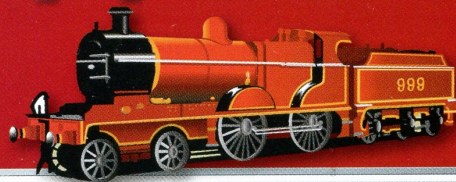


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

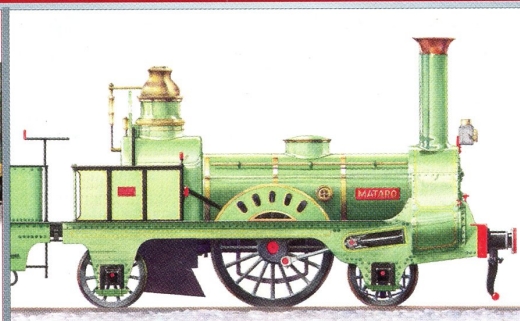
СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



13



ISSN 2311-0800
13
9 772311 080002

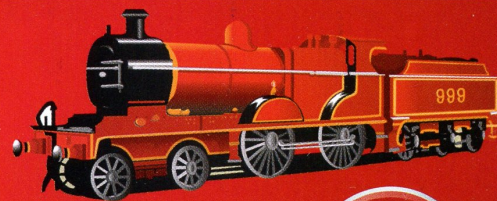


КАК СОСТАВИТЬ ВАГОНЫ

ЛОКОМОТИВ «МАТАРО»
ТИПА 1-1-1

ВАГОН-РЕСТОРАН

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



13

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Как состарить вагоны

С помощью красок, мелков, кисточки и губки попробуйте придать своему составу более реалистичный вид.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Локомотив «Матаро» типа 1-1-1

Локомотив «Матаро» – один из четырех паровозов, открывших эру железнодорожного транспорта на Пиренейском полуострове.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Вагон-ресторан

Первые вагоны-рестораны появились на железных дорогах США, где поездки были длительными, а пассажиры хотели иметь возможность есть не только на крупных станциях.



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: «Иглмосс 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.eagle-moss.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» № 13

Россия

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Российской Федерации ПИ № ФС77-55901 от 07.11.2013 г.

Учредитель и издатель:

ООО «Иглмосс Эдишинз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Николаевская, д. 26,

стр. 1-1а, г. Москва,

Россия, 109004,

тел.: (+7-495) 666-44-85,

факс: (+7-495) 666-44-87,

e-mail: eagle-moss@dz-b.ru

www.eagle-moss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен

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 «Иглмосс Едішинз»

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@eagle-moss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор:

Наталья Павловская

Ответственный за выпуск:

Юлия Свиридюк

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен»,

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 дистрибьютор:

ООО «РЭМ-ИНФО», переулок

Козлова, д. 7, 220037, г. Минск, РБ,

тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

Univest Print
ООО «Университетский Издательский Дом»
010194, г. Киев, ул. Давидовская, 44-Б

Тираж: 60 100 экз.

Сдано в печать 14.10.2014 г.

Менеджер проекта:

Джина Мэйхед

Директор по маркетингу:

Алекс Нил

Менеджер по маркетингу:

Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Кэролайн Гримшоу

© 2014 Eagle-moss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Едішинз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del

Libro, Curato Oscuro Fotógrafos;

6-10 © Михаил Дмитриев;

12-15 © Eagle-moss; стр. 4, 14, 15

© Фотобанк Лори.

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

P921-N

Паровоз, представленный на обложке журнала и в верхней части страниц, используется только в целях художественного оформления журнала и в коллекцию не входит.

12+

На нашем сайте вы можете посмотреть впечатляющее видео с изображением модели железной дороги в действии, а также оформить подписку на коллекцию.

www.electrotrain.ru



Как состарить вагоны

С этим номером вы получили первую секцию черной железной ограды с декоративными воротами. Когда с одним из следующих номеров вы получите вторую часть, мы подскажем, как лучше эту ограду использовать. Например, можно огородить водонапорную башню, двор товарной станции или подходы к станционной платформе и примыкающие парковочные зоны. Вы также получили три

цветущих куста. Их можно разместить в любом месте, просто просверлив отверстие в основе модели и вставив опоры кустов так, чтобы они стояли прямо.

В этом номере мы покажем, как сделать ваш локомотив и вагоны достовернее, имитируя глубоко въевшуюся грязь, покрывающую настоящие поезда в результате их повседневной эксплуатации, и выгоревшую краску.



Инструменты и материалы

- Акриловые краски разных цветов
- Кисть
- Губка



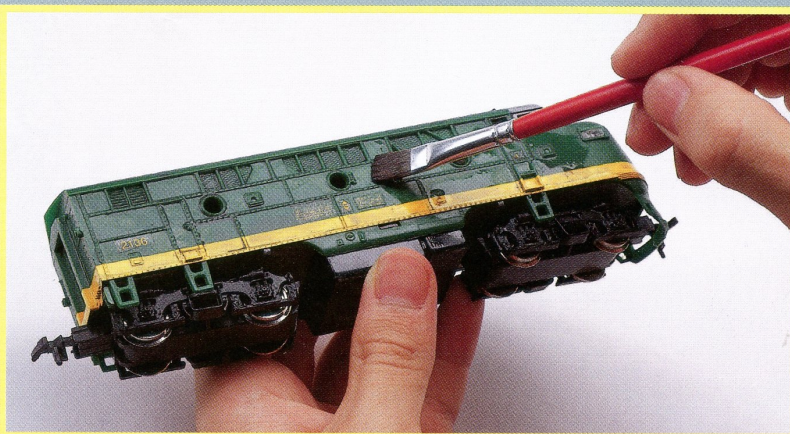
1

По мере эксплуатации локомотивов и вагонов на них появляются пятна смазки и пыль, а в некоторых местах краска выгорает. Мы рекомендуем найти фотографию настоящего локомотива и вагонов, чтобы предельно точно имитировать износ вашего поезда.



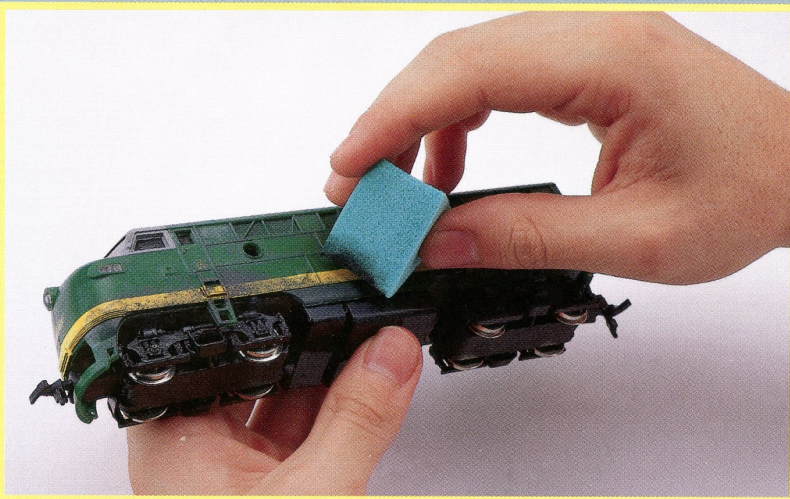
2

Сначала нанесите водорастворимые краски, разведенные водой в соотношении 1:5, чтобы выделить габариты локомотива или вагона.



3

Слегка смочите мелкопористую губку (идеально подойдет губка для макияжа) в акриловой краске и аккуратно нанесите пятна на нижнюю часть локомотива или вагона. Перед работой слегка подсушите губку, чтобы отпечатались ее текстура. Таким образом получится эффект настоящих пятен смазки.





4

Эффект выгоревшей на солнце крыши локомотивов и вагонов обычно достигается с помощью краски светлого оттенка. Чтобы состарить свой состав, сначала определите, в каких местах краска будет стертой или выгоревшей, а в каких станет темнее из-за того, что локомотив или вагон испачкан.

Для имитации грязи и пыли используйте разные тона коричневого и серого.

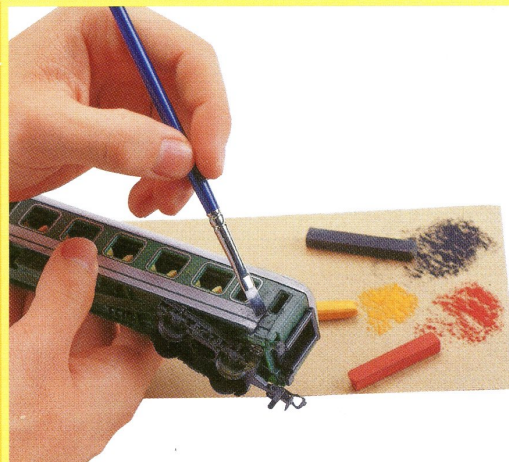
Темная краска, нанесенная губкой, имитирует брызги от колес и копыт на нижней части поезда.

Нанесите на крышу краску светлых тонов для имитации выгорания.



КАК СОСТАРИТЬ ВАГОНЫ

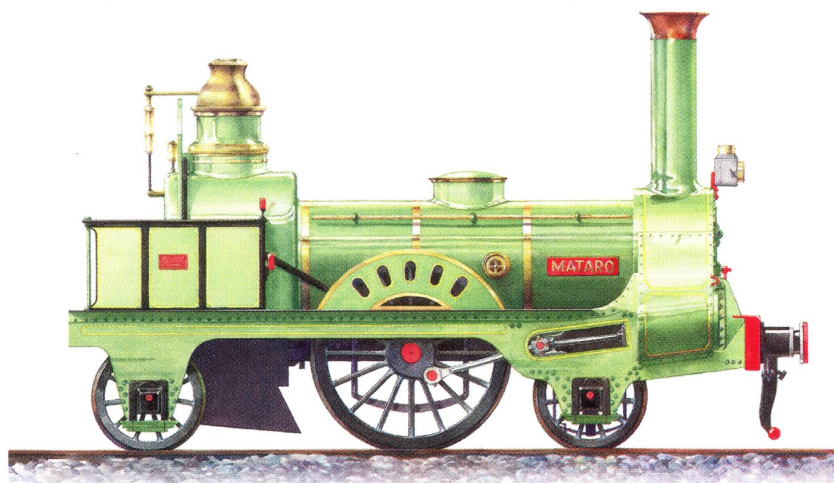
Вместо применения отмытки для подчеркивания объемов локомотивов и вагонов можно использовать пастельные мелки или их порошок различных цветов. Методика очень проста: натрите мелки на мелкозернистой наждачной бумаге, а затем нанесите полученный порошок кистью на вагоны, выделяя отверстия и выступы на поверхности. Эффект очень сильный, но непродолжительный. Однако его можно закрепить, сбрызнув готовый вагон лаком для волос.



13

Локомотив «Матаро» типа 1-1-1

Железная дорога Барселона – Матаро, Испания,
1848 год



Паровоз «Матаро» с обычной для начального этапа железнодорожного машиностроения единственной ведущей осью изготовили в Англии на заводе «Джонс энд Поттс» для недавно созданной железнодорожной линии Барселона – Матаро. Еще три однотипных локомотива назвали «Барселона», «Каталония» и «Бесос», положив начало традиции нарекать паровозы именами городов, рек и районов, где их используют.

ТЕЗКА ИСПАНСКОГО ГОРОДА

«Матаро» – паровоз с осевой формулой 1-1-1, одной ведущей осью и колесами большого диаметра. Два внешних цилиндра по распространенной в то время конструктивной схеме наклонены к плоскости пути. В кабине не было потолка, что усложняло условия работы машиниста. Цена паровоза вместе с тендером составляла 2200 фунтов. В дополнение к вышеупомянутому четырем локомотивам, построенным фирмой «Джонс энд Поттс», компания «Райт» выпустила 62 пассажирских, 2 сидячих, 30 товарных вагонов и 2 платформы на сумму 20 000 фунтов.

Именно на этой ранней стадии по техническим соображениям было принято решение о создании

более широкой, чем на железных дорогах остальной Европы, иберийской колеи, равной 1667 мм (6 кастильских футов). Это давало возможность ставить на паровозы котлы большего диаметра и выиграть в мощности без существенного увеличения длины локомотивов, иначе пришлось бы строить кривые участки пути с большими радиусами.

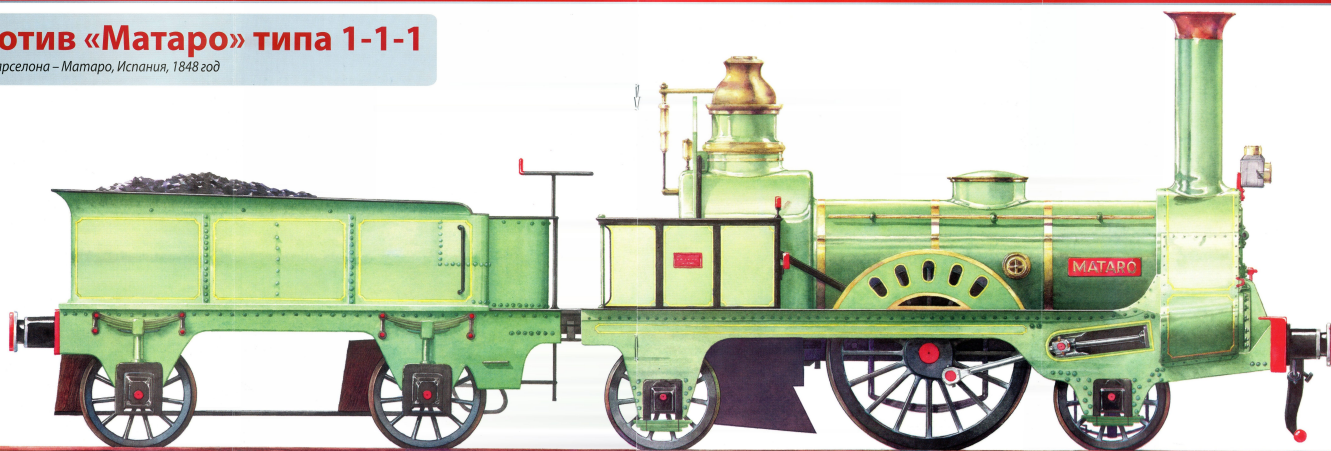
ПЕРВАЯ ТРАССА НА ПИРЕНЕЯХ

28 октября 1848 года была открыта железная дорога из Барселоны в Матаро – результат работы зарегистрированной в июне 1845 года компании с уставным капиталом 5 млн песет. Техническим обеспечением строительства дороги и разработкой подвижного состава занимались британцы.

Локомотив «Матаро» – один из четырех однотипных паровозов, пионеров железнодорожного транспорта на Пиренейском полуострове. Он стал в этой серии первым, получив свое название в честь одного из конечных пунктов дороги. Промежуточными станциями на ней были Бадалона, Монгат, Эль-Масноу, Премия-де-Мар и Виласар-де-Мар. Железная дорога Барселона – Матаро была первой на Пиренейском полуострове, но не в Испанской

Локомотив «Матаро» типа 1-1-1

Железная дорога Барселона – Матаро, Испания, 1848 год





империи, поскольку на Кубе, в то время колонии Испании, еще в 1837 году рельсовый путь соединил Гарсию и Бехукаль, участок линии Гавана – Гуинес, полностью завершённой в 1838 году.

ПОДЛИННИК И КОПИЯ

Паровозы типа 1-1-1 с одной бегунковой, одной движущей и одной поддерживающей осью характерны для начального этапа развития железнодорожного транспорта. В России, например, такие локомотивы ходили по Царскосельской железной дороге. Таким же пионером был и «Матаро». Отслужив свое, он стал стационарным приводом для генератора на электростанции, освещавшей

Барселону. Позже, в 1876 году, его как экспонат выставки в Барселонском университете установили на пьедестал в виде арочного моста. В ходе демонтажа локомотив упал, получив серьезные повреждения, и его отправили на слом.

В 1948 году, в ознаменование столетия со дня открытия первой железной дороги в Испании, Испанская национальная сеть железных дорог (RENFE) разместила в компании «Макиниста Террестре и Маритима» заказ на производство точной копии «Матаро» по подлинным чертежам. Реконструированный паровоз, ставший звездой, до сих пор сохраняется в рабочем состоянии.

Осевая формула паровозов

Классификация паровозов производится по роли и числу его осей или колес, а цифровая запись этих данных является кратким описанием характеристик машины. Эта классификация варьируется в разных странах. В Германии, Франции, Испании и России считают количество осей, а в англосаксонских странах учитывают количество колес. В обоих случаях первое число представляет собой количество передних (бегунковых) осей/колес, второе – движущих осей/колес и третье – задних (опорных) осей/колес локомотива.

Например, паровоз «Американец», представленный во 2-м выпуске коллекции, имеет осевую формулу 2-2-0 и колесную 4-4-0.

Бегунковые (направляющие) оси (первое число в осевой формуле) расположены впереди и служат для улучшения вписывания паровоза в кривые, снижая вероятность схода с рельсов, а также уменьшают нагрузку от основных колес на рельсы. Конструктивно выполняются в виде одно- или двухосной тележки, свободно поворачивающейся относительно главной рамы паровоза.

Спаренные ведущие, или движущие, оси (второе число) находятся под котлом, механически связаны друг с другом с помощью специальных тяг, спарников, и служат для реализации тягового усилия. Это самые

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1848 год
Производитель:	«Джонс энд Поттс», Великобритания
Заказчик:	Железная дорога Барселона – Матаро
Максимальная скорость, км/ч:	70
Тяговое усилие, кг:	2320
Топливо:	пар – уголь
Диаметр цилиндров, мм:	(2) 350
Ход цилиндров, мм:	500
Диаметр опорных колес, мм:	1750
Тормоз:	шпиндельный (работает от тендера)
Общий вес, кг:	24 000

большие по диаметру колеса на паровозе, и чем больше мощность локомотива, тем большее количество спаренных осей на нем устанавливается.

Поддерживающие (опорные) оси (третье число в осевой формуле) расположены позади спаренных и служат для перераспределения нагрузки на рельсы, в том числе для снижения нагрузки на ведущие оси до допустимых значений. Они используются не на всех паровозах, а только на локомотивах с развитой топкой. Диаметр колес этих осей значительно меньше, чем колес спаренных осей.

Вагон-ресторан

Чем длиннее становились железнодорожные маршруты, тем больше приходилось железнодорожным компаниям заботиться об удобстве пассажиров во время поездки.

▼ Меню предприятия по обслуживанию вагонов-ресторанов Густава Риффельмана.

▼ Интерьер нового вагона-ресторана МОСП 1900-х годов.

Уже на начальном этапе развития железных дорог возникла мысль предложить пассажиру нечто большее, чем просто место для сидения. Тем не менее от идеи «ресторана на колесах» до первых вагонов-ресторанов прошли годы.

ИЗОБРЕТЕНИЯ ПУЛЛЬМАНА

Появление вагона-ресторана тесно связано с внедрением спального вагона. И тот и другой задумывались для того, чтобы сделать комфортнее путеше-

ствие пассажиров на дальние расстояния, поэтому неудивительно, что первые вагоны-рестораны появились в Америке, поскольку там расстояния, как правило, значительно больше, чем в Европе.

Создателем вагона-ресторана был дипломированный мебельщик Джордж Мортимер Пулльман, с 1857 года внедрявший в США новые спальные вагоны. Он же в 1868 году запустил в эксплуатацию первые вагоны-рестораны. В известной степени они были логическим развитием идеи пользовавшихся повсеместным успехом спальных вагонов, поскольку пассажирам, едущим на дальние расстояния и ночующим в вагонах, требовалось где-то поесть.





▼ Жорж Нагельмакерс – создатель международных поездов класса люкс.



МЕЖДУНАРОДНОЕ ОБЩЕСТВО СПАЛЬНЫХ ВАГОНОВ

В Европе за идею спальных вагонов и вагонов-ресторанов ухватился бельгиец Жорж Нагельмакерс, совершивший в 1869 году путешествие в Америку и детально изучивший там изобретения Пулльмана. В 1872 году Нагельмакерс начал эксплуатацию спальных вагонов на множестве европейских магистралей и только в 1879 году в Великобритании внедрил также и первые вагоны-рестораны.

Год спустя Нагельмакерс ввел в состав вагон-ресторан и на европейском континенте: в 1880 году Берлино-Ангальтская железнодорожная компания, перейдя на сообщение скорыми поездами по маршруту Берлин – Франкфурт-на-Майне, впервые пустила опытный вагон-ресторан, произведенный и обслуживавшийся фирмой Нагельмакерса «Международное общество спальных вагонов» (МОСП). Один пассажирский вагон 3-го класса превратили в зал ресторана, а багажный вагон переделали в вагон-кухню. Пассажиры встретили нововведение бла-

▲ Первый немецкий вагон-ресторан с вагоном-кухней 1880 года. Обед состоял из бульона, жаркого с салатом, компота и пудинга.

гожелательно, и в 1881 году Нагельмакерс получил заказ на строительство первого вагона-ресторана.

РЕСТОРАНЫ ПЕРЕХОДЯТ НА КОЛЕСА

После первого успеха МОСП Нагельмакерса заключило контракты со множеством железнодорожных компаний Германии и других европейских стран на поставку и обслуживание вагонов-ресторанов, а также спальных вагонов для поездов дальнего следования. До 1914 года компания была ведущим предприятием Европы по производству и эксплуатации вагонов обоих типов.

ИНТЕРЕСНО

Жорж Нагельмакерс, происходивший из семьи банкира, воплотил в жизнь и другие коммерческие идеи: в 1882 году он запустил первый поезд класса люкс между Парижем и Веной. Поезд состоял исключительно из вагонов-ресторанов и спальных вагонов и был своего рода отелем на колесах. В 1883 году на его основе был создан легендарный Восточный экспресс, который курсировал между Парижем и Стамбулом, делая остановки в Мюнхене и Вене. Высшее общество оценило поезд, и Нагельмакерс продолжил расширять ряд роскошных составов.



▲ Интерьер вагона-ресторана
Российской железной дороги.

▼ Открытка Немецкого
общества железнодорожных
вагонов-ресторанов. 1901 год.

КРУПНЫМ ПЛАНOM

До 1945 года компания «Митропа» обслуживала все вагоны-рестораны и спальные вагоны железных дорог Германии. После раздела страны только вагоны-рестораны и спальные вагоны ГДР сохранили старое название. Государственные железные дороги ФРГ учредили новое дочернее предприятие — Немецкое общество спальных вагонов и вагонов-ресторанов. После воссоединения Германии в 1994 году кейтеринговая компания акционерного общества «Дойче Бан» (Немецкая железная дорога) снова получила название «Митропа». С 2002 года компания «Дойче Бан» самостоятельно контролирует обслуживание вагонов-ресторанов и спальных вагонов поездов дальнего следования.



Однако в сфере обслуживания вагонов-ресторанов Нагельмаккера ждала ожесточенная конкуренция. До их внедрения в расписаниях движения предусматривались продолжительные остановки для приема пищи, позволявшие пассажирам сойти и поесть в ресторанах на вокзалах. Теперь подобные остановки оказались излишними, что, естественно, вызвало горячие протесты владельцев вокзальных ресторанов. Многие из них начали учреждать собственные общества вагонов-ресторанов. В Германии среди наиболее успешных рестораторов в этой сфере можно назвать Густава Риффельманна и Густава Кромри.

В 1885 году Прусская государственная железная дорога полностью перешла к сотрудничеству с МОСП, прекратив работу с другими поставщиками услуг. МОСП удалось даже получить долю в компании, учредив в Пруссии дочернюю фирму, Немецкое общество железнодорожных вагонов-ресторанов, ставшую крупнейшим предприятием подобного рода в Пруссии.

ПОЛИТИКА И ДОРОЖНАЯ ТРАПЕЗА

В Европе железнодорожные компании прицепляли вагоны-рестораны в первую очередь к скорым поездам. Но настоятельная потребность в специализированных вагонах возникла лишь тогда, когда по расписанию пустили поезда с междвагонными переходами, по которым пассажиры во время поездки могли пройти по всему поезду, чтобы посетить вагон-ресторан. Именно поэтому предприятие



достигло максимального размаха и прибыльности только с 1890-х годов. В Европе скорыми поездами и поездами с межвагонными переходами, которые обычно были дорожее пассажирских, в XIX веке в основном ездила буржуазная публика, поэтому все в вагонах устраивалось с учетом ее вкусов.

Разразившаяся в 1914 году Первая мировая война резко прервала работу вагонов-ресторанов. Многие европейские железнодорожные компании разорвали контракты с МОСП, поскольку для сотрудничества с бельгийским предприятием возникли политические препятствия. В результате в Германии управление вагонами-ресторанами и пассажирскими вагонами кардинально изменилось. В 1916 году появилась новая компания – Центральноевропейское акционерное общество спальных вагонов и вагонов-ресторанов, или «Митропа». Сначала общество также включало государственные железные дороги Австро-Венгрии, но после войны было вынуждено ограничить свою деятельность Германией.

Во многих других европейских странах эксплуатация вагонов-ресторанов после 1918 года также организовывалась на национальном уровне. Однако МОСП вновь удалось захватить монополию в Авс-



◀ Рекламный плакат вагонов-ресторанов, обслуживаемых компанией «Митропа», 1930-е годы.

три, Польше и Чехословакии. Утратив после Второй мировой войны и эти привилегии, предприятие сосредоточилось на обслуживании фирменных поездов, таких как Восточный экспресс.

▼ Комфортный вагон-ресторан предлагает путешественникам меню с расширенным ассортиментом блюд.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 14:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Ландшафт будет выглядеть намного реалистичнее, если на макете создать лужайки из искусственной травы разных оттенков.

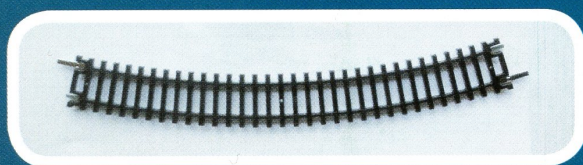
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Первую в Германии общественную железную дорогу открыл паровоз «Адлер», изготовленный в Англии на заводе Стефенсонов.

ПОД СТУК КОЛЕС

Во время путешествия из центра России на Кавказ вам встретятся древние города с богатой историей и небольшие городки, возникшие именно благодаря железной дороге.

С выпуском 14:



УЧАСТОК ПОВОРОТНОГО
РЕЛЬСОВОГО ПУТИ



ПАКЕТ ТЕМНО-ЗЕЛеной ТРАВЫ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru