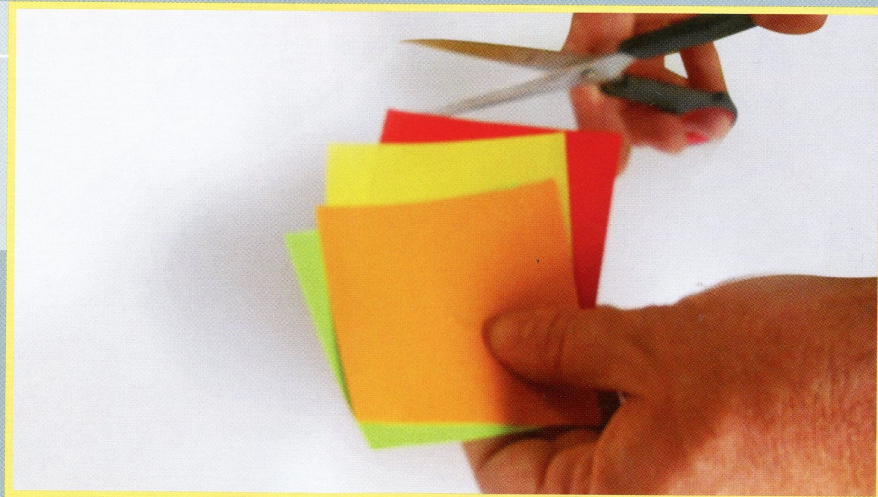
## Материалы и инструменты

- Двусторонняя цветная бумага
- Ножницы
- Пульверизатор
- Клей ПВА



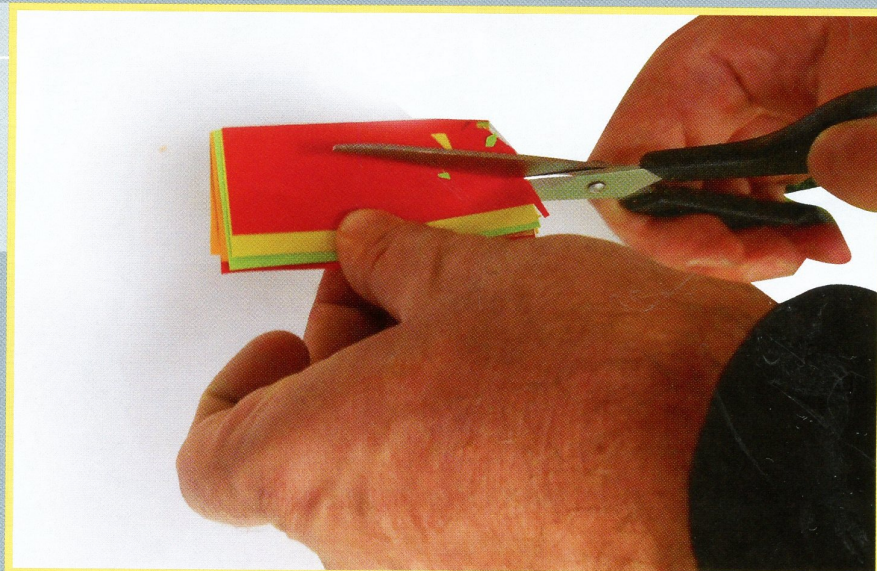
1

Возьмите несколько листов двусторонней цветной бумаги желтых, красных, оранжевых, бордовых оттенков, сложите стопкой и сверните пополам.



2

Нарежьте цветную бумагу мелкими кусочками, слегка поворачивая ножницы то в одну, то в другую сторону. У вас получатся листья разных форм.



3

Перемешайте нарезанные кусочки и слегка помните их пальцами или покатайте между ладонями.





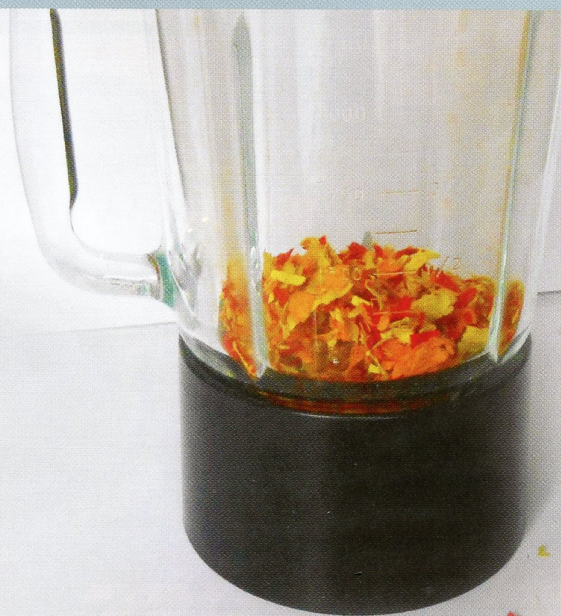
4

Посыпьте листьями газоны, приусадебный участок, траву под лиственными деревьями вдоль железной дороги, предварительно обрызгав смесью клея ПВА и воды. В некоторых местах можно устроить кучки, будто листья только что сгребли.



### ОБЩИЕ СОВЕТЫ

Листья можно прокрутить в блендере, тогда они примут более естественный вид, и слой листьев на газоне будет выглядеть объемнее.



45

## Паровоз серии 57xx типа 0-6-0

Большая западная железная дорога, Великобритания,  
1929 год



**Т**ендер-паровозы, иначе именуемые танковыми паровозами или танк-паровозами, к которым относятся английские локомотивы серии 57xx, не имели дополнительного тендера – вода и топливо хранились в специальных емкостях, или танках, установленных на самом локомотиве. То, что в конце рельсового пути им не требовалось разворачиваться, было большим преимуществом, особенно в маневровой работе. Однако максимальная дальность их пробега ограничена: у тендер-паровозов Большой западной железной дороги она составляла примерно 70 км, дальше им требовалось пополнение запаса воды.

В конце XIX века на Большой западной железной дороге примерно 1100 маневровых тендер-паровозов оснастили дополнительными емкостями для топлива и воды. Они тянулись от переднего конца дымовой коробки до кабины машиниста. Тем не менее большое разнообразие типов котлов и расположений сухопарников вело к значительным накладным расходам на техническое обслуживание, а потому в начале XX века было решено произвести стандартизацию котла на базе топки Бельпера прямоугольного профиля.

### ЗАМЕТНАЯ ВНЕШНОСТЬ

Программа модернизации шла с 1910 по 1930 год и коснулась локомотивов, которым было от 15 до

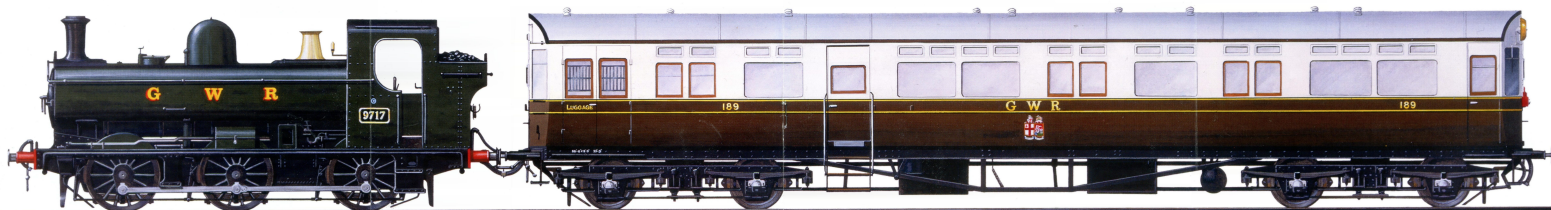
50 лет. Танк-паровозы с прямоугольными в плане резервуарами, тянувшимися от переднего конца дымовой камеры до кабины машиниста, служили почти исключительно на Большой западной железной дороге. Верх танков практически совпадал по высоте с верхним краем котла, что обеспечивало машинисту хороший передний обзор. Нижний край находился примерно в 46 см над опорной плитой, давая тем самым доступ к расположенному внутри приводу. Емкости устанавливались на выносных консолях, крепившихся с боков дымовой камеры и огневой коробки. Кабины машиниста изменения не коснулись. Нормой оставались полуоткрытые, в редких случаях устанавливался задний навес.

### ДОЛГОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Обновление парка маневровых локомотивов началось в 1929 году и продолжалось до 1956-го. К тому времени в эксплуатации состояло не менее 1274 локомотивов. Начали с класса 57xx с колесами 1410-мм, предназначавшихся для тяжелых маневровых работ на сортировочных станциях. Их внедрение совпало с началом Великой депрессии, поэтому в 1929–1931 годах частным компаниям на дешевые правительственные кредиты удалось построить 250 подобных локомотивов. Примечательно, что их производство продолжалось почти 20 лет, вплоть до 1950 года. В то время численность этих локомотивов была огромна –

## Паровоз серии 57xx типа 0-6-0

Большая западная железная дорога, Великобритания, 1929 год





863 единиц. Лишь в 1932 году не было построено ни одной машины.

### ДЕТАЛИ КОНСТРУКЦИИ

За исключением прямоугольных водяных емкостей конструкция локомотива абсолютно традиционна. Она состояла из параллельных котлов на насыщенном паре по типу топки Бельпера. Кроме того, все паровозы серии 57хх отличались характерной чугунной дымовой трубой. Резервуары покоились на кронштейнах, крепившихся к огневой коробке и подставке на опорной плите сразу позади ведущих колес, то есть непосредственно на раме. От первоначальной опоры на топочную камеру отказались.

Два парораспределительных механизма Стефенсона контролировали плоские золотники в вертикальной золотниковой коробке между цилиндрами. Реверсирование движения производилось рычагом в кабине машиниста. Минимум 50 локомотивов оборудовали вакуумным тормозом, у многих была возможность подсоединения для отопления паром пассажирских вагонов. Создаваемые с 1933 года модификации оборудовались

улучшенной кабиной машиниста и иногда обозначаются как отдельный класс – 8750.

### ВАРИАНТЫ КОНСТРУКЦИИ

В 1932–1933 годах 11 локомотивов переоснастили приводом конденсационного типа. Они должны были перевозить грузы по тоннелям метрополитена до Смитфилд Маркет, близ станции Фаррингтон. Для этого их резервуары со стороны огневой коробки сократили и переделали на заднем конце в глубокие бортовые цистерны. Два больших трубопровода для отработанного пара шли от дымовой камеры до середины задней стороны емкостей. Вертикальный нагнетательный насос сбоку дымовой коробки обеспечивал циркуляцию горячей воды.

Весьма любопытное применение нашли танк-паровозы во время Второй мировой войны: 108 локомотивов серии 2301 были реквизированы военным министерством для использования за рубежом. Десять из них помимо обычных резервуаров оборудовали дополнительными цистернами для воды и конденсационным приводом. Падение Франции в 1940 году помешало их отправке.

## Прощание

Перед началом Второй мировой войны еще четыре вида тендер-паровозов осевой формулы Cnt были локомотивами особого назначения. Речь шла о 54хх, 64хх, 1366 и 74хх. Другие серии, 94хх, 15хх и 16хх, после войны перевели на тяжелые маневровые работы и тягу порожних товарных составов. Срок службы этих послевоенных локомотивов оказался очень недолог – около шести лет. Затем их перевели на более легкие работы. В 1966 году наследница Большой западной железной дороги компания «Бритиш Рейл» списала последний танк-паровоз. Поскольку такие машины как нельзя лучше подходят для работы на музейных дорогах, многочисленные 57хх и пара локомотивов других классов сохранились до наших дней.

Кроме того, модель 57хх была в ряду последних паровозов, задействованных в регулярных рейсах по магистралям в Великобритании. Компания «Лондон Транспорт» закупила 13 единиц для своих хозяйственных поездов. Компания списала свои тендер-паровозы лишь в 1971 году.

## КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1929
Производители:	«Суиндон Уокс», Суиндон, Великобритания, и еще шесть частных предприятий
Конструктор:	Ч. Б. Коллетт
Заказчик:	Большая западная железная дорога
Всего выпущено локомотивов:	863
Тяговая мощность, кН:	100,15
Цилиндры, диаметр / ход поршня, мм:	(2) 445 / 610
Диаметр ведущих колес, мм:	1410
Площадь колосниковой решетки, м <sup>2</sup> :	4,66
Диаметр котла, мм:	1346
Уголь, т:	3,3
Вода, м <sup>3</sup> :	4,54
Общая длина, мм:	9500
Служебный вес, кг:	47 500–49 000



# Возрождение короля баварских железных дорог

В 1967 году был погашен последний огонь в топке баварского паровоза S 3/6. Казалось, что вместе с этим событием «король» навсегда покинул рельсы.

