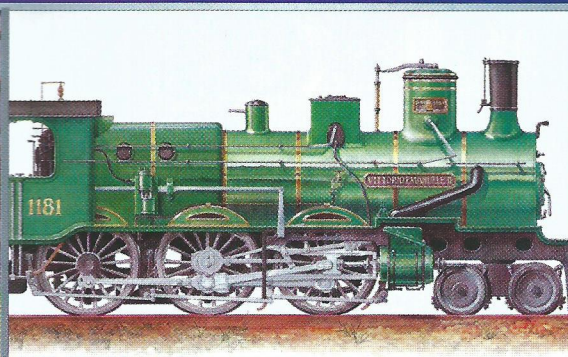
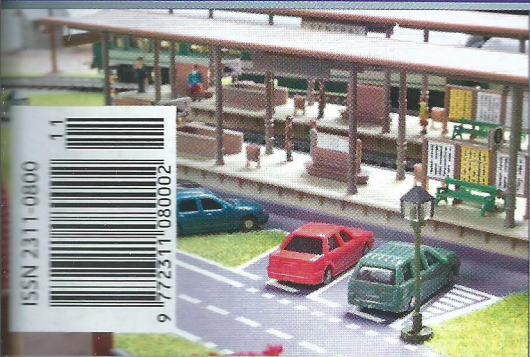


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



11



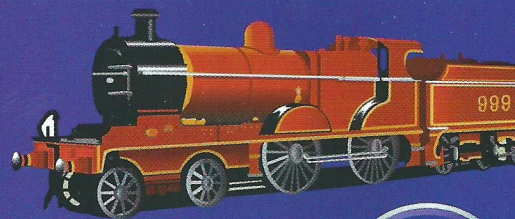
УСТАНОВКА ПЛАТФОРМЫ
СТАНЦИИ

ПАРОВОЗ «ВИКТОР ЭММАНУИЛ II»
ТИПА 2-3-0

КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ
В МОСКВЕ

ISSN 2311-0800
9 772311 080002

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



11

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Установка платформы станции

Как оформление, так и расположение платформы зависит от вашего выбора, поэтому не спешите ее окончательно прикреплять.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз «Виктор Эммануил II» типа 2-3-0

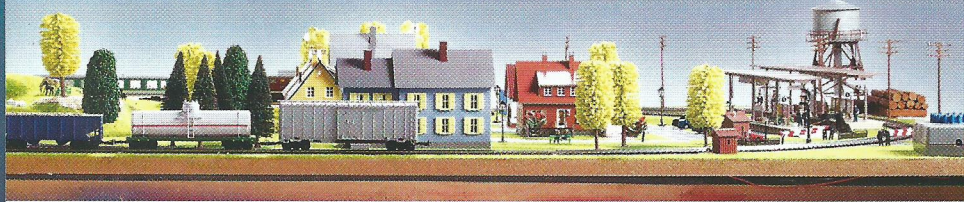
Мощные и надежные паровозы для высокогорных трасс с большими уклонами и тоннелями носили имена итальянских королей.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Киевский вокзал в Москве

От Киевского вокзала, оформление которого посвящено победе в Отечественной войне 1812 года, можно дойти до мест, связанных с этим историческим событием.



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.electrotrain.ru или связавшись с нами по телефону: **8-800-70-737-70** (звонок бесплатный). Написать нам можно по адресу: «Иглмоос Эдишинз», а/я 71, г. Ярославль, 150961.

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: **8-800-70-737-70** (звонок бесплатный) или на сайте: www.electrotrain.ru.

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: www.eaglemoss.ru/shop или позвонив по телефону: **8-800-70-737-70** (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.electrotrain.ru.

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 11

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 «Иглмоос 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: eaglemoss@dz.ru

www.eaglemoss.ru

Главный редактор:

Павел Звонков

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 249 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 «Иглмоос 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@eaglemoss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор:

Наталья Павловская

Ответственный за выпуск:

Юлия Свиридюк

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн»,

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

Импортер и дистрибутор:

ООО «РЭМ-ИНФО», переулок

Козлова, д. 7, 220037, г. Минск, РБ,

тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

Univest Print
ООО «Университетский Полиграфический Центр»
01004, г. Киев, ул. Дегтеревская, 44-Б

Тираж: 64 400 экз.

Сдано в печать 01.10.2014 г.

Менеджер проекта:

Джина Мэйхед

Директор по маркетингу:

Алекс Нил

Менеджер по маркетингу:

Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Кэролайн Гримшоу

© 2014 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмоос Эдишинз»

и ООО «Иглмоос Эдишинз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del

Libro, Curato Oscuro Fotografos;

6-10 © Club Internacional del Libro;

12-15 © Фотобанк Лори.

