

RailwayModel

ИНФОРМАЦИОННОЕ
РЕКЛАМНОЕ
ИЗДАНИЕ

www.railwaymodel.com

03 / 2015 (03)



СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ

НОВОСТИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

ОБЗОР МОДЕЛЕЙ

ФОТОГРАФИИ

ПУБЛИКАЦИИ



ПОЛНОСТЬЮ НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ

БАНКРОТСТВО FLEISCHMANN

Известный производитель моделей и аксессуаров - компания Fleischmann, не дожидаясь когда ситуация совсем выйдет из под контроля, начала процедуру банкротства.

Братья Fleischmann обратились в суд города Ансбах с целью признания их не платежеспособной организацией - банкротами. Компания - пионер по производству модельных изделий, вынуждена пойти на такие крайние меры. У компании возникли большие долги по заработной плате перед своими сотрудниками. Известный, производитель моделей масштабов HO и N переживает не легкие времена. Еще некоторое время назад в компании насчитывалось более 700 сотрудников, а сейчас их осталось тридцать три. Сложная ситуация в компании наблюдается уже более пяти лет. В 2012 году, производитель моделей был вынужден, для экономии средств, объединить свои производства в Словакии, Румынии, Австрии. Главный офис компании в Зальцбурге, работает в обычном режиме.



Руководство фирмы надеется на скорое восстановление дел. Однако, становится ясно, что не о каком скором выправлении сложившейся ситуации речи идти не может. Руководство фирмы, задолго до процедуры банкротства, вела переговоры с пенсионными фондами о возможности реструктуризации, возникшей задолжности, однако результата добиться не удалось. В предыдущем году доход компании составил пятьдесят миллионов евро, но и этой суммы не хватило для решения проблем. Поклонникам изделий фирмы, остается только надеяться, что регулируемое банкротство компании, поможет ей аккумулировать нужные средства и решить все свои проблемы по возникшим задолжностям перед сотрудниками и кредиторами. Но и при благополучном исходе дела, компании со 120-ей историей, будет нелегко вернуть себе утраченные позиции.

УНИВЕРСАЛЬНАЯ СЦЕПКА ОТ ESU

Компания Esu выпустила новую универсальную сцепку для серии локомотивов BR. Электромагнитная сцепка совместима с большинством креплений разных фирм.



Артикул изделия 41000
Стоимость изделия 15 евро

ЭКСПРЕСС ОТ KATO

Производитель моделей и аксессуаров, компания Kato, выпустила на рынок моделей трех секционный экспресс ABE 8/12 Allegra в масштабе N.

В компании Kato сразу предупреждают, что данное изделие имеет масштаб 1:150, вызвано это технологической особенностью модели. В компании Kato обращают внимание на высокую детализацию данного модельного экспресса, это и когерентные окна и кабели и шланги. Даже детализация крыши состава, тщательно проработана инженерами компании.



Корпус изделия выполнен из пластика. Модель оснащена действующими ходовыми огнями и звуковым модулем. Внутреннее освещение потребитель при желании, может установить самостоятельно. На европейском модельном рынке, изделие распространяется фирмой Noch.



Артикул изделия 74035
Стоимость изделия 188 евро

— СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ —

Банкротство Fleischmann	01
Сцепка Esu	01
Экспресс от Kato	01
Автобусы от Brekina	01
Вагон от Busch	01
Вагон от Exact - Train	02
Автомобиль от Herpa	02
Рефрижератор от Liliput	02
Фестиваль в Англии	02
Пост дежурного	02
Календарь	03
Железные дороги ЮАР	04
Брянский завод	04
Фотоальбом	05/06
Локомотив времени	07
Публикации	08
Jung EL 105	09
Интересно	10

Реклама в номере	02
Реклама в номере	05/10

ВАГОН ОТ BUSCH

Известный производитель моделей и аксессуаров - компания Busch, представила на модельный рынок, новое изделие - грузовой вагон. Модельное изделие выпущено в новом масштабе для фирмы - TT.

В компании производителе с гордостью обращают внимание на высокое качество изделия и его высокую детализацию.



