

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

ЛОКОМОТИВЫ

МИРА

Коллекция масштабных моделей

COASTAL CLASSIC

Из Сьюарда в Анкоридж

Открываем для себя Аляску

4

ЛОКОМОТИВ

SD70MAC компании General Motors

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Железные дороги на Балканах

DeAGOSTINI



«Локомотивы мира»

Выпуск №4, 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 Пабблишинг», 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»

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

БЕЛАРУСЬ

Импортер 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 «КГП «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: 15.04.2014

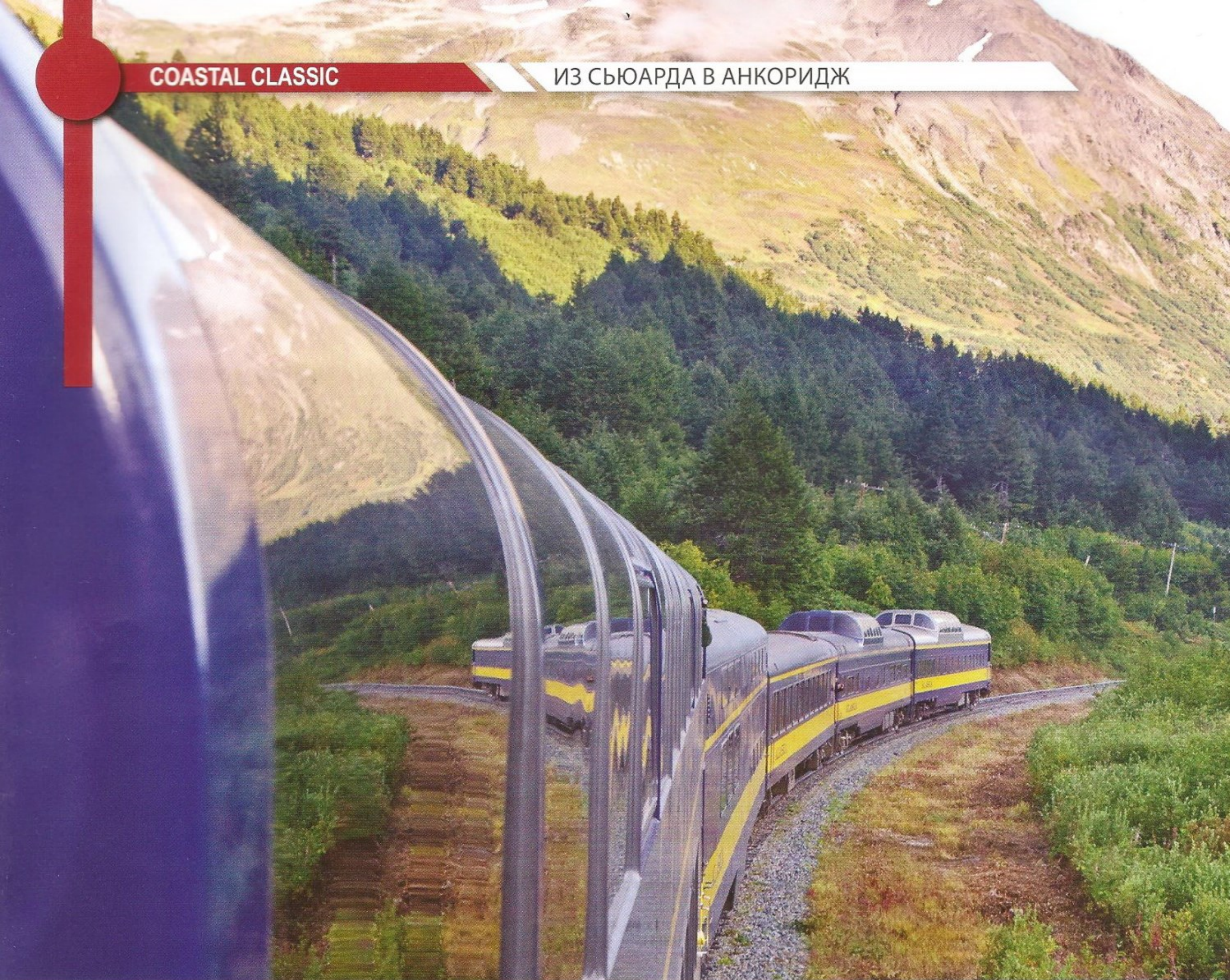




COASTAL CLASSIC

Лучший способ познакомиться с Аляской

В железнодорожной компании Alaska Railroad считается, что лучший способ увидеть страну — это совершить путешествие на поезде по маршруту «Прибрежный классический» (Coastal Classic). Его выбирают те, кто ищет в отпуске приключения и комфорт. Состав следует из Анкориджа до Сьюарда по потрясающим местам, где природа еще сохранила свою первозданную красоту. Дорога проложена между величественных ледников, на которые открывается изумительный вид из окна, проходит по берегу бухты Воскресения, где есть возможность посетить Национальный парк Кенай-Фьордс. Здесь можно совершить прогулку на каяках или в санях, увидеть китов и любоваться блестящим тандемом моря и ледяных гор.



ПРИКЛЮЧЕНИЯ СРЕДИ ГОР, ЛЕДНИКОВ, ОЗЕР И ЛУГОВ.

Путешествие начинается в Сьюарде, и вскоре поезд въезжает в хвойный лес, окружающий город Ситку, пересекает реку Сноуи — и внезапно возникшее на фоне гор озеро Кенай ослепляет пассажиров своей красотой.

Путешествие продолжается через Муз Пасс, поселок, возникший вокруг железнодорожной станции, что находится на берегу озера Трэйл. Поезд следует дальше и покидает горы Кенай, чтобы пройти через долины, следуя тем же путем, по которому спускаются с гор быстрые реки с ледяной водой.

Еще несколько часов, и путешественников встречают ледник Трэйл и вершина Грандвью, которые передают эстафету леднику Бартлетт. Состав преодолевает несколько туннелей и спускается в долину реки Пласэр, протекающую в окрестностях ледника Спенсер. Этот район населяют медведи, волки, лоси и лебеди-трубачи, мигрирующие весной и осенью.

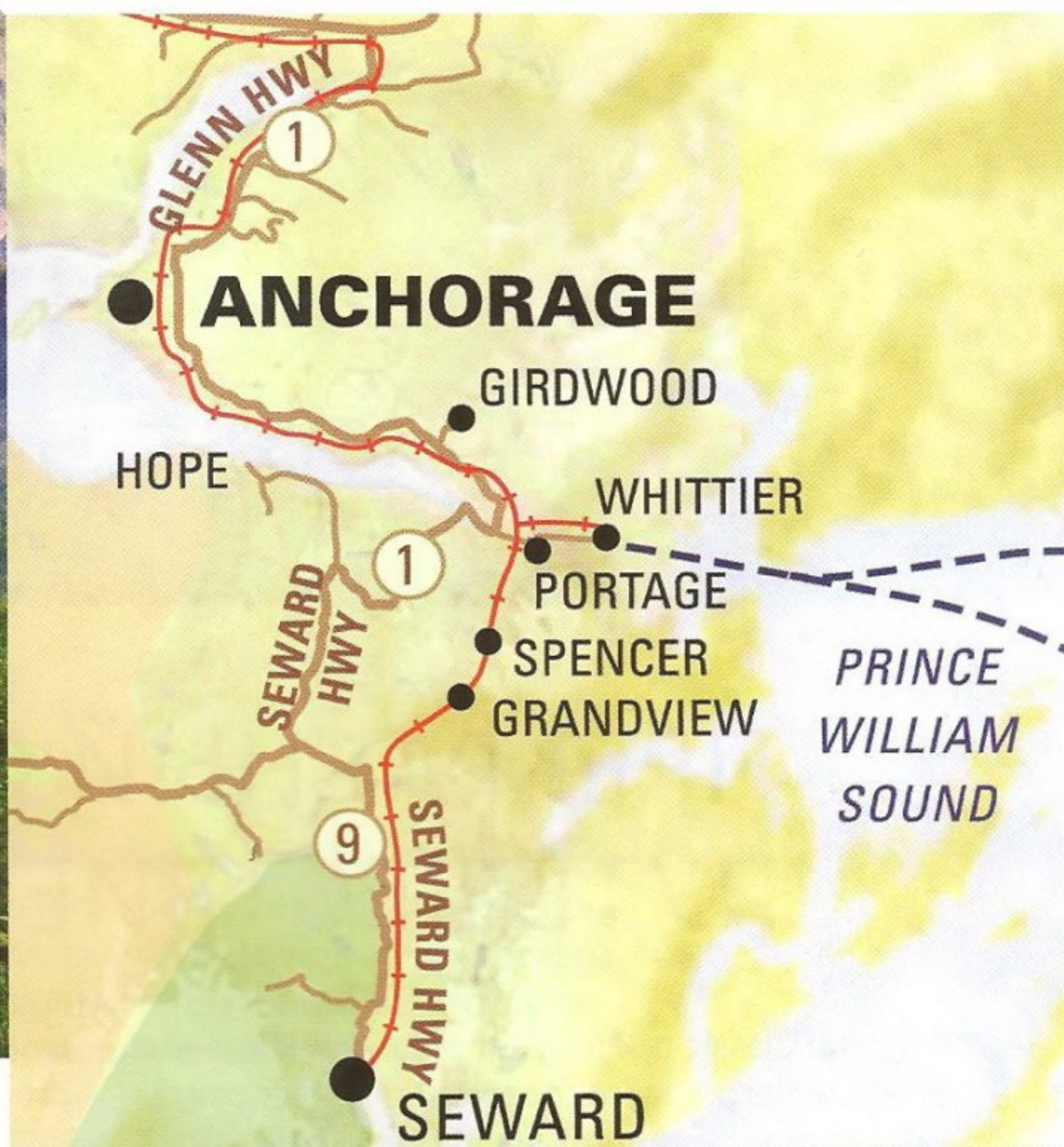
Затем, поднимаясь до фьорда Турнаген, состав делает остановку в Гирдвуде, где расположен крупнейший горнолыжный курорт Аляски. Фьорд Турнаген находится посреди национального заповед-



◀ Широкие окна и прозрачная крыша позволяют пассажирам наслаждаться панорамой гор Аляски.

Карта маршрута Coastal Classic ▼

К услугам пассажиров, знающих с красотой Аляски, прекрасный сервис. ▼



ника Чугач, второго по величине в Соединенных Штатах. Пока поезд осторожно пробирается по самому краю пропасти, пассажиры могут понаблюдать за парящими в высоте американскими орлами.

Следующая остановка — в птичьем заповеднике Поттер Маш, расположенном в окрестностях Анкориджа, который является последним пунктом этого путешествия длиной около 183 км.





ПРЕКРАСНЫЙ СЕРВИС ДЕЛАЕТ ПУТЕШЕСТВИЕ ЕЩЕ ПРИЯТНЕЕ

Сoastal Classic предлагает обслуживание высочайшего класса, поэтому его пассажиры имеют возможность наслаждаться не только красивыми пейзажами, но и первоклассным сервисом и исключительными удобствами.

Речь идет о двухэтажных вагонах Premium, где за более высокую стоимость проезда пассажиры получают ряд дополнительных удобств. Крыши у вагонов этого класса прозрачные, между вагонами оборудованы открытые площадки для наслаждения видами и съемки. На нижнем уровне организованы рестораны с бесплатными безалкогольными напитками.

Несомненно, это самый удобный способ путешествовать по Аляске.

ДВУХЭТАЖНЫЕ ВАГОНЫ

Alaska Railroad с гордостью представляют вниманию всех путешественников входящие в состав поезда двухэтажные вагоны с прозрачными кры-

шами, благодаря которым пассажиры, путешествующие классом Goldstar, получают прекрасный обзор. Места в этих вагонах бронируются и распределяются заранее.

ПРОЗРАЧНЫЕ КРЫШИ

Верхний этаж вагонов Premium имеет форму панорамного купола, что позволяет получить еще больше впечатлений от поездки. Регулируемые кресла можно установить так, чтобы смотреть на природу с максимальным комфортом. Кресла также могут поворачиваться на 180°, так что если вы путешествуете с семьей или друзьями, всегда можно развернуться друг к другу и организовать свой небольшой приватный кружок.

ИНТЕРЬЕР ВАГОНОВ И РЕСТОРАНА

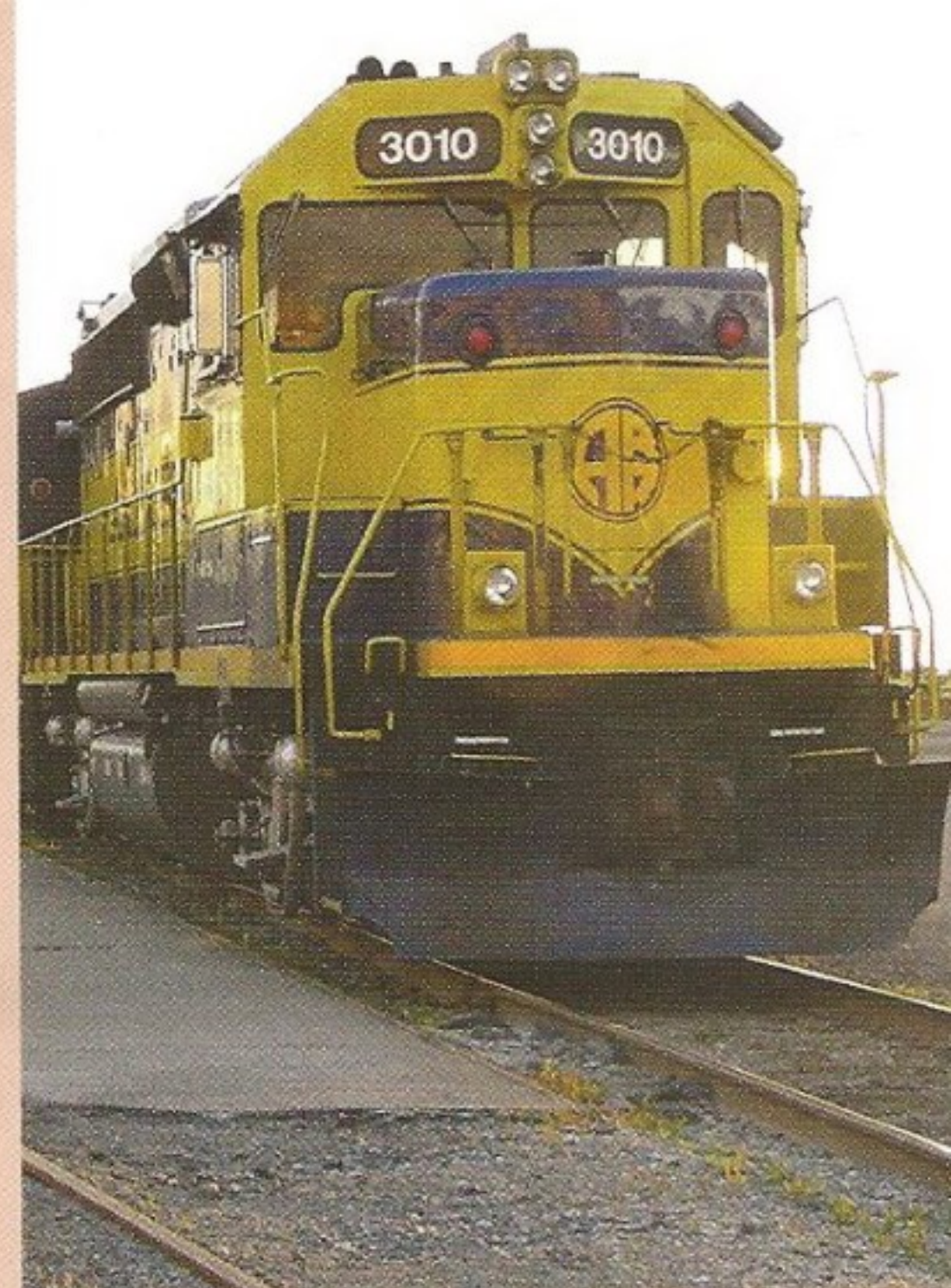
Вагоны Coastal Classic изысканно украшены традиционными изделиями прикладного искусства Аляски. В ресторане на нижнем этаже также вы-

ОСВОЕНИЕ ДЕВСТВЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ.

ALASKARAILROAD.COM

В 1910 г. Аляскинская железнодорожная компания спроектировала первую железнодорожную сеть на территории региона — путь в 80 км из Сьюарда на север. Тем не менее, работы не начинались вплоть до 1914 года, когда президент Вудро Вильсон создал комиссию по управлению проектом этой линии, а конгресс США выделил деньги на строительство дороги, которая соединила порт Сьюарда с северными территориями, изолированными зимой из-за льда. В строительстве этой ветки приняло участие около 4500 рабочих. Линия проходила по сильно пересеченному ре-

льефу, изобиловала туннелями, мостами и виадуками. Наконец в 1923 г. при президенте Уоррене Гардинге линия была открыта. Однако низкая плотность населения в регионе, по которому пролегал маршрут, а также серьезные проблемы с финансированием компании препятствовали развитию железнодорожного сообщения. Серьезной помехой стало и начало Второй мировой войны. И только возрастающий в начале XX в. интерес к туризму по девственным природным территориям в последнее время принес компании Alaska Railroad значительный прирост прибыли.



ставлены оригинальные произведения искусства. Всего в вагоне-ресторане 36 мест. Здесь можно пообедать, наслаждаясь проносящимися за окном красотами. В вагоне-ресторане Coastal Classic и его кафе «Wilderness» путешественникам предлагается полный ужин с легкими закусками, холодными и горячими блюдами. В поезде имеется и мини-бар.

ОТКРЫТАЯ ПЛАТФОРМА

Чтобы оценить красоты Аляски еще лучше, в поезде Coastal Classic имеется открытая платформа, уникальная

в своем роде — такой больше нет ни у одного состава в мире. Пассажиры могут выйти сюда, подышать свежим северным воздухом и сфотографировать живописные пейзажи.

ДРУГИЕ ВАРИАНТЫ

Coastal Classic также предлагает сервис под названием «Приключенческий» («Adventure Class»). В вагонах этого класса сиденья расположены друг против друга. Широкие окна позволяют лучше оценить пейзажи, а выход на открытые площадки позволяет сделать отличные фотографии.

Железнодорожная линия была построена, чтобы соединять прибрежные порты Тихого океана с северными регионами Аляски, недоступными зимой для речного транспорта из-за сильных снегопадов и льдов.



ПРОСТОЕ И ВЕРНОЕ РЕШЕНИЕ

Локомотив SD70MAC, проще называемый Мас или Мас70, аналогичный локомотивам SD70M и SD70, выпускался с 1992 г. Производство этой модели было прекращено в связи с правилами Агентства по охране окружающей среды Соединенных Штатов (EPA). Ее место заняла другая модель локомотива — SD70ACe, ко-

торых выпустили более 1500 экземпляров. Они были раскуплены несколькими компаниями: Бёрлингтонской Северной железной дорогой, компаниями BNSF Railway, Conrail, CSX, мексиканской Transportación Ferroviaria (TFM; некоторые экземпляры в собственности Канзас-Сити Южной железной дороги) и, конечно, Alaska Railroad (ARR).



EMD SD70 MAC ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС 1992

- | | |
|---|--|
| - Тип тяги: дизель-электрический | - Полная длина: 22 630 мм |
| - Изготовитель: General Motors Electro-Motive, подразделение EMD | - Высота: 4835 мм |
| - Дата выпуска: с 1992 г. по настоящее время | - Мощность: 4300 л.с. |
| - Ширина колеи: 1435 мм | - Максимальная скорость: 112 км/ч |
| - Масса: 183,6 т | - Тяговое усилие: 86 т |



На маршруте курсируют двухэтажные вагоны с куполообразными прозрачными крышами.

Радиатор локомотива почти такой же большой, как кабина.

У **МАС70** характерная форма, напоминающая нос.

Кабина отделена от локомотива резиновыми амортизаторами, защищающими от вибрации.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НА ВОСТОЧНЫХ БАЛКАНАХ

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В РУМЫНИИ, БОЛГАРИИ И ГРЕЦИИ ПРОХОДИЛО В ДОВОЛЬНО СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ В СВЯЗИ СО СПЕЦИФИЧЕСКИМ ПОЛИТИЧЕСКИМ ПОЛОЖЕНИЕМ ЭТИХ ТРЕХ СТРАН, НАХОДЯЩИХСЯ В ЗОНЕ ПОСТОЯННОГО СТОЛКНОВЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ КЛОНЯЩЕЙСЯ К ЗАКАТУ ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИИ С МОГУЩЕСТВЕННЫМИ РОССИЕЙ И АВСТРИЕЙ.

Греция была признана независимым государством в 1830 г., в 1877 г. парламент провозгласил полную независимость Румынии, а Болгария добилась суверенитета только в 1908 г. В довольно сложной ситуации вспыхивавших новых войн и постоянных пограничных конфликтов, в этих странах, тем не менее, шло развитие железных дорог.



РУМЫНИЯ

Вполне вероятно, что толчком для возникновения интереса к железным дорогам в Румынии, остающей в этой области от Западной Европы примерно на четверть века, послужило путешествие румынского ученого и просветителя Петраче Поенару, известного в мире благодаря изобретению первой авторучки. Будучи студентом в Англии, он совершил поездку поездом от Ливерпуля до Манчестера и вернулся на родину в восторге от нового вида транспорта

Первые железнодорожные пути по территории нынешней Румынии были проложены Австрийской империей для перевозки угля из шахт в горах Боната. Они соединяли угольные шахты Оравиты с портом Базиаше на Дунае и имели протяженность 63 км. Эта ветка начала функционировать 20 августа 1854 г., но пока только для транспортировки угля. Для пассажирских перевозок дорога была открыта 1 ноября 1856 г.

Железная дорога от Оравиты до Базиаше была единственной в Румынии вплоть до открытия 19 октября 1869 г. железнодорожной линии из Бухареста в порт Джорджио на Дунае. Эта дорога была проложена англичанами Джоном Баркли и Джоном Стенфордом. Впоследствии и другие частные предприятия строили новые линии; так, немецкая компания Bethel Henry Strousberg проложила 915 км пути, а компания Offenheim — 225 км. Важным достижением была железная дорога из Бузау в Маракешти, построенная на средства Румынии и с использованием продукции отечественной промышленности. Но эксплуатация железных дорог не успела принести больших доходов инвесторам, так как уже в 1888 г. правительство приняло решение о национализации железных дорог с намерением финансировать их из госбюджета. Для этого было создано государственное предприятие «Румынские железные дороги» (Caile Ferate Romane), которое



Станция в пригороде Жепче (Босния и Герцеговина).
Линия до южного города Сараево. Фото 1860-1880 гг.

в последующие годы значительно расширило железнодорожную сеть Румынии, и ее общая протяженность составила 11 000 км.

Большое значение в стране придавалось соблюдению международных стандартов ширины колеи, и в приграничных зонах с бывшим Советским Союзом ширина колеи на протяжении 50 км соответствует российским стандартам, однако около 500 км второстепенных линий — узкоколейки. Среди них особенно выделяются дороги для перевозки леса по стране. В настоящее время пользуются большой популярностью туристические поездки по ним на ретро поездах.

За более чем сорок лет коммунистического режима железные дороги стали основным транспортом страны, произошла их модернизация с заменой паровых локомотивов на современные дизельные и электрические машины. Первая электрифицированная линия железной дороги была введена в эксплуатацию 9 декабря 1965 г. между городами Брасов и Предил. Вскоре протяженность электрифицированных линий достигла 4000 км.

БОЛГАРИЯ.

Первые железные дороги в Болгарии были построены, когда большая часть страны еще находилась под властью Турции. Османское правительство поручило строительство британской компании, управляемой политиком Уильямом Глэдстоуном. Эта железная дорога брала начало у порта Русе на Дунае и тянулась до Варны на побережье Черного моря.

Железная дорога Русе - Варна знаменита не только протяженностью в 223 км, но и тем, что была построена в рекордные сроки — всего за два года. 7 ноября 1866 г. состоялось торжественное открытие первой железнодорожной линии в Болгарии.

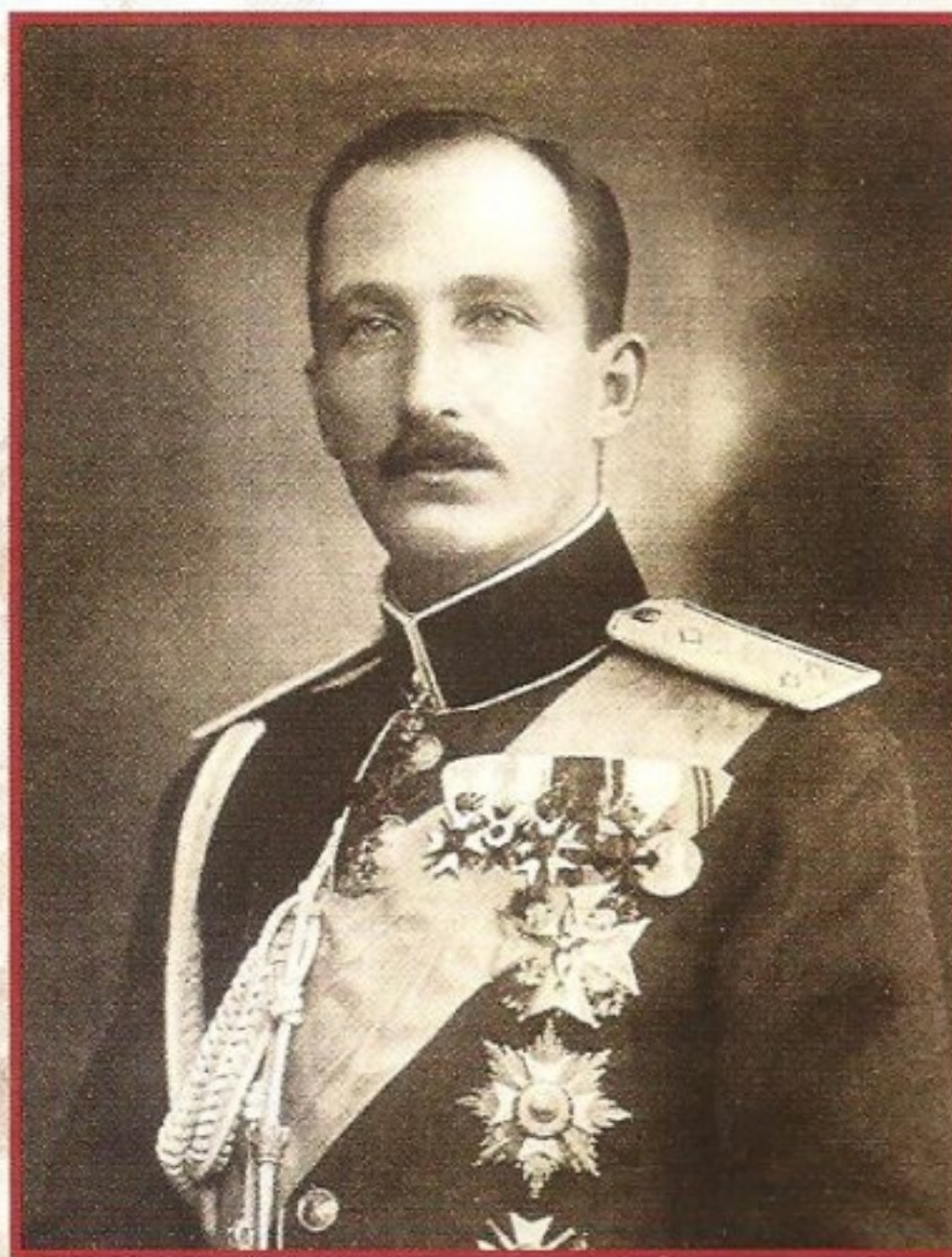
После открытия этой дороги место англичан занял немецкий финансист Морис Гирш, которому

За более чем сорок лет коммунистического режима железные дороги стали основным транспортом страны.

Король-машинист

В течение века легендарный Восточный экспресс перевозил выдающихся деятелей политики и экономики, а также представителей светского общества Европы по пути, пересекающему часть Румынии и Болгарии. Среди этих людей выделялась необычная личность. В отличие от других путешественников он сам предпочитал управлять поездом. Речь идет о болгарском царе Борисе III (1894-1943).

Увлечение Бориса III железной дорогой началось еще с игрушечного паровоза, который подарил ему отец, царь Фердинанд I. Так же, как и его отца, Бориса очень интересовала техника, особенно локомотивы. Благодаря своему детскому увлечению Борис III в 1910 г. сдал экзамен



▲ Борис III Болгарский

на железнодорожного механика (машиниста).

Со временем Борис III Болгарский в совершенстве овладел профессией машиниста и, отправляясь в официальные поездки на поезде, имел привычку, надев голубой рабочий комбинезон, самолично управлять локомотивом. В газетах нередко появлялись фотографии царя, сидящего в будке паровоза.

Это хобби однажды привело экстравагантного монарха к аварии, когда он управлял Восточным экспрессом. Борис, как обычно, открыл топку, чтобы подбросить угля, в это время произошел взрыв, оставивший ему на память несколько ожогов.



▲ Ретро паровоз Румынско-Молдавской компании CFF. Одна из немногих машин для сохранившейся в Румынии узкоколейки.

турецкое правительство поручило строительство магистрали от Константинополя до города Белово, открытой в 1873 г.

Так же, как и в других странах, например в Венгрии, железные дороги сыграли определяющую роль в борьбе Болгарии за ее суверенитет. Многие болгарские революционеры работали на железной дороге. Не удивительно также, что получение большей независимости от турок произошло во многом благодаря решениям нового правительства Болгарии о национализации железнодорожных компаний в 1885 г.

Компания «Болгарские государственные железные дороги» (Български държавни железници; БДЖ), основанная 10 августа 1888 г., по-прежнему руководит деятельностью отрасли в Болгарии. В разгар подъема национального самосознания,

Компания «Болгарские государственные железные дороги» по-прежнему руководит деятельностью отрасли в Болгарии.

строительство ветки из Цариброда в Софию и Варкарел стало знаковым в истории железных дорог страны, так как эта ветка, открытая 1 августа 1888 г., целиком и полностью была спроектирована и построена болгарскими инженерами.

Компания БДЖ инициировала постройку новых международных линий, связывающих соседние страны: Румынию, Грецию и Сербию. Строитель-

ство продолжалось и во время Второй мировой войны. Торжественное открытие линии, соединяющей Софию с портом Бургас на Черном море, состоялось в 1962 г.

В Болгарии, как и в Румынии, во время коммунистического периода железные дороги заняли ключевое место в транспорте страны и так же подверглись значительной модернизации. В 1963 г. была введена в эксплуатацию электрическая тяга, на которую вскоре было переведено около 60% всех линий. На настоящий момент железные дороги Болгарии насчитывают 4049 км линий со стандартной европейской шириной колеи (1435 мм), из которых 2710 км электрифицированы. Кроме того в стране существует и узкоколейная дорога шириной 760 мм для передвижения дизельных составов. Среди них выделяется красочный туристический маршрут Разлог - Добриниште. Одна из интереснейших железнодорожных линий в Болгарии — узкоколейка из Септември в Добриниште длиной 125 км, которая идет по горной местности среди живописных пейзажей.

ГРЕЦИЯ

После нескольких веков господства турок, продолжительной и кровопролитной войны за независимость в начале XIX в. обедневшая и истощенная Греция была не способна вкладывать средства и силы в развитие нового вида транспорта. Железные дороги, помимо сложности их строительства, представлялись не самым предпочтительным видом транспорта для страны со сложным рельефом и множеством островов. Поэтому поезда на этой прекрасной древней земле появились с большим опозданием. В течение многих лет в Греции существовал только небольшой участок железной дороги протяженностью в 8,8 км между Афинами и портом Пирей. Планы его строительства появились еще в 1835 г., но они невероятно долго согласовывались. Лишь спустя 22 года был подписан контракт, и начались работы. Целых 12 лет потребовалось, чтобы проложить линию длиной всего 8800 м (ширина колеи 1000 мм), завершилось строительство в 1869 г.

Вплоть до 1954 г. этой старейшей в Греции железнодорожной линией владела частная компания «Железные дороги Пирей, Афин и Пелопоннеса» (Piraeus, Athens and Peloponnese Railways), затем дорога была национализирована и в 1962 г. передана под управление Греческих государственных железных дорог.

После нескольких веков господства турок, продолжительной и кровопролитной войны за независимость в начале XIX в. Греция была не способна вкладывать средства и силы в развитие железных дорог.

Развития железных дорог в Греции пришлось ждать много лет. В 1881 г. премьер-министр Александрос Кумундурос подписал контракты с представителями западных фирм на строительство сети железных дорог со стандартной шириной колеи. В 1882 г. железнодорожные линии соединили Афины с Коринфом и в 1887 г. дошли до городов Патры и Нафплион. Тем не менее, несколькими годами позже новый глава правительства Харилаос Трикупис отменил все контракты и сосредоточил усилия на строительстве новой линии с шириной колеи 1000 мм. Поэтому греческая железная дорога исторически разделилась на стандартную по ширине на севере страны и на узкоколейную на юге. Линии железной дороги по плану Трикуписа строили целых 25 лет. Они соединили порт Волос с городом Каламбака, а Афины с городом Лаврион.

В самом конце XIX в. строительство дорог оживилось. К 1909 г. было проложено уже 1606 км железнодорожных линий, в том числе и линии стандартной ширины. В 1918 г. было завершено строительство линии длиной 506 км, соединившей Афины с городом Салоники, который вошел в состав страны во время войны на Балканах в 1912 г.

Разделение греческой железной дороги на стандартную на севере и узкоколейную на юге, с шириной 1435 мм и 961 мм соответственно, влечет за собой значительные неудобства при ее эксплуатации. В связи с этим в последние годы разработаны многочисленные программы по модернизации железных дорог, включающие в себя, кроме прочего, и постепенную трансформацию в стандартную ширину линий Афины – Коринф и Афины – Патры. ●



General Motors EMD GP40-2 (1972)

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ



SLM HGE 4/4 II
Фантастическое
путешествие по Швейцарии