Детали для сборки являются неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно.

R921-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.electrotrain.ru



Установка платформы станции

Закончите оформлять платформу по своему вкусу. Проверьте, подходит ли вам название станции, расписание, реклама, и если что-то

не устраивает, измените. Поставьте платформу рядом с путями и убедитесь, что она не мешает свободному движению состава.



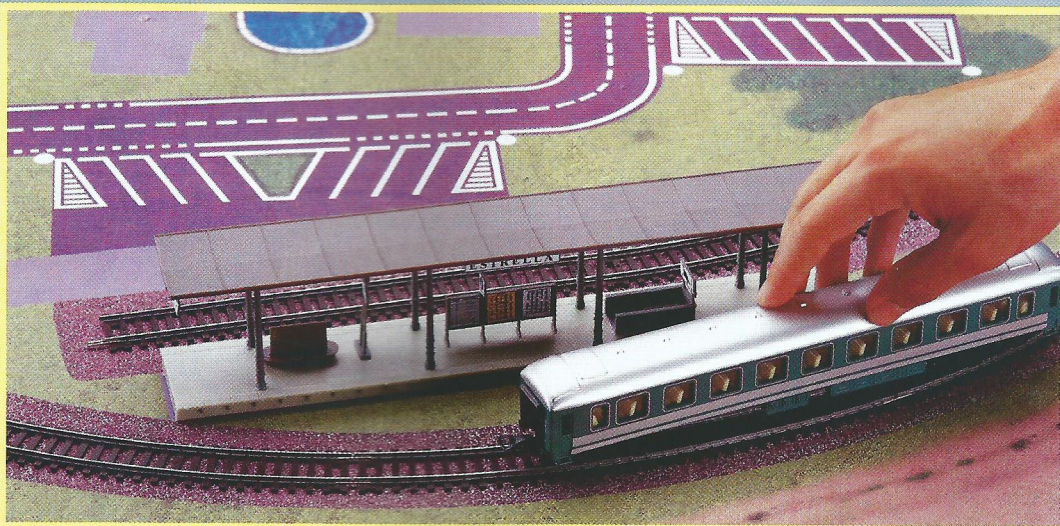
Инструменты и материалы

- Специальный клей для соединения деталей
- Небольшой резак или ножницы



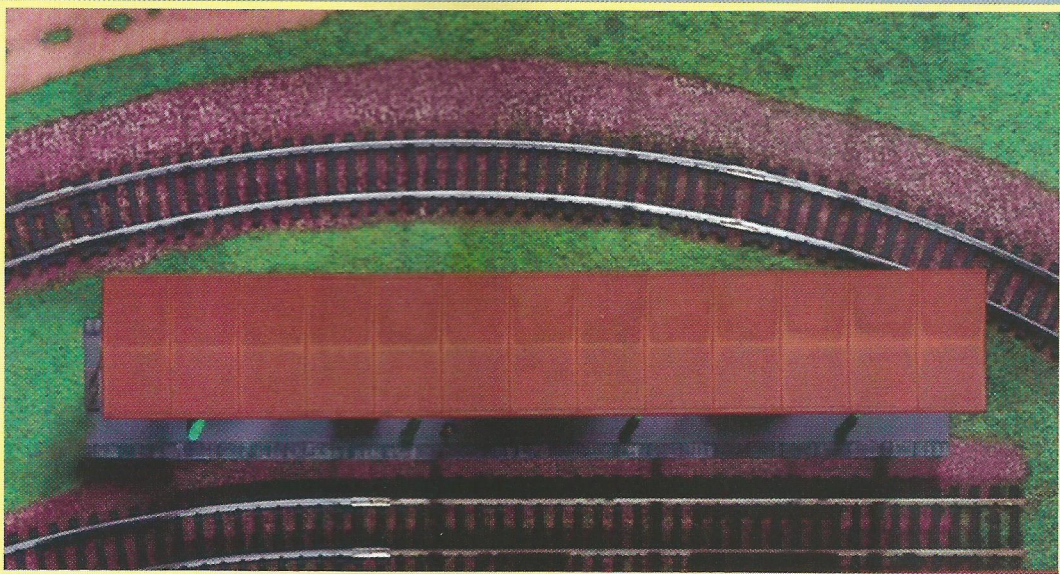
1

Перед тем как приклеивать платформу к основе макета, следует убедиться, что она не будет мешать движению поездов. Для этого установите платформу на свое место и передвигайте самый длинный вагон (пассажирский) по близлежащим путям, чтобы удостовериться, что он не задевает перрон.



2

Поместите платформу между путями, но пока не приклеивайте к основе макета. Возможно, потребуется ее чуть сдвинуть, когда будет готово все кольцо.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

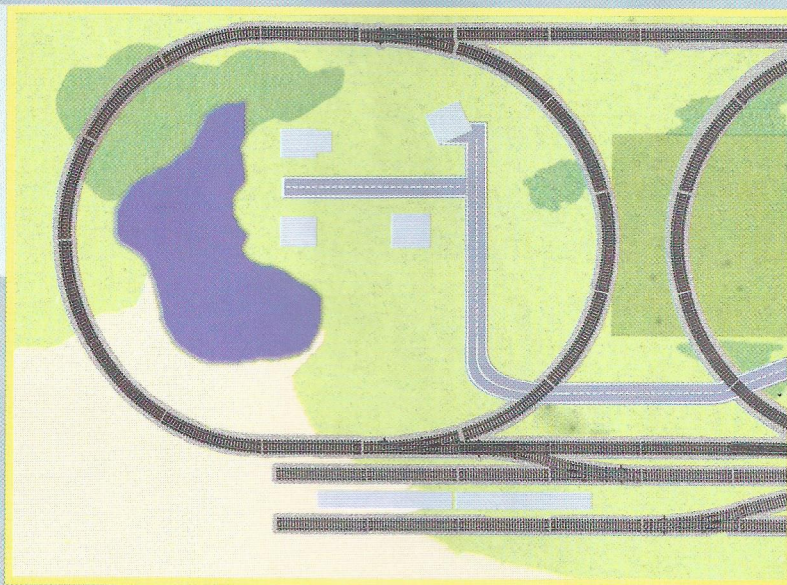
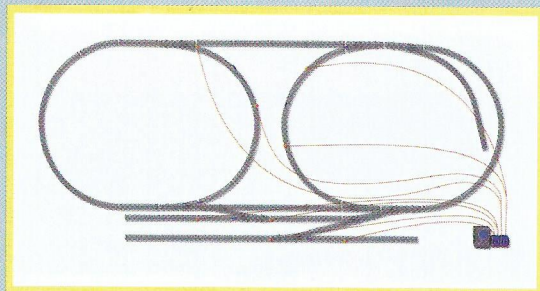
Проверьте, все ли детали на платформе оформлены по вашему вкусу. Вы всегда можете поменять название станции и рекламные плакаты на спинках скамеек. Если вы составите свое расписание движения поездов, платформа будет выглядеть еще реалистичнее.





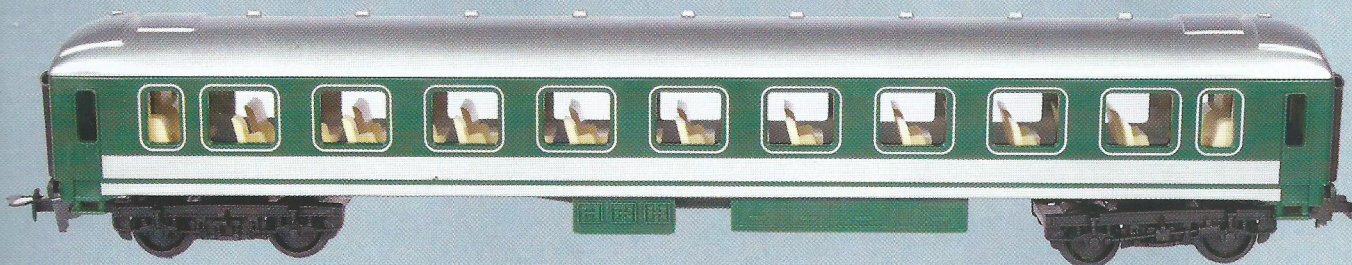
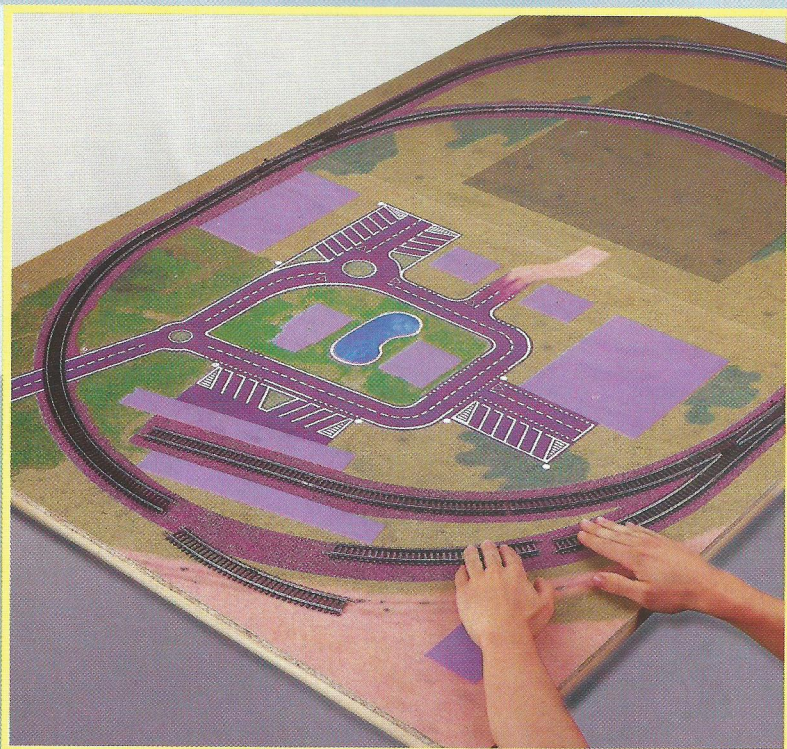
3