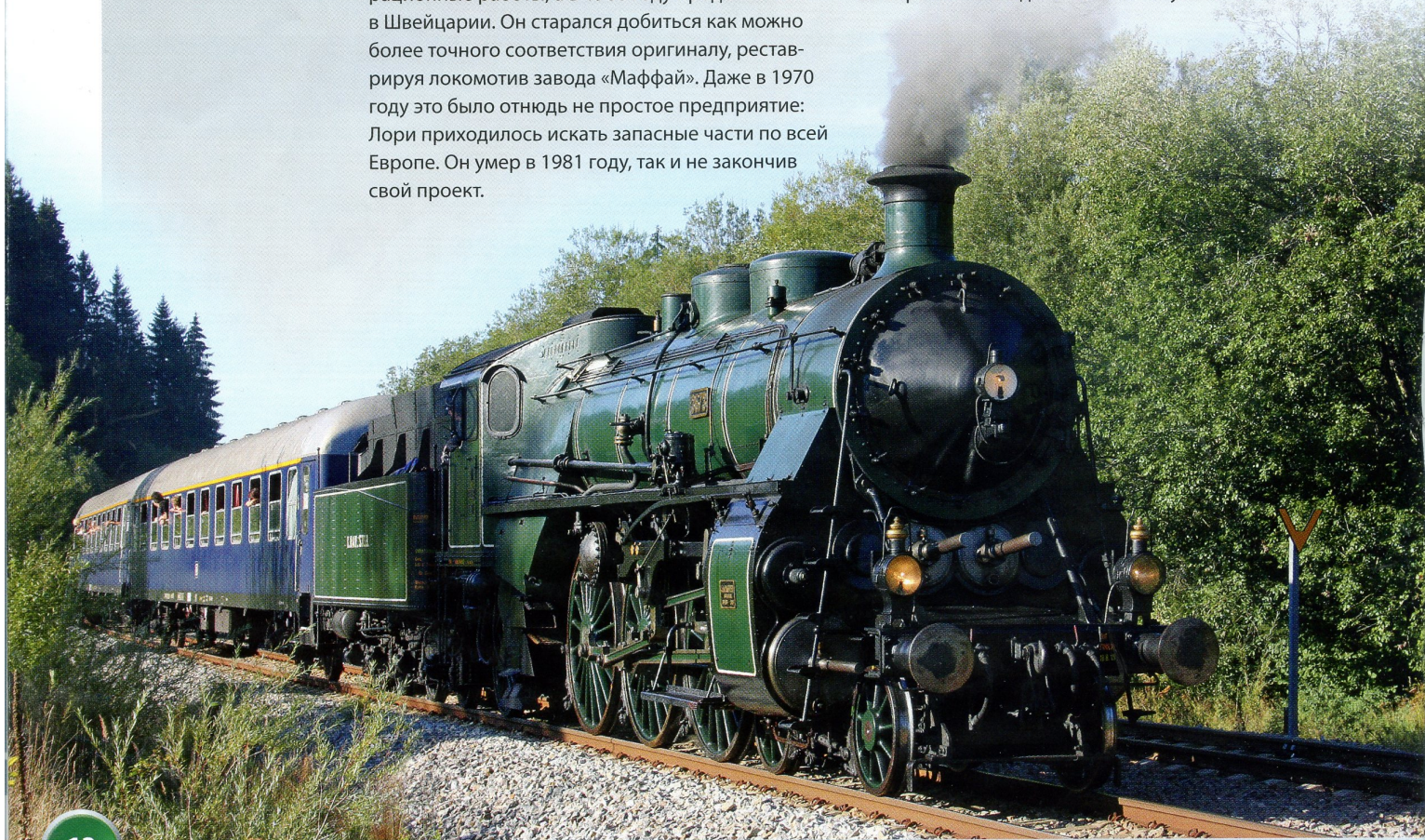
Конечно, в Немецком музее достижений естественных наук и техники в Мюнхене можно было по-прежнему любоваться отдельными подлинными и восстановленными локомотивами, в том числе великолепным № 3634 (серия 18 451). Но о том, чтобы еще раз увидеть S 3/6 в действии, фактически не могло быть и речи: в 1960-х годах все меры по сохранению списанных паровозов ограничивались главным образом тем, что их в последний раз красили толстым слоем краски.

