

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

Рекомендуемая розничная цена 199 руб.  
Розничная цена 34,90 грн

# ЛОКОМОТИВЫ

## МИРА

Коллекция масштабных моделей

2

**ОБЕРВАЙСБАХ И ШВАРЦАТАЛЬ**

Из Роттенбаха в Кацхютте

Необычный поезд



**АВТОМОТРИСА**

VT 641

**ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Первые поезда в России

**DeAGOSTINI**



## «Локомотивы мира»

Выпуск №2, 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 Паблишинг», Украина

Юридический адрес:

01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ

Министерства юстиции 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: 199 руб.

Розничная цена: 34,90 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: 18.03.2014 г.



# OBS

## Необычный поезд в центральной Германии

Эта железная дорога пролегает на территории Тюрингии в центральной Германии и состоит из равнинной и горной частей. Первая, названная Шварцатальбанн, протянулась между городами Кацхютте и Роттенбах. Посередине между ними расположена узловая станция Обстфельдерсчмиеде. От неё вбок начинается горное ответвление — линия фуникулера Бергбанн с пересадочным пунктом Лихтенхайн и короткое верхнее продолжение в виде железнодорожной линии Лихтенхайн — Курсдорф по территории плато. Главный вокзал низинной железнодорожной линии Шварцаталь, связывающей города Роттенбаха и Обстфельдерсчмиеде, был построен в 1900 году, а в 1923 году заработал фуникулер Обстфельдерсчмиеде — Лихтенхайн.

Три уникальных электрических моторвагона серии 479, сконструированные в период с 1970 по 1974 год с использованием комплектующих поездов S-Bahn — городской железной дороги Берлина, курсируют между верхней станцией фуникулера и городом Курсдорф в глубине горного плато.



ОБЕРВАЙСБАХ И ШВАРЦАТАЛЬ

ИЗ РОТТЕНБАХА В КАЦХЮТТЕ

## ЛИНИЯ ШВАРЦАТАЛЬ ОТ РОТТЕНБАХА ДО КАЦХЮТТЕ

**Ж**елезнодорожная линия Шварцаталь, соединяющая города Роттенбах и Кацхютте, является исторической жемчужиной для любителей железной дороги и путешественников по долине реки Шварца и одновременно местным транспортным средством. Линия обслуживается современными моделями поездов с дизельным двигателем серии VT 641. В настоящее время их средняя скорость на этой дороге составляет 60 км/ч. Иногда по дороге пускают ретро-поезд серии VT 772, который в Германии известен как «такси для поросят». Периодически на линию также выходят поезда на паровой тяге.

Железная дорога проходит по горной местности с крутыми склонами, покрытыми хвойными лесами, от города Роттенбах на юге земли Тюрингия недалеко от города Бад-Бланкенбург. Дальше поезд едет по долине реки Шварца. Путь вдоль русла реки несколько лет назад был закрыт на реконструкцию, но в 2002 году дорога была модернизирована и вновь начала действовать. После остановки в городе Шварцбург поезд следует в Кацхютте. На полпути состав останавливается в Обстфелдерсмиеде,



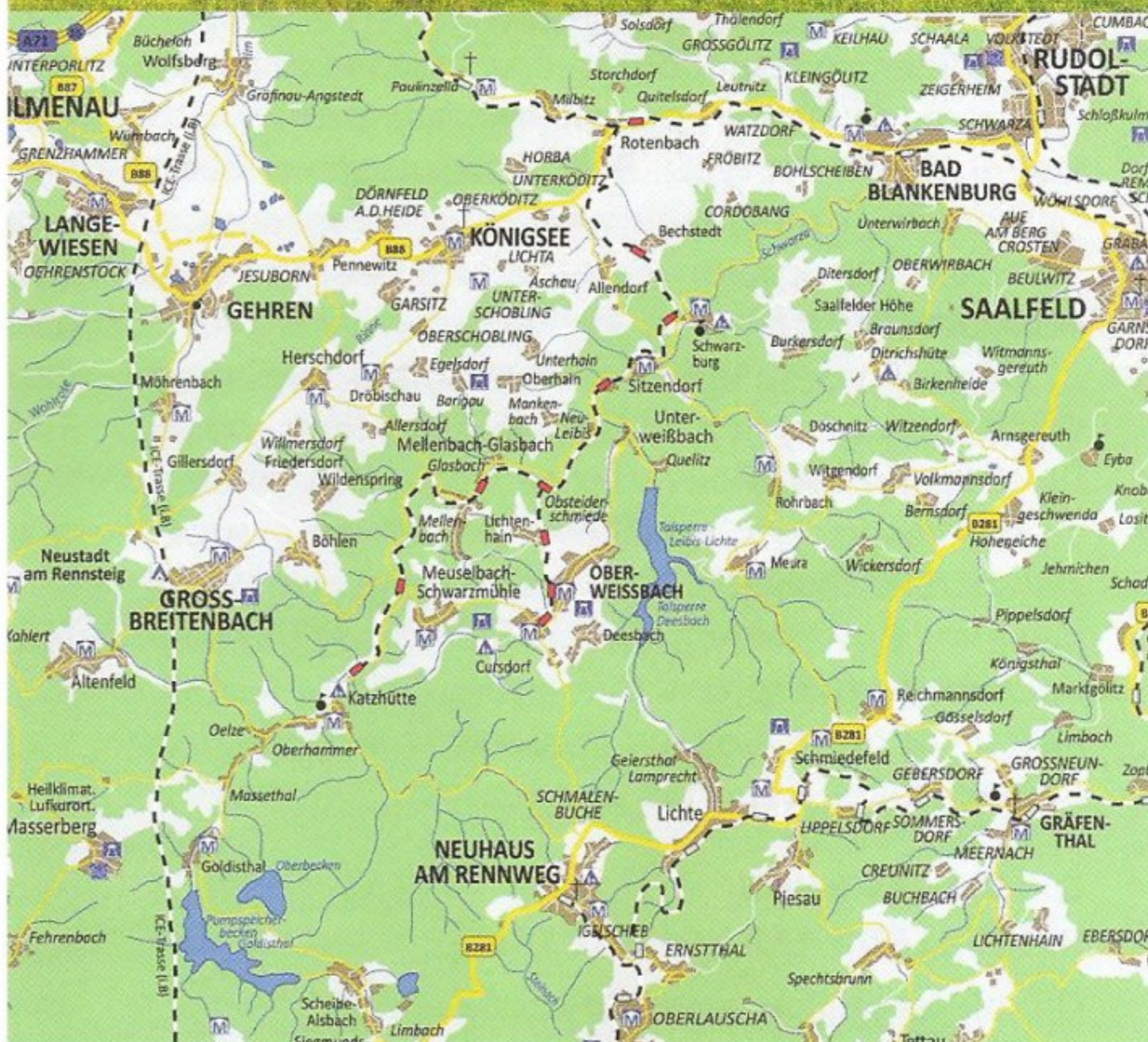
◀ Нижняя станция фуникулера Oberweissbacher Bergbahn. Поезд отсюда по горизонтальной части плато доходит до станции Лихтенхайн. Систему создал инженер Вольфганг Базелер, вдохновленный швейцарскими дорогами.

Дизельпоезд schwarzatalbahn, называемый «китом» из-за его своеобразного носа, пересекает идиллические горные пейзажи. Ниже представлена карта региона. ▶



где находится станция фуникулера Oberweissbacher Bergbahn. Канатная дорога соединяет железнодорожную линию Шварцаталь и плато, на котором расположен город Обервайсбах.

Лихтенхайн – станция фуникулера, расположенная на самой вершине, поэтому ее еще называют «станция на высоте». Оттуда дорога идет до городов Обервайсбах и Курсдорф – популярного места отдыха в Тюрингенском лесу.





## МАРШРУТ ФУНИКУЛЕРА ОБЕРВАЙСБАХ

**З**дание железнодорожного вокзала Шварцаталь является прекрасным образцом местной архитектуры. В 2002 году здание было тщательно отреставрировано и оборудовано для людей с ограниченными физическими возможностями.

Первый поезд прошел по дороге в 1900 году, но на горном пути до Обервайсбаха, Курсдорфа, Лихтенхайна и Мойзельбаха возникло множество технических проблем, связанных с изрезанностью рельефа. В качестве радикального решения инженер-строитель Вольфганг Базелер предложил построить фуникулер — одноколейный рельсовый путь, по примеру известной горной железной дороги в Швейцарии.

### ОРИГИНАЛЬНАЯ ВРАЩАТЕЛЬНАЯ КОНСТРУКЦИЯ

Одной из отличительных особенностей дороги было наличие поворотного круга, с помощью

которого железнодорожные пути низинной дороги Шварцаталь напрямую сообщались с путем фуникулера и далее с рельсами на плато. Также необычно то, что специальный транспортный фуникулер способен перемещать с равнинной на высокогорную часть дороги целиком вагоны с грузами или пассажирами.

Полностью эта горная дорожная система начала функционировать в 1923 году. На протяжении пути в 1380 метров поезд пересекает потрясающие горные ущелья и густые леса Тюрингии. Максимальный уклон рельсового пути при разнице высот в 323 метра составляет рекордные 25% (12,25 градуса). Важно отметить, что хотя оба состава, и пассажирский, и грузовой, были реставрированы в 2002 году, сохранились оригинальные черты поезда образца 1923 года, особенностями которого стали наличие шасси, аналогичного автомобильному, и смотровой площадки, откуда путешественники могут на-

# ПАМЯТНИК ТРАНСПОРТУ И СИСТЕМЕ МЕХАНИЗМОВ

WWW.OBERWEISSBACHER-BERGBAHN.COM

В 1919 году власти городов Обервайсбах, Лихтенхайн, Курсдорф, Десбах и правительство Тюрингии основали компанию «Oberweissbacher bergbahn AG» для строительства и эксплуатации железной дороги. Учитывая сильно пересеченную местность этого района, в том же году было решено построить и фуникулер. После двух лет строительства 2,54 км путей между Лихтенхайном и Курсдорфом были открыты для движения, однако вскоре вышел из строя двигатель локомотива. Спустя некоторое время проблемы были решены, и в 1922 году начались первые пассажирские и грузовые перевозки.

В 1973 году был поставлен рекорд по перевозкам: 4245 пассажиров отправились по двадцати плановым маршрутам, а кроме того было организовано шестнадцать индивидуальных туров. В 1980 году эта железная дорога была объявлена историческим памятником, включая всю ее уникальную систему транспортных механизмов. К 2000 году стало понятно, что дорога нуждается в ремонте. На проведение ремонтных и реставрационных работ потребовалось два года. В 2002 году движение по горным маршрутам Обервайсбах и Шварцаталь возобновилось.



сладиться окрестными пейзажами. Поездка длится всего около восемнадцати минут, и пассажиры чувствуют себя очень комфортно, расположившись в удобных ретро-вагонах, следующих от станции Обстфелдерсчмиеде до главного терминала в Лихтенхайне. Здесь можно полюбоваться прекрасным зданием деревянного вокзала, построенного в характерном для этого района стиле. Еще одна местная достопримечательность — машинный зал с современной приводной техникой фуникулера, размещенной аналогич-

но исторической и уникальной для европейских подъемников.

## НЕ ТОЛЬКО ТУРИЗМ

Помимо выполнения развлекательной функции в качестве туристического объекта, фуникулер играет важную роль в развитии экономики региона, обеспечивая доставку товаров (угля, продовольствия, строительных материалов и т.д.) в города Лихтенхайн и Обервайсбах. Введение в строй горной железной дороги заметно оживило рынок производимой в этих городах продукции.

Здания станций выдержаны в архитектурном стиле, типичном для немецких горных деревушек: деревянные дома под крутыми скатами крыш.

Карта железнодорожных маршрутов Обервайсбах и Шварцаталь на земле Тюрингия.



# «БОЛЬШИЕ КИТЫ» НЕМЕЦКИХ МАРШРУТОВ

Одновагонный дизельпоезд (автомотрису) класса 641 (VT 641) производит немецкая компания Deutsche Bahn AG DBAG. Эти машины с дизельным двигателем относятся к семейству Alstom Coradia A TER. Они появились как совместный проект, с одной стороны, компании DBAG и компании «Национальные

железные дороги Франции», а с другой стороны, производителей железнодорожной техники DietrichFerroviaire и Linke-Hofmann-Buschon. Машины, сконструированные этими компаниями, в настоящее время называются Alstom LHB и Alstom DDF. Этот тип автотрис известен как «большой кит» из-за его своеобразной формы и больших размеров.

**Линия Шварцаталь** от Роттенбаха до Кацхютте была введена в эксплуатацию в 1900 году и претерпела полную модернизацию в 2002 году.

**Фуникулер Обервайсбах** был объявлен культурно-исторической ценностью.



## VT 641

- Двигатель: 514 кВт
- Ширина колеи: 1435 мм
- Межтележечная база: 17 500 мм
- Длина: 28 888 мм
- Ширина: 3 044 мм
- Высота: 3 818 мм
- Конструкционная скорость: 120 км/ч
- Общая масса: 55 т
- Мест в 1 классе: 8
- Мест во 2 классе: 55
- Откидных сидений: 17
- Высота подъема: 550 мм
- Осевая формула: (1A)'(A1)'
- Изготовитель: Alstom



При желании вы можете посетить **машинный зал фуникулера**, который находится на главной станции.

На дороге **Шварцаталь** также курсирует музейный рельсовый автобус **BR 772**, а несколько раз в год поезд ведет паровоз.

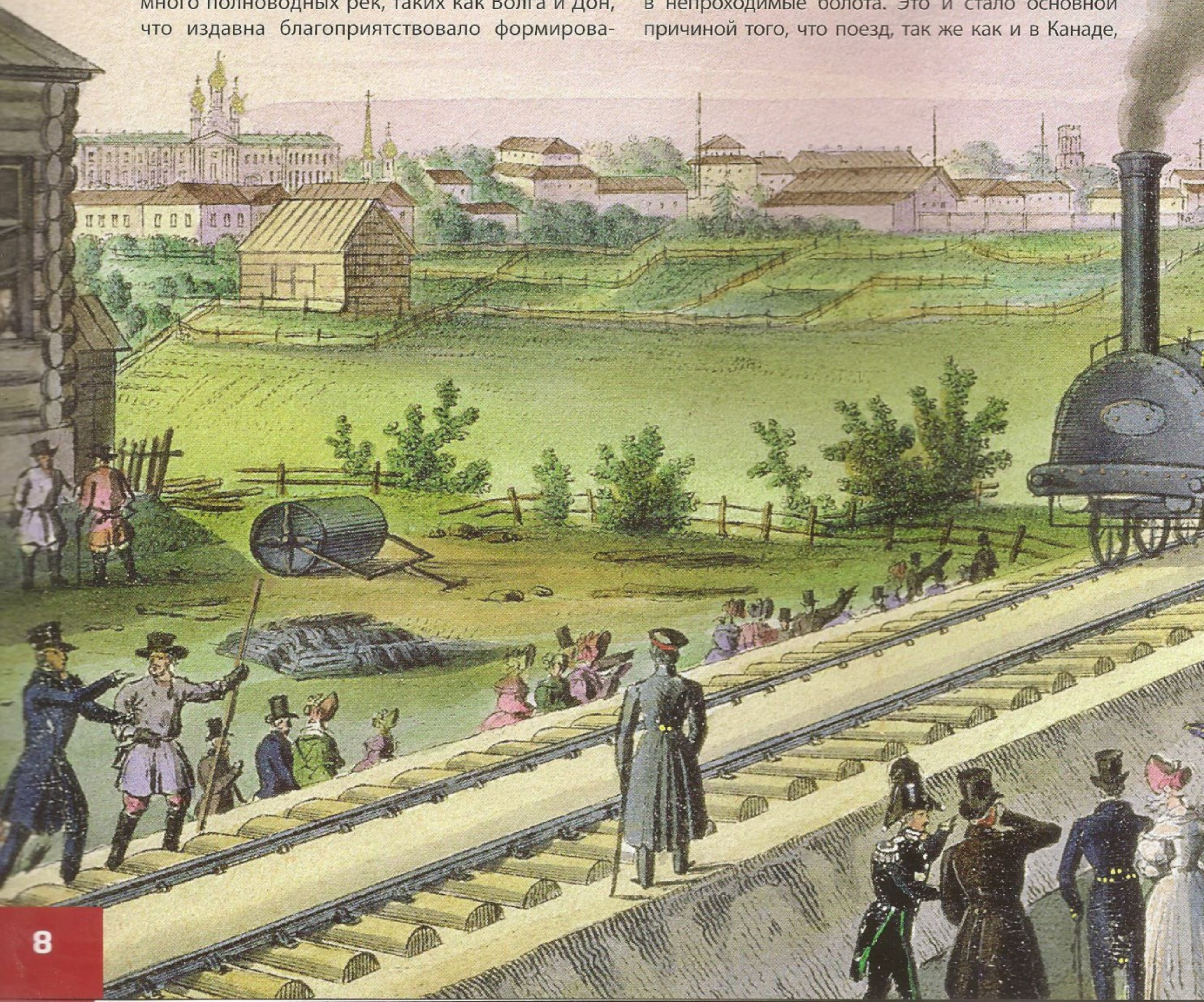
# ПЕРВЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В РОССИИ

ОБШИРНАЯ ТЕРРИТОРИЯ РОССИИ ЗАНИМАЕТ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ И ВЕСЬ СЕВЕР АЗИАТСКОГО КОНТИНЕНТА. ПОДДЕРЖИВАТЬ ЕДИНСТВО И СПЛОЧЕННОСТЬ ТАКОГО БОЛЬШОГО И НЕОДНОРОДНОГО ГОСУДАРСТВА ВСЕГДА БЫЛО НЕЛЕГКОЙ ЗАДАЧЕЙ, И ВАЖНУЮ РОЛЬ В ЭТОМ ИГРАЕТ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

**М**орская навигация никогда не рассматривалась в России в качестве надежного способа связи из-за ее сезонного характера. Все северное побережье страны омывают воды Северного Ледовитого океана, большую часть года покрытого льдом. К счастью, в России много полноводных рек, таких как Волга и Дон, что издавна благоприятствовало формирова-

нию и развитию речных коммуникаций. Но, тем не менее, зимой навигация по рекам также прекращается.

Что касается дорог, то в дополнение к таким трудностям, как зимний снег и лед, весенняя оттепель и вовсе превращала большинство из них в непроходимые болота. Это и стало основной причиной того, что поезд, так же как и в Канаде,



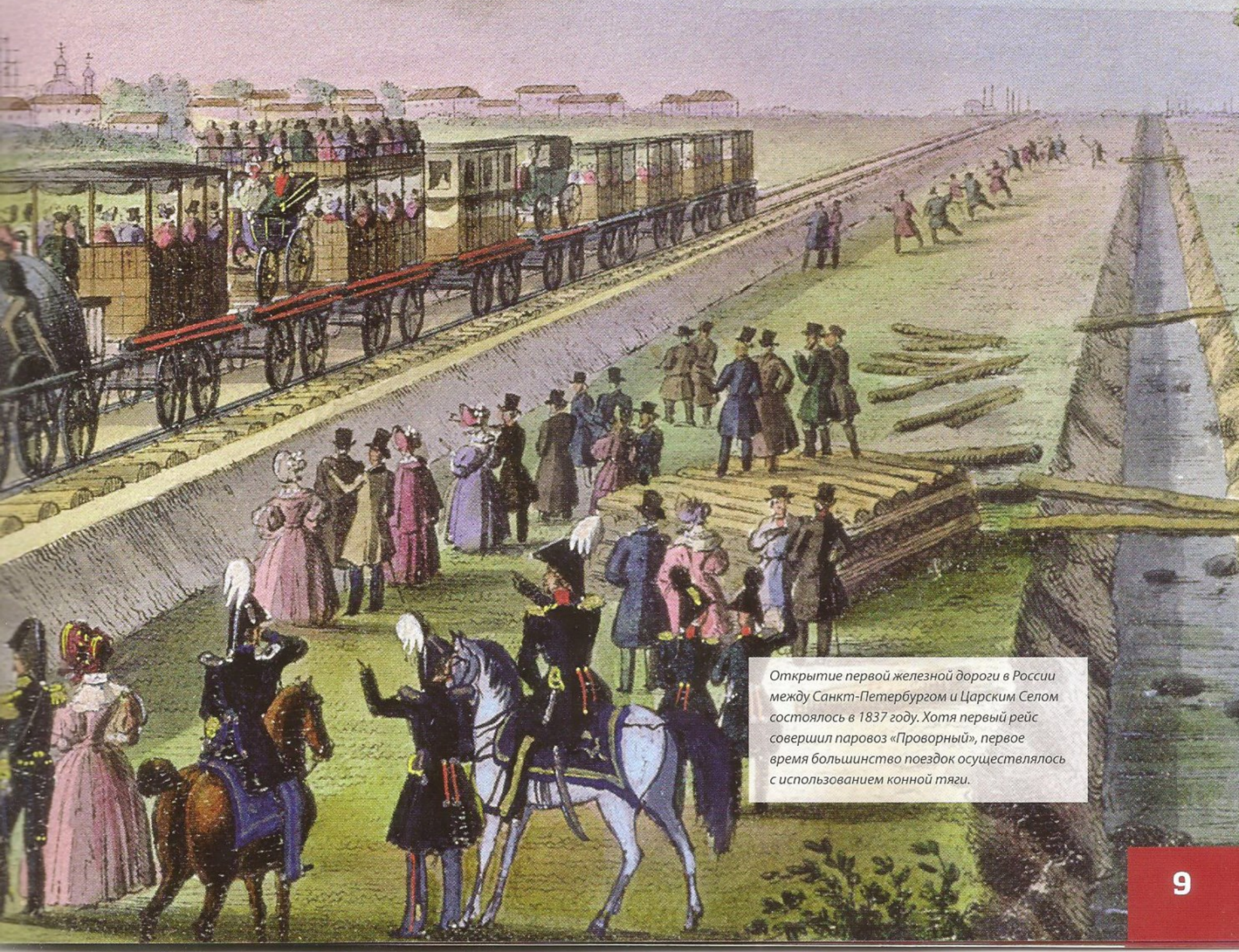
становится главным героем российского транспорта сразу же после открытия первой железнодорожной линии в 1838 году. Однако первые упоминания о железных дорогах в России датированы 1763 годом: существуют сведения о том, что маленький поезд на конной тяге активно эксплуатировался в шахтах Змеиногорска в Алтайском крае, в самом сердце Центральной Азии. Впоследствии в горнодобывающей и других отраслях промышленности также использовались небольшие внутренние транспортные линии для перевозок по рельсам.

### ГЛЯДЯ НА ЗАПАД

Новости о создании первых паровозов в Великобритании очень быстро достигли России, страны, которая проявляла большой интерес к любому развитию в сфере транспорта. Однако когда начали реализовываться первые предложения по строительству железных дорог, неко-

торые видные деятели российского общества, такие как граф Е.Ф. Канкрин, бывший в то время министром финансов, считали, что нужно выделять средства не на строительство железных дорог, а на модернизацию сельского хозяйства или строительство новых судоходных каналов. Тем не менее, были те, кто защищал развитие железнодорожного транспорта в качестве лучшей альтернативы для России, потому что железнодорожные пути были менее уязвимы в суровых погодных условиях. Среди этих великих людей был и машиностроитель Ефим Алексеевич Черепанов (1774-1842), который вместе со своим сыном Мироном построил на Урале в 1833 году первый русский паровоз. Эта машина в течение многих лет использовалась для транспортировки в пределах нижнетагильского завода Демидовых, где Черепанов был главным механиком.

В настоящее время огромная копия этого первого локомотива стоит на одной из главных



Открытие первой железной дороги в России между Санкт-Петербургом и Царским Селом состоялось в 1837 году. Хотя первый рейс совершил паровоз «Проворный», первое время большинство поездок осуществлялось с использованием конной тяги.

площадей Нижнего Тагила, напоминая о важной вехе в истории российского железнодорожного транспорта. Тем не менее, от российских предпринимателей не исходило никаких серьезных инициатив в области развития железных дорог. Несмотря на многие представленные проекты, ни один не был принят российским правительством. Так продолжалось до тех пор, пока австрийский инженер Франц Антон фон Герстнер в 1835 году не сумел заинтересовать царя Николая I проектом постройки железной дороги между имперской столицей Санкт-Петербургом и городом Царское Село.

К тому времени фон Герстнер уже был известен как строитель железных дорог в Центральной Европе, в частности одной из первых железнодорожных линий на европейском континенте — вдоль реки Дунай в Молдову, хотя из-за

ограниченного бюджета на этом маршруте использовались не паровые двигатели, а мулы.

В своем предложении фон Герстнер обращал внимание царя не только на важность железнодорожного транспорта для развития технического прогресса, но и на его практичность и дешевизну. Он особо подчеркивал способность поезда повлиять на ускорение передвижений войск при столкновениях с вражескими армиями, на быстрое подавление народных восстаний, что и вызвало особый интерес у российских вла-

**Первый русский паровоз в течение многих лет использовался для транспортировки грузов в пределах завода.**

## Музыкальный поезд

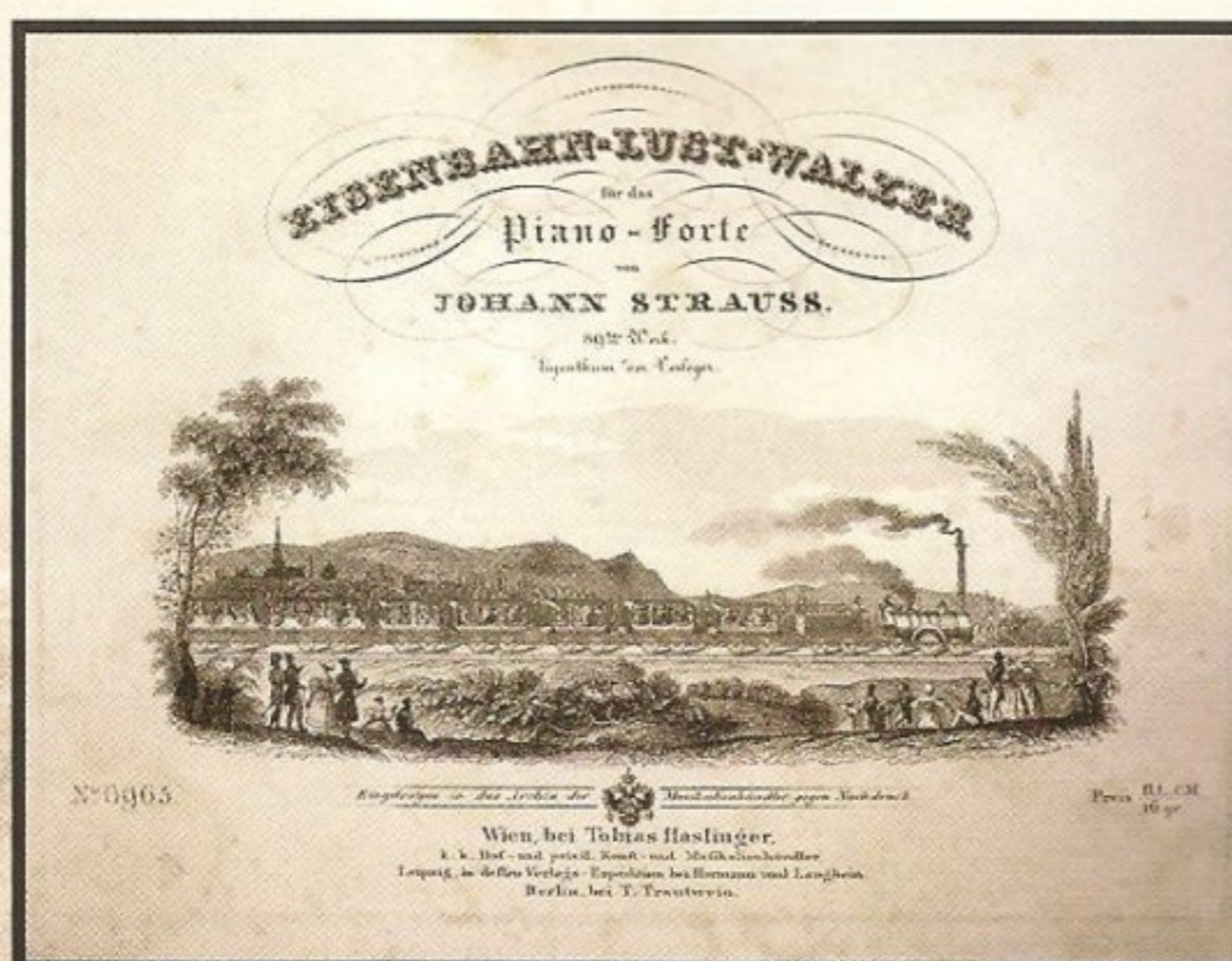
Поезд из Санкт-Петербурга в Царское Село считался аристократическим транспортным средством и использовался царем и его семьей для того, чтобы добираться до их летней резиденции. С ними также ездило большое количество придворных и знати.

Чтобы привлечь интерес своих клиентов, железнодорожная компания построила на конечной станции великолепное здание вокзала, в котором кроме модных ресторанов и роскошных садов также находился концертный зал. Проходившие в нем концерты приобрели мировую известность, так как среди выступавших музыкантов были такие всемирно известные композиторы и исполнители, как Ференц Лист и Роберт Шуман. Веро-

ятно, самым популярным из них в то время был Иоганн Штраус-сын. Впервые знаменитый венский музыкант был приглашен железнодорожной

компанией в Царское Село в 1856 году. Штраус выступал в этом концертном зале в течение десяти сезонов, иногда по просьбе железнодорожной компании оставался на срок до пяти месяцев. Возможно, под влиянием этого места в репертуаре музыканта присутствуют многочисленные вальсы, марши и польки, связанные с железной дорогой. Например, *Bahn frei* («Свободный путь»),

*Reise abenteuer* («Приключение на пути»), *Accelerationen* («Ускорение») и *Vergnugungszug* («Поезд удовольствия»).



▲ Иоганн Штраус-старший выступил на открытии первой австрийской железнодорожной линии, исполнив свое произведение *Eisenbahn lust walzer* (вальс «Железнодорожное удовольствие»).



▲ Открытие железнодорожной ветки между Санкт-Петербургом и Царским Селом в 1837 году.

стей. Кроме того, он доказывал, что поезд может ездить в любых погодных условиях и быстро покрывать большие расстояния.

### ПЕРВАЯ ЛИНИЯ

Фон Герстнер поднял вопрос о строительстве железной дороги из Санкт-Петербурга в Москву с ответвлениями до Нижнего Новгорода и Казани. Чтобы продемонстрировать эффективность поезда, он предложил построить экспериментальную линию из Санкт-Петербурга до Царского Села, которая должна была стать первой общественной железной дорогой в России.

**21 марта 1836 года  
российское правительство  
одобрило проект фон  
Герстнера, и он сразу же  
приступил к строительству  
железной дороги.**

21 марта 1836 года российское правительство одобрило предложения фон Герстнера, и он сразу же приступил к строительству, надеясь завершить его в октябре того же года. Но проливные дожди в июле и августе привели к тому, что работы были приостановлены до наступления зимы.

Вскоре после возобновления работ были проведены испытания первых локомотивов, приобретенных в Англии, — паровозов Стефенсона и Тимоти Хэкворта. Они были пущены по новым железнодорожным полосам с шириной колеи 1829 мм, сконструированных под влиянием видного британского инженера Брюнеля. Работы же по строительству 35 мостов задерживались до конца лета 1837 года.

Наконец все было готово к официальному открытию 25 км новой железной дороги, которое состоялось 30 октября 1837 года. Первый поезд тянул паровоз, получивший название «Проворный», однако в первые месяцы работы железной дороги движение осуществлялось с помощью лошадиной тяги и число пассажиров не превышало 40 человек. С 4 апреля 1838 года для поездов между Санкт-Петербургом и Царским Селом стали использовать исключительно паровую тягу, и эта дата считается начальной в истории железных дорог в России.

### НОВЫЕ ПРОЕКТЫ

Как это происходило с большинством первых железных дорог, успех новой линии последовал незамедлительно. В подражание членам царской семьи и знати бесчисленное множество людей поспешило насладиться путешествием на поезде из столицы в Царское Село.



▲ Модель локомотива, сконструированного компанией Neilson & CO из Глазго в 1861 году специально для путешествий по замерзшим рекам России. В дополнение к направляющим полозьям, он снабжен двумя колесами со стальными шипами, чтобы улучшить сцепление со льдом. Машина управляется с помощью колеса, похожего на штурвал корабля, расположенного в передней части. Локомотив постоянно использовался для перевозки пассажиров и грузов по российским рекам зимой 1861-1862 годов.

Поэтому царь решил поддержать железнодорожные проекты, предложенные фон Герстнером. Первым из них стало строительство дороги из Санкт-Петербурга в Москву. По совету американского инженера Джеймса Уистлера, который указал, что конструкция путей такой ширины, какие вели в Царское Село, может привести к чрезмерным затратам на строительство, было принято решение сократить ширину полос до 5 футов (1524 мм). Такая мера широко использовалась в железнодорожном строительстве в США. Это знаменательное решение привело к развитию российских железных дорог, и с этого момента все дороги строились только с такой шириной колеи. Сегодня эту ширину называют стандартом Стефенсона, и она является второй по популярности во всем мире.

Для строительства линии из Санкт-Петербурга в Москву российские власти мобилизовали более 50 тысяч человек, которые были вынуждены работать в экстремальных условиях, страдая от болезней, холода и недоедания.

### Для строительства линии из Санкт-Петербурга в Москву российские власти мобилизовали более 50 тысяч человек.

Отдельные участки новой железной дороги были пущены в 1848 году, но в связи с ростом военных расходов власти урезали ее финансирование, поэтому окончательное открытие всей линии произошло лишь 11 ноября 1851 года. С тех пор маршрут в 650 км между двумя столицами, который раньше требовал 10 дней пути, можно было преодолеть за 21 час. ●



**General Motors EMD GP40-2 (1972)**

# В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

## В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

# ЛОКОМОТИВЫ

Коллекция масштабных моделей

# МИРА

ТРАНССИБИРСКИЙ ЭКСПРЕСС

Москва - Владивосток

Самый длинный маршрут

3

ЛОКОМОТИВ

ПЗ6 - «Генерал»

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Золотой век

DeAGOSTINI



Незабываемое путешествие  
по самому длинному маршруту

16+