В следующих номерах журналов коллекции вы найдете советы, как удлинить пути, сделать запасные пути, устроить приемо-отправочную линию. Возможно, вы поменяете и положение платформы.



4

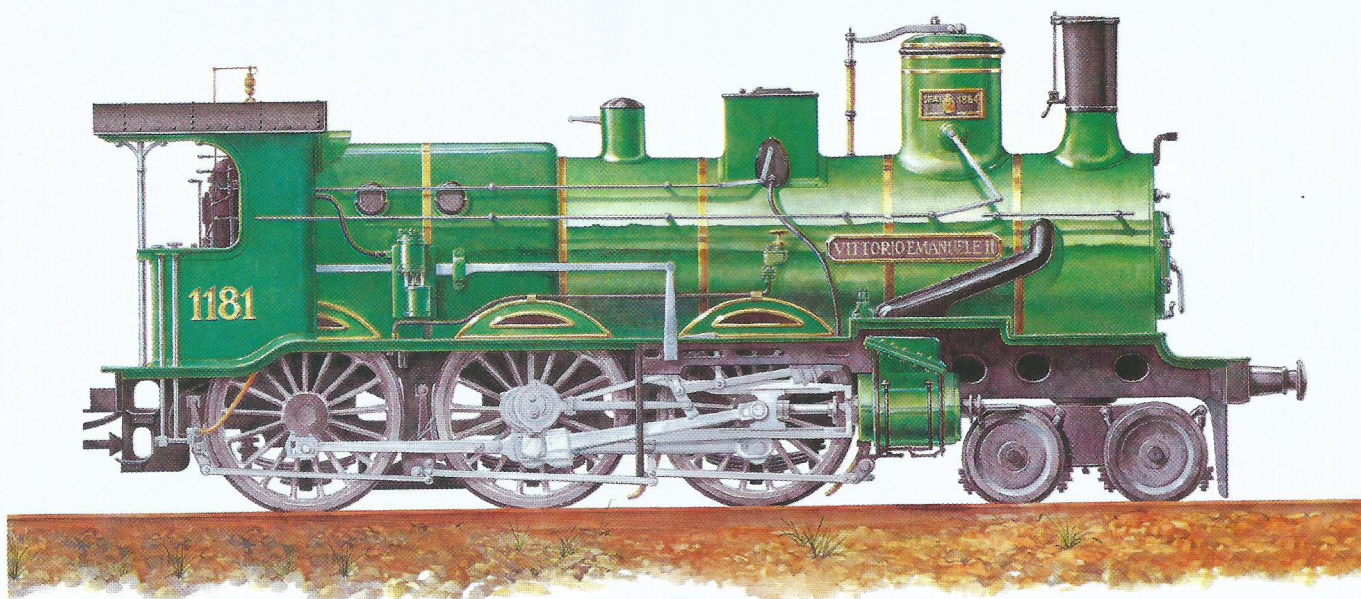
С этим номером вы получили часть следующего пассажирского вагона. С номером 12 вы получите вторую часть вагона и инструкции по его сборке. Части рельсового пути сохраняйте в надежном месте, пока у вас не будет достаточно звеньев для сборки всего кольца. Не крепите их сейчас к основе макета. В других номерах мы расскажем, как это лучше сделать.



11

Паровоз «Виктор Эммануил II» типа 2-3-0

Железная дорога «Альта Италия» (SFAI), 1884 год



В 60-е годы XIX века в странах с горным ландшафтом, находящихся в самых разных уголках планеты (Швейцарии, Австрии, США, Новой Зеландии), активно строили высокогорные железные дороги. Это стало возможным благодаря стремительному развитию железнодорожной техники, в частности существенному увеличению мощности локомотивов.