Швейцарский инженер Серж Лори не желал с этим смириться. В 1960 году он купил у компании «Дойче Бан» списанный 18 478 по цене металлолома и еще в Линдау начал реставрационные работы, а в 1966 году продолжил их в Швейцарии. Он старался добиться как можно более точного соответствия оригиналу, реставрируя локомотив завода «Маффай». Даже в 1970 году это было отнюдь не простое предприятие: Лори приходилось искать запасные части по всей Европе. Он умер в 1981 году, так и не закончив свой проект.

## ВОЗВРАЩЕНИЕ В БАВАРИЮ

Кристоф Р. Освальд, тоже швейцарец, приобрел локомотив и продолжил работы в мастерских Замштагерна Юго-Восточной железной дороги Швейцарии. В 1993 году он продал паровоз на аукционе. Приобрел его Баварский железнодорожный музей, находящийся в городе Нёрдлинген и учрежденный в 1969 году обществом баварских энтузиастов железной дороги. Они после многих лет коллективной работы по возвращению в строй собственных паровозов и возрождению депо в Нёрдлингене имели немалый опыт.

Благодаря труду и энтузиазму членов общества и скромной поддержке паровозостроительного завода компании «Дойче Бан» в Майнингене 26 апреля 1996 года локомотив спустя 37 лет





впервые вновь смог поднять пары. К этому моменту ни один S 3/6 не двигался по рельсам собственным ходом уже 29 лет.

## ВНОВЬ В СТРОЮ

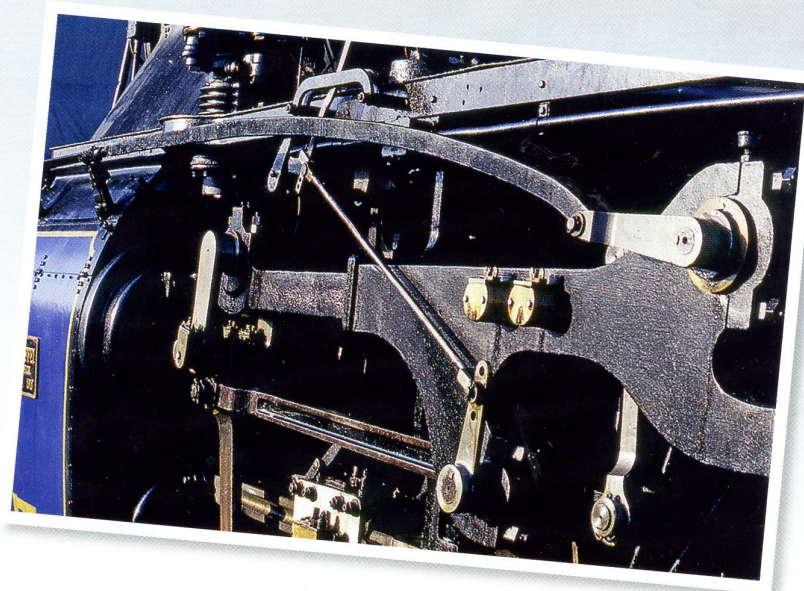
Привести в действие локомотив спустя три четверти столетия было отнюдь не легко. Обшивку котла, кабину машиниста, тендер и движущиеся детали пришлось по большей части изготавливать заново. В конце концов все эти работы по металлу удалось выполнить силами увлеченных членов самого общества. Наряду с поисками и реставрацией осей, колесных центров со спицами, цилиндров, деталей приводного механизма и котла требовалось эту старинную технику сделать безопасной. С этой задачей могли справиться только специализированные фирмы. Железнодорожному музею удалось убедить некоторые предприятия оказать спонсорскую поддержку. Ведь участие в громком техническом проекте по восстановлению исторической техники в конечном итоге создает положительный имидж.

Наиболее продолжительные дискуссии и самые сложные исследования были посвящены исторически достоверной окраске. Согласно подготовительным изысканиям Сержа Лори предпочтительнее выпустить на рельсы паровоз не черной окраски

▲▼ Паровоз 3673 в своем промежуточном королевском синем одеянии. Благодаря неустанной работе членов общества невозможно избавиться от ощущения, что локомотив только что покинул заводские цеха завода «Маффай».

## ИНТЕРЕСНО

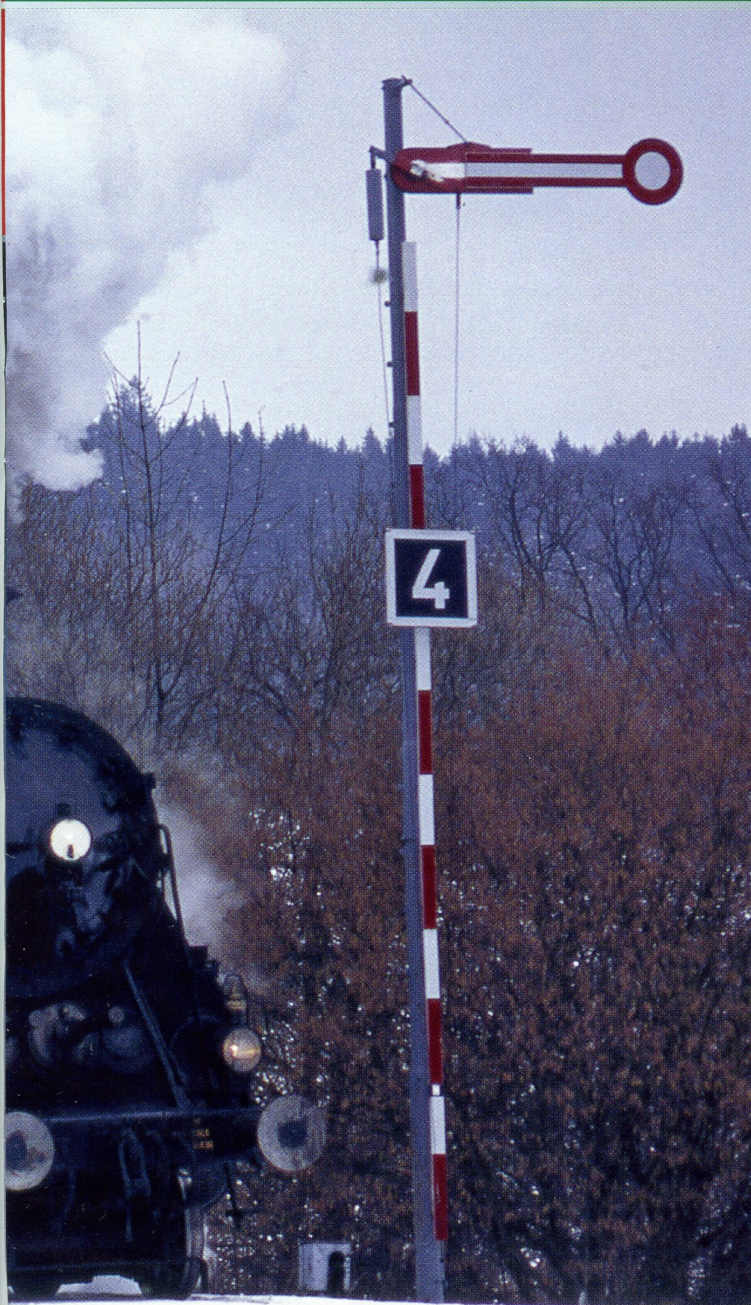
В первую очередь было необходимо найти мастерские, которые по-прежнему владели бы соответствующей технологией производства. Так, заказывать латунные свистки пришлось в литейной, обычно занимавшейся изготовлением церковных колоколов. Драгоценным сердцем машины оставалась старая медная огневая коробка котла.





«Рейхсбана» с красной ходовой частью, а цветов железных дорог земель. Но какой именно зеленый правильный? Важными источниками информации были высококачественные модели баварских локомотивов в масштабе 1:10 Музея транспорта в Нюрнберге и Немецкого музея достижений естественных наук и техники в Мюнхене, искусные работы по металлу, некогда созданные в учебных мастерских ремонтных цехов. Но эти мастерские не имели в распоряжении современного нормирования цветов. Выбор вариантов велик. И кто скажет, насколько

сильно за столетие стояния в витрине цвета стали отличаться от изначальных? Но сюрпризов не избежать, даже если взять цвет с модели и перенести на настоящий локомотив, поскольку зрительное восприятие человеком небольшого и крупного объектов принципиально различается. В 1996 году в Нёрдлингене, в значительной мере опираясь на обстоятельные консультации с бывшими сотрудниками локомотивной службы, выбрали цвет, который потом все равно многие критиковали как «чересчур травянисто-зеленый».



◀ Локомотив 3673 и тщательно восстановленный австрийский скоростной паровоз 12:14 вместе демонстрируют, почему даже сегодня так много людей очарованы паровой тягой.

▼ Любители паровозов, выглянувшие в открытое окно пассажирского вагона прямо позади локомотива, чтобы лучше разглядеть поршень и шатуны, не без удовольствия мирятся с тем, что иногда ветер гонит великолепный столб дыма прямо им в лицо.

## ПАРОВОЗНЫЕ ПЕРЕОДЕВАНИЯ

Перед внесением дополнительных исправлений необходимо было вновь пополнить кассу. Представители фирмы «Мэрклин», генерального спонсора и организатора фестиваля в Фюссене «Король Людвиг II Музыкальный», задумали, чтобы паровоз, который поведет специальные поезда на южно-баварские отроги Альп, был цвета королевского кобальта. Чего не сделаешь ради денег! Да и синее одеяние, обретенное 3673 в 2000 году, выглядело очень элегантно. Достаточным оправданием служило то, что в некоторые периоды до Первой мировой войны и в 1924 году локомотивы S 3/6 действительно окрашивали в синий. Позднее фирма «Мэрклин» потребовала перекрасить локомотив в оригинальный цвет экспресса «Золото Рейна» 1928 года, и паровоз получил новую, никогда не применявшуюся для этой серии окраску: сочетание фиолетового и цвета слоновой кости, а на тендере появилась фирменная надпись спонсора.

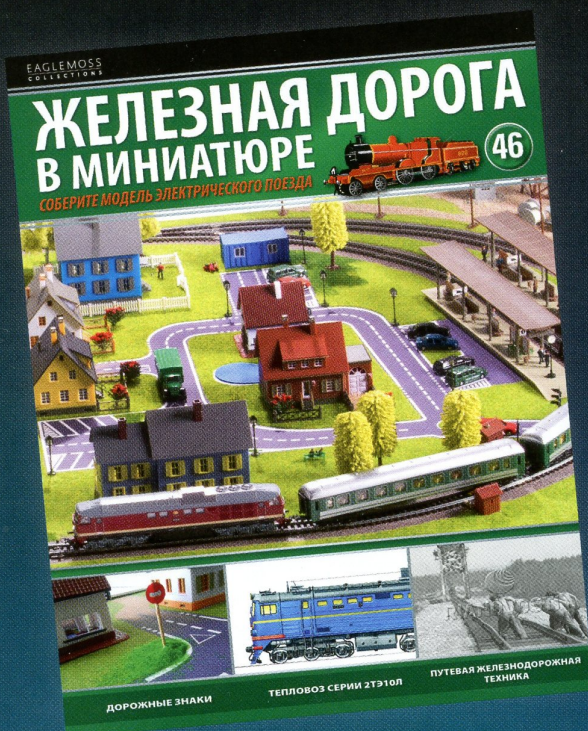
Осенью 2003 года карнавал закончился, и нашего героя перекрасили в темно-зеленый цвет, добавив декоративную отделку. Теперь, несмотря ни на что, 3673 смотрелся отлично, хотя на самом деле никто не мог ни доказать, ни опровергнуть, что исторический S 3/6 когда-либо так выглядел.

### КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Тем временем наш герой принес много радости своими общегерманскими турне и специальными рейсами по Южной Баварии, а также до Вюртемберга и Австрии, и особенно — частыми поездками по старым основным маршрутам в Линдау. С 2004 года после длительного вынужденного перерыва на ремонт в 2010-м он снова на ходу. Хороших тебе рейсов, милый 3673, навстречу 100-летию юбилею!



# СКОРО В ВЫПУСКЕ 46:



## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Сделайте и установите, где посчитаете нужным, дорожный знак «кирпич».

## ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Поскольку железные дороги огромной страны нельзя электрифицировать за несколько лет, в СССР нужны были мощные тепловозы. Одним из них стал двухсекционный 2ТЭ10Л.

## ПОД СТУК КОЛЕС

В России железные дороги были настолько важны, что изобретения отечественных инженеров в этой области, в отличие от других сфер жизни, находили признание и применение.

## С выпуском 46:



ДВЕ БОЛЬШИЕ ЕЛИ



СИНЕ-ЗЕЛЕНый АВТОМОБИЛЬ

# НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