Это действительно так, создатели модели великолепно проработали множество мелких элементов вагона. Среди них и ригели, и штурвалы, изящные перила и подножки.



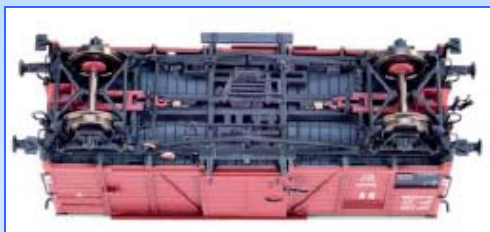
Артикул изделия 31301
Стоимость изделия 40 евро

ВАГОН ОТ EXACT-TRAIN

Производитель моделей из Европы, а точнее из Голландии - компания Exact-Train, выпустила на модельный рынок Европы, товарный вагон относящийся к немецким железным дорогам.



Модельное изделие получилось воистину настоящим шедевром. Детализация товарного вагона выполнена просто великолепно. Изящные поручни и подножки, ручки дверей и засовы, элементы ходовой части и тормозной - выгравированы очень не плохо.



Вагон имеет подвижные двери, для доступа к пространству грузового отсека. Не плохо сделаны и крепежные болты, на корпусе вагона, имитация выглядит просто отлично. Нижняя часть грузового вагона, также не обделена вниманием. Здесь можно увидеть достоверно выглядящие несущие балки, шланги.

Артикул изделия EX 20091 В
Стоимость изделия 35,5 евро

АВТОМОБИЛЬ ОТ HERPA

Производитель моделей и аксессуаров из Германии - компания Herpa, сообщила о начале продаж новой модели грузовика Scania с прицепом рефрижератором.



Изделие произведено в самом популярном масштабе 1:87 (НО) и имеет прекрасную визуализацию.

Артикул изделия 305181
Стоимость изделия 37 евро

ВАГОН РЕФРИЖЕРАТОР ОТ LILIPUT



Компания Liliput выпустила новую модель - вагон рефрижератор ТТНС 43 в масштабе N. Четырехосный вагон имеет выделяющийся внешний вид и высокую детализацию.

Не смотря на свой не большой масштаб, модель выполнена в полном соответствии оригиналу.

Прототип данной модели был построен всего в двадцати двух экземплярах.

Модель уже появилась в продаже в модельных магазинах по довольно привлекательной цене.

Артикул изделия L265654
Стоимость изделия 54 евро

ФЕСТИВАЛЬ В АНГЛИИ

Стала известна дата проведения ежегодного фестиваля посвященного железнодорожному моделизму в Англии. 17 и 18 октября свои двери распахнет грандиозное шоу железнодорожных моделей. Фестиваль состоится в Питерборо, Шограунд.

Зрители, пришедшие на данное мероприятие смогут увидеть интересные железнодорожные макеты различной тематики и разных масштабов.



Уже достоверно известно, что на фестивале будут присутствовать выдающиеся железнодорожные макеты Английских моделистов. Для посетителей будет работать ярмарка.

ПОСТ ДЕЖУРНОГО

Фирма SMB анонсировала поступление в розничную продажу модельного строения в масштабе N. Здание дежурного поста выполнено с высокой проработкой деталей и элементов.

Все части строения изготовлены из картона, методом лазерной резки и 3D гравировки. Все элементы покрыты специальным лаком, который предохраняет имитацию функционирующего здания.



Артикул изделия 1001
Стоимость изделия 32,5 евро

НОВОСТИ ИЗ МИРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

www.railwaymodel.ru

ВАШ ПУТЕВОДИТЕЛЬ В МИРЕ МОДЕЛЕЙ



СОБЫТИЯ В МИРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА





ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1

21 октября 1844 года, родился Альберта Алонсо Робинсон, вице-президент и генеральный менеджер железной дороги Атчисон, Толика и Санта-Фе.

ОКТЯБРЬ
2015

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЮАР

Из всех Южноафриканских стран, ЮАР обладает самой развитой и самой обширной сетью железных дорог, которая связывает все крупные города страны. В крупнейших районах государства, где расположены такие города Кейптаун, Дурбана, Претория, активно используется пригородное железнодорожное сообщение. Однако, электрифицированная сеть железнодорожного сообщения расположена только в районе города Кейптаун, который является крупнейшим морским портом страны. Если сравнить стоимость проездных билетов для жителей ЮАР, то сразу можно понять - она не высока и доступна большинству жителей региона.

Пассажирские поезда, в ЮАР подразделяются на классы. Есть вагоны где имеются только места для сидения, есть вагоны - купе. Стоит заметить, поездка в спальном вагоне повышенной комфортности стоит дорого. Такая поездка обходится по стоимости, как авиа перелет, а иногда и дороже.



В этой стране, курсируют поезда повышенной комфортности, которые совершают всего несколько поездок в месяц или же несколько в году. Такие поезда ходят по особому расписанию и предназначены для богатых пассажиров и туристов. Для примера можно привести такие поезда как "Блю Трейн" и "Ровос Рэйл". Мало кто знает, но в ЮАР находится одна из самых опасных железнодорожных линий, которая ведет из города Кинснун в город Джордж. Ее протяженность всего семьдесят километров и проходит она вдоль побережья по скалистым склонам. Но особой опасностью славится отрезок по мосту Кинснун, над индийским океаном. Составы здесь водят паровозы. Все же существует мнение, что железнодорожное сообщение в ЮАР развито слабо, однако, это не мешает им иметь VIP поезда.

ИСТОРИЯ БРЯНСКОГО ЗАВОДА

Одним из самых старых заводов нашей страны, с большой и интересной историей, является Брянский машиностроительный завод. Завод в разное время выпускал различные изделия, но неизменным оставался выпуск железнодорожного подвижного состава.

Основан завод был во второй половине девятнадцатого века, а именно в 1873 году, в тот самый момент, когда в Брянскую губернию пришла Витебская железнодорожная линия.



Когда руководителем и по сути владельцем завода стал В. Н. Тенищев, завод стал по настоящему многопрофильным предприятием. Уже к 1880 году Брянский завод производил треть всей русской стали и выпускал мосты и железнодорожный подвижной состав.

В ассортименте продукции предприятия имелись и товары народного потребления - плуги, сеялки и даже пароходы. В конце девятнадцатого века, завод получил свой первый заказ на производство серии паровозов с колесной формулой 0-4-0.

Не многим позже поступил заказ на производство локомотивов серии - Ц. В двадцатом веке завод стал обладателем заказа на производство "Рыбинских" локомотивов.

В это же самое время завод представил свою продукцию на международной выставке в Париже, на которой паровоз NQ 850 был признан самым мощным в мире.

Стоит отметить следующий факт, паровоз вызвал такой большой интерес, что его стали выпускать в Америке, по лицензии. А выставочный экспонат служил верой и правдой вплоть до 1957 года.

С 1901 года, завод стал выпускать паровозы серии - Щ и пассажирские локомотивы серии - Г. Вскоре сошла с конвейера серия локомотивов - А, эти локомотивы могли развивать скорость до 100 километров в час и стали самыми распространенными локомотивами в пассажирских перевозках.

В 1908 году на предприятии началось производство паровозов серии Б, имевших осевую формулу 2-3-0.

Именно этот локомотив на испытаниях развил скорость в 125 километров в час, самую высокую для того времени. Этот локомотив был не только построен Брянским машиностроительным заводом, но и полностью разработан инженерами предприятия Н.Денисовым и С. Розенблюмом.

В 1910 году завод выпустил первый Российский электропоезд, имевший аккумуляторную тягу. Это изделие пришлось по нраву многим из-за отсутствия дыма. Его активно использовали на железнодорожной линии Санкт-Петербург - Царское село.

Свое нынешнее название, предприятие получило во второй половине двадцатого века. В этот же самый период завод приступает к выпуску маневровых локомотивов.



Сегодня предприятие выпускает множество различных вагонов, среди них: зерновозы, хoppers, цементовозы. Брянский машиностроительный завод выпускает и разные локомотивы.

Предприятие смогло преодолеть разные трудности и в основном за счет наработанного потенциала за долгие годы своего существования.





Представляем вашему вниманию, рубрику – фотоальбом. В этом разделе нашего издания, мы будем публиковать различные фотографии железнодорожных макетов.

Не секрет, что большинство моделлистов любят сравнивать свое железнодорожное произведение с другими макетами.

Целью этого сравнения не является копирование того или иного элемента макета. Ведь нет смысла создавать, то что уже у кого-то есть.

Большинство моделлистов стремятся сделать макет выделяющимся, неповторимым.

Кому – то это удастся, а кому – то не очень. Но стремление воплотить свои идеи и задумки есть практически у всех моделлистов.

Для этого мы и создали рубрику – фотоальбом, где можно наглядно посмотреть тот или иной фрагмент ландшафта, увидеть часть своей задумки в готовом виде.

Сравнить качество моделей предназначенных для использования на макете, увидеть что-то новое для себя.

Моделлисты из разных уголков нашей планеты, постоянно совершенствуют изготовленные своими руками макеты, находя и применяя новые материалы, изобретая оригинальные модельные композиции.

Границы творчества моделлистов не наблюдается, они не боятся воплощать в реальность свои самые экстравагантные задумки, прибегая при этом к довольно оригинальным решениям.

Сегодня перед вами еще несколько фотографий железнодорожных макетов различной тематики.

МАГАЗИН ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОДЕЛЕЙ

- подвижной состав
- строения
- декор
- аксессуары
- все масштабы

ЗАКАЗ
ДОСТАВКА



www.railwaymodel.ru

8 800 200 10 28



ОКТАБРЬ 1829 ГОД

Локомотив "Ракета" одерживает победу в железнодорожных соревнованиях.

ОКТАБРЬ 1838 ГОД

Открыта железнодорожное сообщение между Берлином и Потсдамом.

ОКТАБРЬ 1840 ГОД

Открыто железнодорожное сообщение между городами Мюнхен и Аугсбург.

ОКТАБРЬ 1849 ГОД

Завершено строительство центрального вокзала в городе Мюнхен.

ОКТАБРЬ 1857 ГОД

Открыта железнодорожная линия между городом Кенигсберг и городом Берлин.

ОКТАБРЬ 1883 ГОД

Известный во всем мире, легендарный поезд - "Восточный экспресс", совершил, свой первый рейс, который произвел настоящий фурор.

ОКТАБРЬ 1894 ГОД

Открыта Джанкой - Феодосийская железная дорога.

ОКТАБРЬ 1981 ГОД

Из-за неисправности АБ скорый поезд во главе с электровозом ЧС4Т-395 на стрелочном переводе врезался в 4 -й вагон электропоезда Смоленск - Вязьма (ЭР9П-174). В этой аварии погибло более 30 человек, более семидесяти человек ранено. Разбиты 3 вагона электропоезда и электровоз.

ОКТАБРЬ 1903 ГОД

На испытательном железнодорожном участке под Берлином, дрезина на электрическом ходу развила скорость более двухсот километров в час. Это было потрясающее достижение того времени, который не был побит более пятидесяти лет.

ОКТАБРЬ 1904 ГОД

Открыта первая железнодорожная линия в Багдаде. Железнодорожная ветка протяженностью более 1500 километров, была построена между реками Тигр и Ефрат.

ОКТАБРЬ 1926 ГОД

Выпущен первый, самый мощный немецкий локомотив - "Jumbos".

ОКТАБРЬ 1963 ГОД

Были проведены высокоскоростные тесты локомотивов серии Е 10.

ОКТАБРЬ 1974 ГОД

Прошли тестовые испытания электровоза EN 2500.

ОКТАБРЬ 1984 ГОД

Трех фазный электровоз серии 120, установил мировой рекорд скорости.

ОКТАБРЬ 2015 ГОД

Состоится ежегодная выставка - ярмарка Faszination Modellbau.

**ОКТАБРЬСКАЯ КАТАСТРОФА**

Это событие произошло 12 октября 2010 года на 117-м километре перегона Никополь - Марганец, который расположен на железнодорожной линии Украины Кривой Рог - Запорожье.

Автобус, в котором находилось 52 пассажира, выехал на переезд, не смотря на запрещающие сигналы. В этот момент на полном ходу с ним столкнулся электровоз ВЛ8-1583. Локомотив протащил автобус 300 метров, пока полностью не остановился. В этой аварии погибли 45 пассажиров автобуса, а еще 7 ранено. Виновный водитель был осужден на пять лет лишения свободы.

ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД ЭПР

1 октября 2011 года в мотор-вагонное депо города Минск, прибыл первый электропоезд ЭПР. В салоне нового электропоезда, который призван курсировать на региональных линиях, созданы максимально комфортные условия для пассажиров.

Среди преимуществ ЭПР – рекуперативное торможение, система жесткой сцепки между вагонами и особая конструкция опоры вагона на тележку, которая обеспечивает плавный ход, устройство тепловых завес входных дверей и многое другое. От поездов городских линий новый электропоезд - ЭПР отличает расстановка мягких сидений с подлокотниками по системе 2+2.

ПРОСТОЙ ПОЕЗДОВ

Десятки поездов с топливом в ожидании своей разгрузки простаивают на Дальневосточной железной дороге. Простой составов вызван снижением темпов разгрузки.

КРУШЕНИЕ ПОЕЗДА

16 октября 1932 года произошло крушение скорого пассажирского поезда №2. В результате аварии погибло более 30 пассажиров, еще несколько десятков ранены.

Виновными были признаны: сигналист, дежурный по станции, сторож и руководитель станции. Виновные были осуждены на разные сроки, а руководитель - расстрелян.

ИМПЕРАТОРСКИЙ ПОЕЗД

17 октября 1888 года, произошла авария Императорского поезда на 295 километре железнодорожной линии Курск - Харьков - Азов. Авария произошла из-за не соблюдения железнодорожных предписаний того времени и высокой скорости. Вагон Императора был сильно разрушен, сам же император - Александр III, обладая большой силой, удерживал крышу вагона, пока его семья не выбралась наружу.

Императорский поезд состоял из пятнадцати вагонов, уцелело из них всего пять.

В аварии погибло более десяти пассажиров поезда, в основном это были люди из обслуживающего персонала Государя Императора.

Семья Российского императора отделалась царапинами и ушибами.

Пострадал в аварии помощник Шереметьева, которому в момент катастрофы раздробило палец.

ИНТЕРЕСНО

Адрес нашего офиса:
109387 г.Москва,
ул. Люблинская 40

НАШ ИНТЕРНЕТ КАНАЛ

Сегодня в данном обзоре, мы расскажем вам о нашем интернет канале.

Множество каналов существует на просторах интернета, но в большинстве своем все они содержат любительские короткие ролики, по которым сложно правильно понять все тонкости железнодорожного моделизма.

Наш канал, посвящен, как вы уже и сами догадались, железнодорожному моделизму. Мы стараемся постоянно пополнять нашу коллекцию видео и в настоящее время в архиве канала находится не мало документальных фильмов посвященных железнодорожному моделизму.

В архиве нашего интернет канала, находятся только полнометражные документальные фильмы из разных уголков нашей планеты.

Уже сегодня вы можете посмотреть фильмы, посвященные железнодорожному моделизму Германский, Американских, Австралийских авторов.

Тематика документальных фильмов одна - железнодорожный моделизм, но каждый фильм рассказывает о чем-то конкретном. Некоторые фильмы рассказывают как правильно заниматься планировкой железнодорожного макета, некоторые же рассказывают непосредственно об этапах строительства макета. Есть фильмы, которые рассказывают о подвижном составе, показывают готовые железнодорожные макеты.



Документальные фильмы хранящиеся в нашем архиве, будут интересны не только моделистам увлекающихся железнодорожными моделями, но и зрителям далеким от этого хобби.

Однако, и тем и другим будет не без интереса посмотреть своими глазами на мир в миниатюре.

Завораживающее своей красотой действие, не даст вам загрустить сидя перед экраном монитора или телевизора.

Мы приглашаем всех потенциальных зрителей, посетить наш канал и подписаться на него.

НОРТ БРИТИШ ЛОКОМОТИВ

Перед самым началом двадцатого века Соединенные Штаты Америки, для развития своей экономики, стали проводить крупную экспортную политику.

Эта политика сказалась и на Европейских производителях локомотивов, которым пришлось менять свою организацию локомотивостроительной отрасли.

Компания - Норт Бритиш Локомотив, была основана как раз в это самое время, путем слияния трех британских локомотивостроительных фирм. Все же Англия - европейская страна и жесткая интервенция Американских производителей на рынок Европы, заставило местных производителей находить способы выживания в реалиях жесткой конкуренции.

Так, компания Шарп Стюарт, Дюбс, Нильсон решили объединить свои силы в борьбе с американскими конкурентами. У этих компаний был накоплен большой опыт в сфере локомотивостроения, за долгие годы своего существования.

Под новым именем, которое переводится как - Северная Британская Локомотивная компания, они продолжали успешно работать. Это объединение позволило сконцентрировать инженерные и финансовые силы и вскоре предложить продукцию на рынки других стран. Производитель локомотивов из Глазго, успешно поставлял свою продукцию в Испанию, Новую Зеландию, Россию и Кубу вплоть до 1970 -х годов двадцатого века.

*Английский локомотив
Архивный фотоматериал*



ШВЕЙЦАРСКИЕ ЛИНИИ

В двадцатом веке, в Швейцарии был разработан целый план по введению инноваций на железнодорожные линии. Этот план содержал ряд действий по электрификации железных дорог.

Тогда ни кто и подумать не мог, что этот план повлияет на все европейские железные дороги.

По завершению Второй Мировой войны, в стране, где много быстрых рек, стала сильно развиваться гидроэнергетика.



Многие знают, как тяжело было Швейцарии в годы войны доставлять топливо для своих нужд.

Для предотвращения такой сложной ситуации, руководство страны, приняло решение, создать возможность получения электроэнергии из своих собственных источников какими могли являться гидроэлектростанции. Это подразумевало и перевод железнодорожного подвижного состава на электротягу.



Первая линия с электротягой была протестирована еще в 1944 - м году, эта была железнодорожная ветка между городами Берн и Симплан.

Это был не совсем первый опыт Швейцарии по электрификации своих железных дорог, но после возникших сложностей во время Второй Мировой войны, правительство бросило довольно большие силы на электрификацию железных дорог и промышленности.

Вскоре инженеры разработали и систему "Лак 2000", которая содержала в себе самые новаторские разработки. Эта система являлась одной из самых тихих в мире и была внедрена в разных странах мира.

Представляем вашему вниманию обзор интересного, эксклюзивного, модельного изделия - Junge EL 105.

Данное изделие не удастся купить в модельных магазинах, так как производитель производит его только по предварительному заказу и только в масштабе 1:22,5. Но для лучшего восприятия данного изделия, несколько слов о реальном прототипе данной модели.

Дизельный локомотив Junge EL 105, выпускался с 1937 года, последние локомотивы серии были выпущены в конце двадцатого века. Реальная модель имела двигатель мощностью двенадцать лошадиных сил, вес локомотива составлял 3000 килограмм.

При своих весьма скромных характеристиках, он мог вести за собой состав весом более 50 тонн. Двухосный дизельный локомотив имел всего две передачи и самая высокая его скорость не превышала 10 километров в час. Минимальный радиус, использовавшийся для этих локомотивов, составлял восемь метров. В разные годы, были выпущены и модернизированные версии данного локомотива.

Локомотивы Jung зарекомендовали себя довольно не плохо и некоторые из них работают и по настоящий день, а некоторые из них сохранены в разных музеях для потомков.



Реальная модель этого дизельного локомотива, имела привод на две оси, которые были соединены цепью.

Локомотивы этой серии использовались в разных производственных целях. Они были экономичны и эргономичны и заслужили хорошую репутацию.

JUNG EL 105



Но вернемся непосредственно к модели в масштабе 1:22,5. Производитель в этом не маленьком типоразмере смог детально воспроизвести уменьшенную копию оригинала.

Изделие может быть выпущено в серой, желтой, синей окраске, шасси у всех моделей имеют один цвет.

Однако, по желанию потребителя, модель может быть изготовлена и в другой цветовой гамме.



Также по желанию потребителя, модельный дизельный локомотив Jung EL 105 может быть оснащен цифровым декодером, модулем памяти и освещением.

Стоит помнить, любые модернизации модели осуществляются за дополнительную плату. Так, установка декодера обойдется дополнительно еще в 25 евро, установка освещения добавит к общей стоимости 100 евро, это довольно ощутимая прибавка, так как цена за эту эксклюзивную модель и без того довольно высока. По желанию покупателя, модель может быть составлена, степень старения потребитель

выбирает самостоятельно.

Модель дизельного локомотива имеет не плохую детализацию, подвижные рычаги: коробки переключения скоростей, управления дроссельной заслонкой. В данной модели, крышка двигателя может быть открыта, а в моторном отсеке можно рассмотреть радиатор, вентилятор и силовой агрегат.

Производитель воспроизвел детализацию двигателя на высшем уровне, так пользователь может достать щуп - определяющий уровень масла.



Изделие может быть изготовлено для ширины колеи в 49 миллиметров и это максимум, а максимальная длина изделия составляет 122 миллиметра. В модели изготовлены открывающимися крышки для топлива и воды.

Кабина локомотива тоже имеет великолепную проработку - манометр, штурвал управления просто восхищают. Ходовые характеристики не вызывают нареканий. Паспорт и сертификат идут в комплекте.

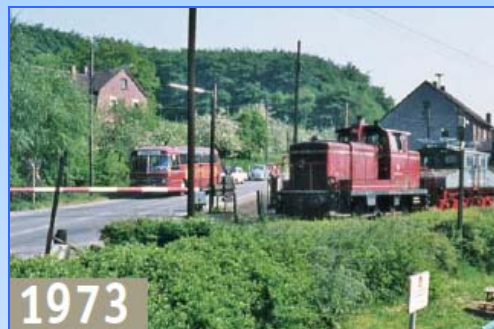
Артикул изделия Jung EL 105
Стоимость изделия 1350 евро

МЕЖДУ ВУППЕРТАЛЕ И РУНА

Иногда довольно интересно взглянуть на некоторые места по прошествии десятилетий.

Когда-то в далекие семидесятые года двадцатого века в Хаттингене располагалось железнодорожное депо и завод, были железнодорожные пути и переезд. Сегодня это место уже не узнать. В далеком 1910 году здесь было основано железнодорожное производство, работало множество шахт.

Однако со временем шахты были выработаны, а железнодорожное производство перенесено.



На фотографии 1973 года, можно видеть железнодорожный узел и наблюдать железнодорожное депо. В то время, была большая необходимость доставлять обслуживающий персонал и шахтеров до их места работы. На фотографии 2015 года, можно видеть заросшее место, где царит уют и покой и абсолютно нет ни какого напоминания о былом прошлом.



В настоящее время это место больше напоминает пустынный городок, в котором, и представить сложно когда-то существовавшее производство.

МНОЖЕСТВО ХОЗЯЕВ

Швейцарские железные дороги охватывают большинство территории страны. Однако, в этой европейской стране, самое большое количество частных железнодорожных компаний.

Большая их концентрация находится на важнейших железнодорожных магистралах в Альпах. На 350 километров, приходится больше десятка обособленных компаний.

СИМПЛОНСКИЙ ЭКСПРЕСС

В 1918 году, объединение европейских железнодорожных компаний, всерьез задумалось об осуществлении давнего железнодорожного проекта, который предполагал связать Запад и Восток.

Воплощение проекта в жизнь серьезно осложнялось несовершенством железнодорожного сообщения. Но когда был открыт важнейший и нужный Симплонский тоннель, вопрос решился сам собой.



Так появился самый известный европейский экспресс. Однако, интересен факт, первое его название было - Симплонский экспресс, но это название вскоре было заменено на более громкое - Восточный экспресс.

Новый поезд связал железнодорожным сообщением Европу, Балканы, Ближний Восток. Путешествие в данном поезде было не дешевым, но большинство европейцев хотело скопить нужную сумму и отправиться в путешествие на этом экспрессе.

От Англии до Франции - порт Кале, поезд был не большим и переправлялся на пароме. Но все менялось во Франции, где поезд укомплектовывался спальными вагонами, которым предстояло добраться до Афин, Бухареста, Стамбула.

Многие не понимают, как можно было дать название тоннеля этому легендарному поезду. Все дело в том, что объединение европейских железнодорожных компаний, хотело выделить этот экспресс, для этого как нельзя, кстати, подходило название тоннеля, который был таким же длинным как и сам Восточный экспресс.

При постройке тоннеля применялись самые передовые технологии того времени и в постройке экспресса были применены новейшие ноу-хау.

Новый тоннель и новый экспресс сильно удивляли пассажиров своими размерами, а последний вдобавок ко всему и своей роскошью, прикоснуться к которой желали многие.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА НА РЫНКЕ

Прямо посередине рынка Меклонг в Таиланде проходит железнодорожный путь, по которому каждый день ходит поезд. Предупрежденные сиреной продавцы умеют очень быстро сворачивать навесы и убирать товар, а потом так же быстро возвращают всё обратно, и торговля продолжается.

Многие овощи и фрукты остаются лежать на земле прямо около рельсов, так как состав их не задевает. Когда дорогу прокладывали в 1905 году, хотели переместить рынок в сторону, однако его работники предпочли остаться и приспособиться.

ПОЕЗД АЛЯСКИ

Поезд «Hurricane Turn» курсирует на Аляске между посёлком Талкитна и местечком Hurricane Gulch. Длина маршрута составляет чуть менее 93 км, и на этой дистанции нет промежуточных станций. Но в любой точке пути желающие сесть на поезд могут остановить его, подав сигнал размахиванием белой тканью.

СИГНАЛЬЩИК ДЖЕЙМС УАЙД

В конце 19 века на железнодорожных путях порта Кейптауна работал сигнальщиком Джеймс Уайд, лишившийся в результате несчастного случая обеих ног. Через какое-то время он купил на рынке павиана Джека, которого обучил возить его на тележке между хижинкой и сигнальной будкой, а также помогать ему переключать сигналы с помощью рычагов. Однажды руководству железной дороги поступила жалоба, и Уайда чуть не уволили, но тот попросил проверить способности павиана, который отлично справился со всеми тестами и был зачислен в штат. Джек работал сигнальщиком до самой смерти, и, как утверждается, не допустил ни единой ошибки.

ВЫСОКОГОРНАЯ ЛИНИЯ КИТАЯ

Цинхай - Тибетская железная дорога Китая является самой высокогорной в мире, поднимаясь в самой высокой точке на высоту более 5 километров.

Для этой дороги разработаны составы со специальными вагонами, в которых осуществляется подача кислорода. Кроме того, каждый пассажир может надеть индивидуальную кислородную маску.



ЗДЕСЬ МОЖЕТ БЫТЬ ВАША РЕКЛАМА

8-800-200-10-28



Информационное рекламное издание распространяется абсолютно бесплатно. Издание подготовлено к выпуску редакцией интернет - портала railwaymodel. Телефон редакции: 8-800-200-10-28 (звонок по России бесплатный). Телефон отдела рекламы: 8 (495) 220 - 49 - 12. Адрес электронной почты: magazine@railwaymodel.ru Издание выходит с периодичностью – один раз в месяц. Копирование материалов издания, допускается только с письменного разрешения авторов и редакции. Издание не имеет возрастных ограничений. Не подлежит обязательной сертификации. 2015 год