«ВИКТОР ЭММАНУИЛ»

Если еще недавно казалось утопией давление пара 10 или 11 кг/см², то теперь нормальным считалось давление до 14 кг/см². На заводе в Турине инженер-механик железнодорожной компании «Альта Италия» Чезаре Фрескот разработал локомотив «Виктор Эммануил», ничем не уступавший самым мощным машинам других компаний. Он предназначался для горных районов Северной Италии и получил имя в честь короля Сардинского королевства в 1802–1821 годах.

165-километровая железная дорога была открыта в 1853 году, после дорогостоящего девятилетнего строительства. Главную трудность представлял огромный уклон, начинавшийся прямо в порту Генуя и первоначально достигавший очень солидного

значения – 35 тысячных. Конструирование паровоза «Виктор Эммануил» совпало с прокладкой более пологой трассы, которую завершили в 1889 году. Несмотря на то что дорога стала на несколько километров длиннее, ее уклон уменьшился до 16 тысячных. Помимо способности преодолевать уклон, машина должна была обладать достаточной надежностью, чтобы пройти через самый длинный тоннель перевала Джови на Апеннинах на высоте 329 м. Первый паровоз «Виктор Эммануил» появился в 1884 году, ровно за год до того как «Альта Италию» поглотила компания «Система Медитерранео». В 1896 году на различных заводах («Ансалдо» в Генуе, «Миани и Сильвестре» в Милане и «Маффай» в Мюнхене) было построено уже 55 машин такого типа.

«ВИКТОР ЭММАНУИЛ II»

Этот локомотив с наружными цилиндрами прослужил до тех пор, пока в 1914 году не электрифицировали перегон Джови. «Виктор Эммануил» курсировал по нему с высокими для того времени скоростями на больших уклонах. На самых крутых участках пути ему удавалось идти со скоростью до 40 км/ч, а на прямых отрезках, конечно, значительно быстрее.

Паровоз «Виктор Эммануил II» типа 2-3-0

Железная дорога «Альпа Италия» (SFAI), 1984 год





Последним значимым изделием компании SFAI стал легендарный «Виктор Эммануил II», первый в Европе паровоз с осевой формулой 2-3-0 и один из лучших локомотивов высокогорья. Высокие склоны итальянских Апеннин побуждали к созданию машины с подобными техническими характеристиками. Большая мощность локомотива позволила эффективно обслуживать сложную дорогу, соединившую Турин, Милан и порт Генуя, перевоза как пассажиров, так и грузы.

ИТАЛЬЯНСКИЕ НОВШЕСТВА

Конструкцию «Виктора Эммануила» можно считать первой действительно итальянской. Сильно выдвинутая вперед поворотная тележка и короткая база придавали локомотиву грубоватый вид, но все окупали технические достоинства. Среди новшеств, внедренных на «Викторе Эммануиле», в первую

очередь необходимо выделить установку парораспределителя, разработанного братьями Гудж для британских компаний, в которых они работали. Механизм отличался тем, что, благодаря изменению положения небольшого штока между эксцентриков и направляющих шатунов, вместо одного впуска и выпуска стало возможным использовать работу расширяющегося и охлаждающегося пара.

Фрескот одним из первых создал вариант современной системы камеры сгорания, которая в сочетании с удлиненными котлами давала заметное улучшение сгорания благодаря изогнутой форме трубок топki, объем которой таким образом увеличивался. Кроме того, проблема длины труб, которая могла вызывать ухудшение тяги, решалась закреплением жаровых труб топki в котле. Подобные новшества привели к увеличению давления пара с 10 до 11 кг/см².

Тоннели и железные дороги высокогорья

Тоннель, по которому проходил «Виктор Эммануил II», в свое время прославился 8-мильной (12,87 км) длиной, но он отнюдь не был первым сооружением подобного рода. Среди первых подобных строений упоминается тоннель в Англии длиной 1,6 км, сооружение которого приписывают строителю Бриджуотерского канала Джеймсу Бриндли. И все-таки пионером строительства тоннелей принято считать британца И. К. Брюнеля, чей тоннель Бокс Хилл длиной 3,2 км вызвал панику среди пассажиров, никогда не ездивших под землей. Этот тоннель на железной дороге между Бристолем и Лондоном, сданный в эксплуатацию в 1841 году и построенный в различных грунтах (глина, известняки, супесь), стоил жизни сотням рабочих. В это же время на линии Лондон – Бирмингем отец и сын Стефенсоны построили восемь тоннелей, самый большой из которых, Килсби, имел длину около 2,5 км.

За три года до открытия итальянской линии начала действовать канадская трансконтинентальная железная дорога, строители которой столкнулись с трудной

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1884 год
Производитель:	«Ансалдо», Генуя, Италия; «Миани и Сильвестре», Милан, Италия; «Маффай», Мюнхен, Германия
Тяговое усилие, кг:	6958
Нагрузка на ось, кг:	16 100
Цилиндры, мм:	(2) 470 × 620
Диаметр ведущих колес, мм:	1675
Поверхность нагрева котла, м ² :	124
Давление пара, кг/см ² :	10
Площадь колосниковой решетки, м ² :	2,25
Топливо (кокс), т:	3,51
Вода, м ³ :	10
Сцепной вес, кг:	48 080
Общий вес, кг:	84 130
Общая длина, мм:	16 500

задачей прокладки пути через болота и гранитные скалы. Инженерам удалось обуздать сложный рельеф, соорудив множество тоннелей, таких как Джекфши или Конно. Аналогичные проблемы при строительстве проходившей по Скалистым горам линии Денвер – Рио-Гранде решил неудобно проложенный тоннель Алпайн, открытый в 1881 году.

Киевский вокзал в Москве

Это здание не случайно называют одним из красивейших в Москве – оно признано памятником архитектуры и инженерного искусства. Как в начале XX века оно восхищало монументальностью и новизной, так и сегодня воспринимается как образец гармонии, который прекрасно вписывается в любой архитектурный ансамбль.

► Брянский, а позднее Киевский вокзал в советское время. Советская открытка.

Строительство вокзала (1912–1918) пришлось на годы Первой мировой войны, Февральской и Октябрьской революций и Гражданской войны. Однако работы по возведению здания шли строго по плану, и 18 февраля 1918 года от обновленной платформы отправился первый поезд. К этому времени станция существовала уже 19 лет, первоначальный вокзал выглядел очень непрезентабельно и назывался Брянским. Киевским он стал только в 1934 году.

ВМЕСТО ОГОРОДОВ

В конце XIX века правление Общества Киево-Воронежской железной дороги решило вести железнодорожную трассу к Москве со стороны Брянска и обратилось к властям за разрешением построить грузовую и пассажирскую станцию на участке «Бережковские огороды» в Дорогомиловской слободе. Здесь были в основном огороды, дровяные склады, пустоши и, чтобы разместить железнодорожное хозяйство, не требовалось крупных затрат на снос строений. Кроме того, Дорогомилово было единственным местом в Москве, в котором железнодорожные перевозки легко было увязать

▼ Только в дальнем сообщении вокзал обслуживает более 7 тыс. пассажиров зимой и свыше 30 тыс. летом.



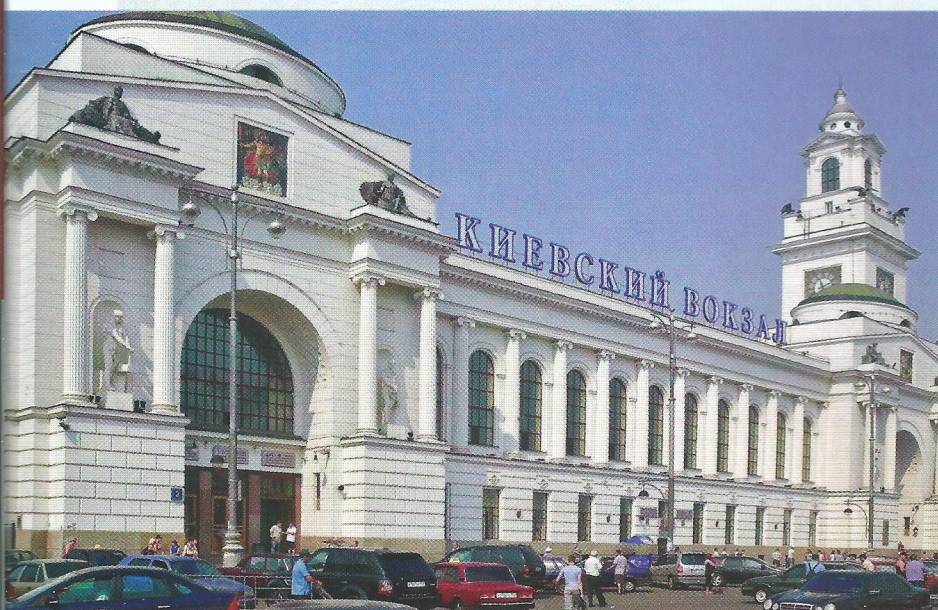
с Москвой-рекой и развивающимся судоходством. Дума разрешение дала, но с условием: обновить и расширить обветшавший Бородинский мост и обустроить набережную Москвы-реки от моста до владений железной дороги.

29 июня 1899 года состоялось освящение помещений Брянского вокзала, а 1 августа открытие железной дороги. По новой линии ходили всего два пассажирских поезда, но товарные перевозки непрерывно росли.

Первое здание вокзала отнюдь не украшало город и быстро стало мишенью для всяческих насмешек прессы. Это была унылая вытянутая постройка провинциального вида с двумя подъездами, куда с трудом протискивались приезжие с узлами и чемоданами. В карикатурах и памфлетах высмеивали и уездный облик здания, и скупость железнодорожной компании.

ПОД ЗАЩИТОЙ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Наступил 1912 год. Это был год столетия Бородинской битвы и победы в Отечественной войне 1812 года. А ведь дорога от Брянского вокзала шла имен-





но через места, овеянные славой русского оружия. Правление Общества железной дороги выделило деньги на строительство нового вокзала. Главным архитектором проекта стал И. И. Рерберг, а его сотрудником – В. К. Олтаржевский. Работы начали 28 мая 1914 года. Удивительно, но ни война, ни смена режима, ни первые бурные и нищие годы совет-

ской власти не остановили и даже не сбили график строительства вокзала. Возможно, великое событие столетней давности, под знаком которого возводили вокзал и которому посвящен весь его облик, хранило все эти годы строительство и его участников.

Сама тема продиктовала архитекторам остановиться не на модном в то время стиле модерн, а на неоклассицизме. Главный фасад здания симметричный, строгий, торжественный, величественный. Это впечатление достигается за счет простых повторяющихся элементов. Две почти кубические боковые башни увенчаны двускатным фронтоном и низким куполом на низком же барабане и квадратном основании. Башни выглядели бы слишком приземистыми, если бы не огромные арки в три этажа, почти во всю стену, наполовину прозрачные. Справа и слева от арок – отделенные колоннами ниши со скульптурами. Плоскость длинной стены, соединяющей башни, подчеркивают два яруса окон: предельно простых, прямоугольных на первом этаже и полукруглых, как и арки-входы, высоких, в два этажа, чередующихся с колоннами на втором ярусе.

Классически простая, легкая, изящная башня, вынесенная правее, нарушает симметрию. Четыре орла по углам башни, так напоминающие орлов с памятников Бородинского поля, настенная и плафонная живопись художников И. И. Нивинского и Ф. И. Рерберга в интерьере здания подчеркивают



▲ И. И. Рерберг. Фотография начала XX века.



▼ Вид на Киевский вокзал. Открытка. 1927 г.





▲ Киевский вокзал. Аэроэкспресс в аэропорт Внуково на станции.

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Интересно, что оба архитектора, строившие Киевский вокзал, и Рерберг, и Олтаржевский, родились в семьях железнодорожных инженеров. Оба уже имели немалый профессиональный опыт, для обоих этот проект не был первым, но стал значимым и принес известность. Рербергу вскоре поручили реконструкцию Большого театра и строительство Центрального телеграфа. Олтаржевский участвовал в проектах гостиницы «Украина» и Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (будущей ВДНХ) и стал крупнейшим специалистом по высотному строительству.

связь всего сооружения с памятью о победе в войне 1812 года. Скульптурные фигуры на фасаде вокзала (кстати, сделанные из нового в то время материала – бетона) и рельефы внутри вокзала олицетворяют промышленность и сельское хозяйство юга и выполнены молодым скульптором С. С. Алешиным.

ДЕБАРКАДЕР

Истинной же сенсацией стало совершенно необыкновенное для того времени, да и сегодня производящее сильное впечатление перекрытие над железнодорожными перронами, созданное по проекту архитектора В. Г. Шухова. Этот инженер прославился еще в конце XIX века изобретениями в области нефтяной промышленности и строительства, в частности применением металлических сетчатых оболочек строительных конструкций. Сегодня же его помнят как автора башни для радиостанции на Шаболовке в Москве. Работая над созданием несущих конструкций, Шухов всегда так сильно влиял на окончательный проект зданий, что невольно становился соавтором архитекторов. Так произошло и с Киевским вокзалом: участие архитектора Шухова определило наиболее впечатляющую черту этого сооружения.

Огромное пространство над платформами длиной 321 м и шириной 47 м Шухов перекрыл большепролетными остекленными арочными конструкциями высотой 30 м. Ажурные металлические перекрытия выполнила фирма Александра Бари. Когда поезд въезжает под необычный, полупрозрачный, легкий и одновременно грандиозный свод, это производит впечатление на всех пассажиров, даже на тех, кто постоянно пользуется этой железнодорожной линией.

В 2003–2004 годах дебаркадер (платформы с навесом) пришлось капитально реставрировать – к этому времени около 80 % металлоконструкций подверглось коррозии и деформации. Все работы провели в соответствии со старинными чертежами, и внешний вид перекрытия остался прежним. Новый дебаркадер остеклен листами из монолитного поликарбоната со специальной защитой от ультрафиолетовых лучей, а клепаные металлические конструкции (кроме нескольких) заменены сварными. Кроме того, на вокзале обновлены конструкции самих платформ и проложены дополнительные железнодорожные пути.

ОЖИВЛЕННОЕ МЕСТО

Современный Киевский вокзал – очень оживленное место. Это пассажирский терминал станции Москва-Пассажирская-Киевская Московской железной



дороги. Грузовые поезда теперь останавливаются в 4 км от Киевского вокзала – на станции Москва-Сортировочная. От Киевского вокзала идут электропоезда до станций Солнечная, Лесной Городок, Апрелевка, Нара, Малоярославец, Бекасово-1, Новопеределкино, Аэропорт и Калуга. Отсюда каждый час отправляются экспрессы в аэропорт Внуково. Скорые и пассажирские поезда с Киевского вокзала идут в Брянск, Киев и другие крупные города Украины, Молдавию, Венгрию и Болгарию.

На вокзале 12 путей, 11 платформ и 12 тупиков. К вокзалу примыкают и с ним соединяются три станции метро с названием «Киевская»: Кольцевой, Арбатско-Покровской и Филевской линий.

От вокзала можно сразу пройти в Европейский торгово-развлекательный центр, выйти на площадь Европы и полюбоваться на абстрактную скульптуру бельгийца Оливье Стребеля, пытаясь угадать в переплетении нержавеющей труб, где прекрасная Европа, а где Зевс, который ее похищает. Можно перейти через Москву-реку по крытому пешеходному мосту. Но настоящие ценители истории России, конечно, отправятся по Бородинскому мосту или Большой Дорогомиловской улице к Кутузовскому проспекту мимо Дорогомиловской заставы, которая столь неприветливо встретила Наполеона, сквера с памятником П. И. Багратиону к Музею-панораме «Бородинская битва» и памятнику М. И. Кутузову.

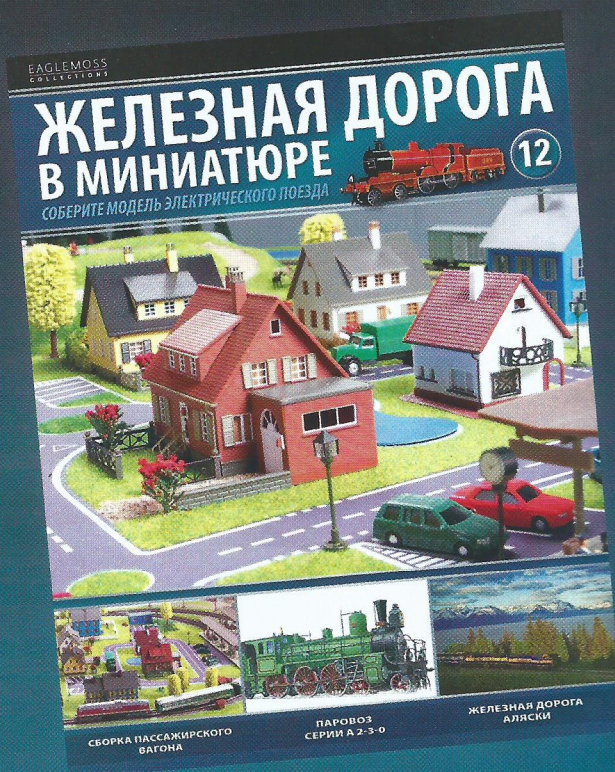
КОНЕЧНЫЕ СТАНЦИИ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ С КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА

Анапа
Брянск
Будапешт
Жмеринка
Киев
Кишинев
Климов
Ковель
Львов
Николаев
Одесса
София
Сумы
Хмельницкий

▼ На башне вокзала высотой 51 м установлены механические часы. Кроме кремлевских курантов, таких в Москве больше нет. Раз в два дня их заводят и проверяют точность.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 12



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Если первый пассажирский вагон вы получили готовым, то второй вам предстоит собрать самостоятельно.

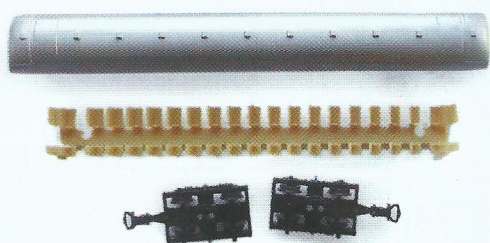
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

На рубеже XIX и XX веков несколько русских заводов изготовили 533 паровоза серии А для железных дорог России.

ПОД СТУК КОЛЕС

Железная дорога самого северного штата США, Аляски, соединяется с другими штатами с помощью паромных переправ.

С выпуском 12:



ВТОРАЯ ПОЛОВИНА ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА



УЧАСТОК ПОВОРОТНОГО
РЕЛЬСОВОГО ПУТИ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru