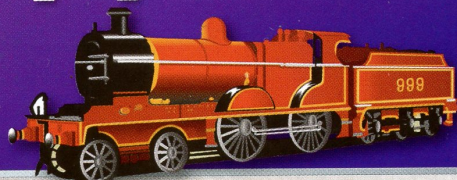
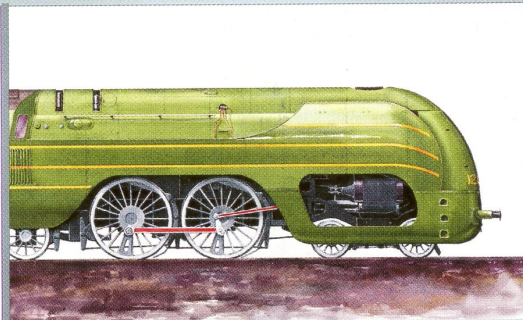
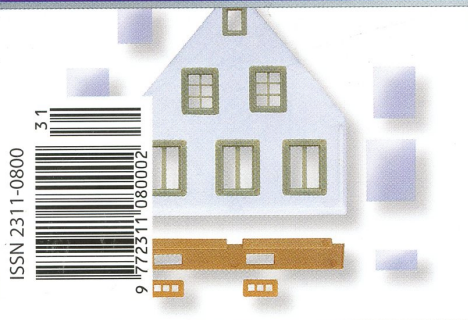


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



31

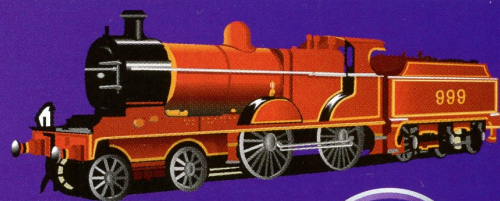


СБОРКА БЕЛОГО ДОМА (1)

ПАРОВОЗ СЕРИИ 12 ТИПА 2-2-1

«ИНДИАН ПАСИФИК»

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



31

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Сборка белого дома (1)

Приклейте к стенам необходимые детали, «застеклите» окна и состыкуйте стены между собой.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии 12 типа 2-2-1

Красивый и быстрый паровоз серии 12 доставлял истинное удовольствие и железнодорожникам, и пассажирам.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

«Индиан Пасифик»

Этот австралийский поезд не только возит туристов от одного побережья страны до другого, но и доставляет почту на станции своего маршрута.



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: 8-800-555-44-85 (звонок бесплатный).

Написать нам можно по адресу: «Иглмосс Эдишинз», а/я 46, г. Москва, 109240.

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: 8-800-555-44-85 (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: 8-800-555-44-85 (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» № 31

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. Никольямская, д. 26, стр. 1-1а, г. Москва, Россия, 109004, тел.: (+7-495) 666-44-85, факс: (+7-495) 666-44-87, e-mail: collections@eaglemoss.ru

www.eaglemoss.ru

Главный редактор:

Павел Звонков

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 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 Едишенз»

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 и ответственный за выпуск: Юлия Коваль

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, г. Минск, РБ, 220037, тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

Univest Print
ООО «Университетский Центр Полиграфии», г. Минск, ул. Дзержинского, 64 б

Тираж: 18 500 экз.

Сдано в печать 26.02.2015 г.

© 2015 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Едишенз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del Libro, Curato Oscuro Fotografos; 6-10 © Club Internacional del Libro; 12-15 © Eaglemoss.

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



Сборка белого дома (1)

С этим номером вы получили последние детали, необходимые для монтажа белого здания. Инструкции по сборке, начатые в этом выпуске, мы продолжим в следующем. Этим руковод-

ством вы сможете воспользоваться и при сборке желтого дома. Конструкции зданий одинаковы. Они отличаются только цветом стен, крыш и деталей.



Материалы и инструменты

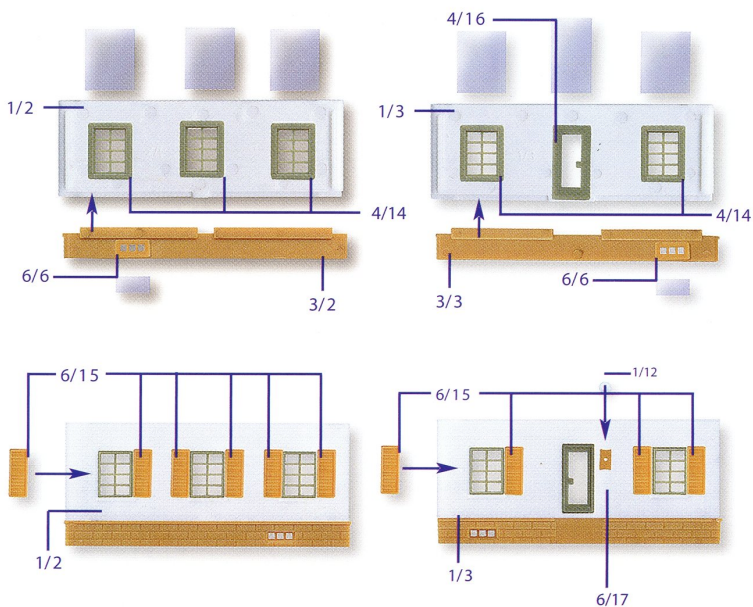
- Клей «Момент»
- Резак или небольшие ножницы



Ножницами или резакон вырежьте детали из форм. Тщательно удалите все заусенцы.

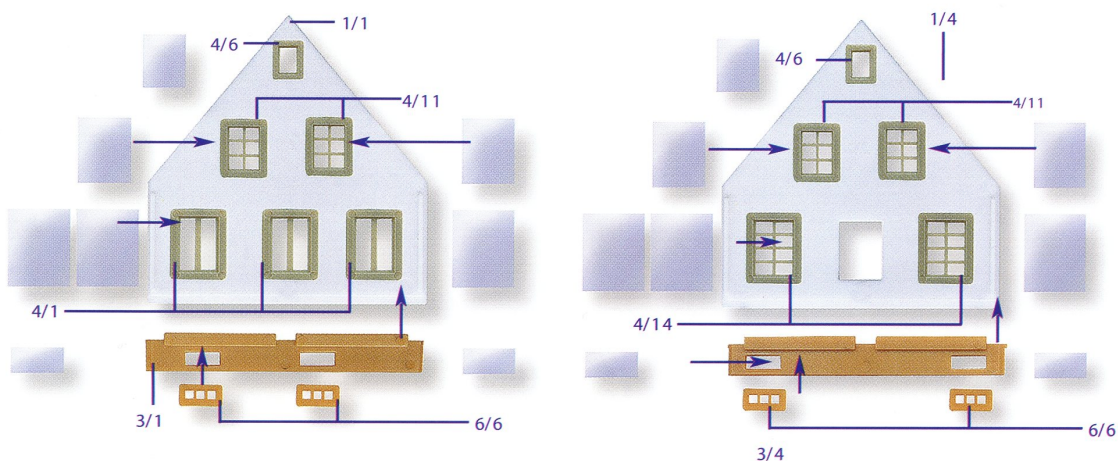
1

Установите на две меньшие стены дома (1/2 и 1/3) рамы, ставни, двери и присоедините цоколи. Для имитации стекол вырежьте прямоугольники ацетатной пленки размером чуть больше проема и приклейте к оконным проемам с внутренней стороны стен.



2

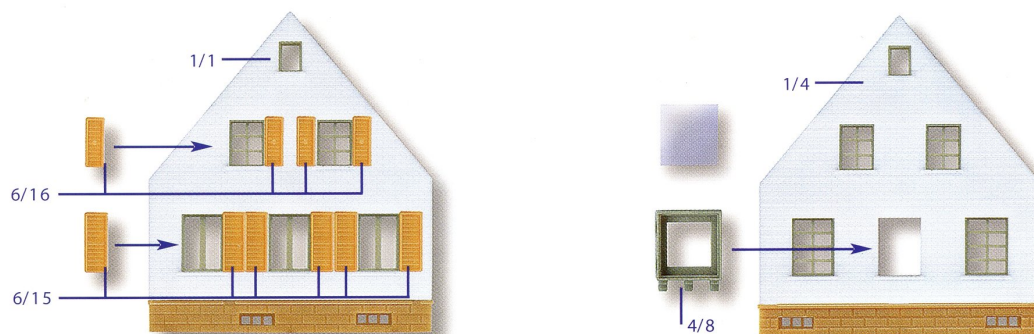
Приклейте детали к большим стенам дома (1/1 и 1/4).





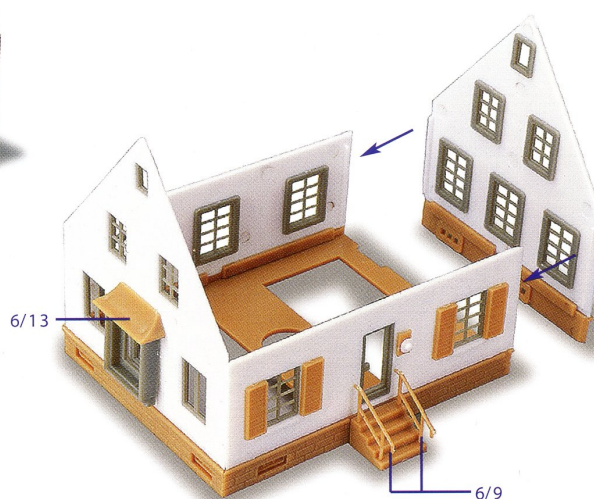
3

Не спутайте детали 1/1 и 1/4. В стене 1/1 на первом этаже три одинаковых окна со ставнями, а в стене 1/4 среднее из трех окон – с козырьком.



4

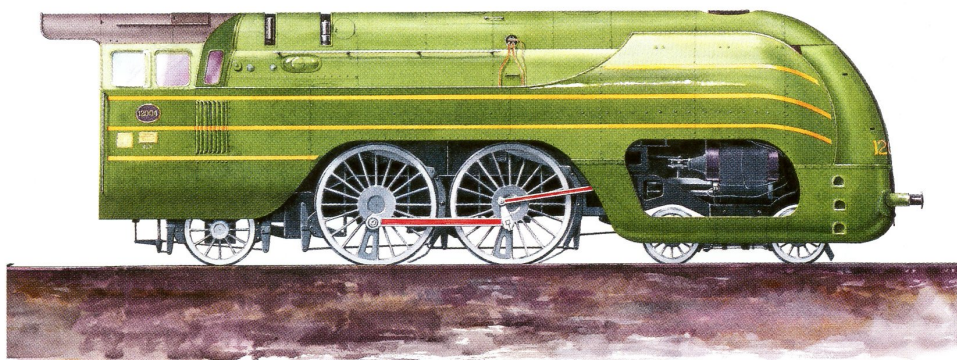
Соберите и склейте картонную развертку дома. Вставьте ее в дом. Это затемнение из черного картона необходимо, чтобы стены не просвечивали при включенном внутри дома освещении.



31

Паровоз серии 12 типа 2-2-1

Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB), Бельгия, 1939 год



Можно лишь сожалеть о том, что великолепный эксперимент с бельгийскими паровозами серии 12 оказался прерван Второй мировой войной.

В 1939 году эти локомотивы впервые повели экспрессы между Брюсселем и Остенде. В сентябре того же года в Европе разразился страшный конфликт, и Бельгия оказалась напрямую в него втянута. Одним из многочисленных последствий стало прекращение работы локомотивов серии 12.

ОБНОВЛЕНИЕ КОМПАНИИ

К тому времени компания, с 1926 года известная под аббревиатурой SNCFB, уже год носила новое название – Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB). Началась серьезная реструктуризация предприятия. Планировалось продать 50 % его акций, изменить систему управления, наделить компанию большей автономией. По своей структуре она должна была стать больше похожей на частное, а не на государственное предприятие, которым была фактически.

ОТ БРЮССЕЛЯ ДО ОСТЕНДЕ

В этой обновленной компании и возникла идея организовать движение скорых поездов с частыми рейсами и малым числом пассажиров на каждом из них, уменьшив состав до трех вагонов. Новые локомотивы должны были максимально сократить

время, необходимое для прохождения 121 км между Брюсселем и Остенде, с одной остановкой – в Брюгге. То, что в составе поезда было всего три вагона, тоже обуславливалось задачей достичь высочайших скоростей. Добиться этого удалось, особенно на прямых участках трассы. В результате власти даже ввели специальное ограничение скорости для экспресс-поездов – 140 км/ч.

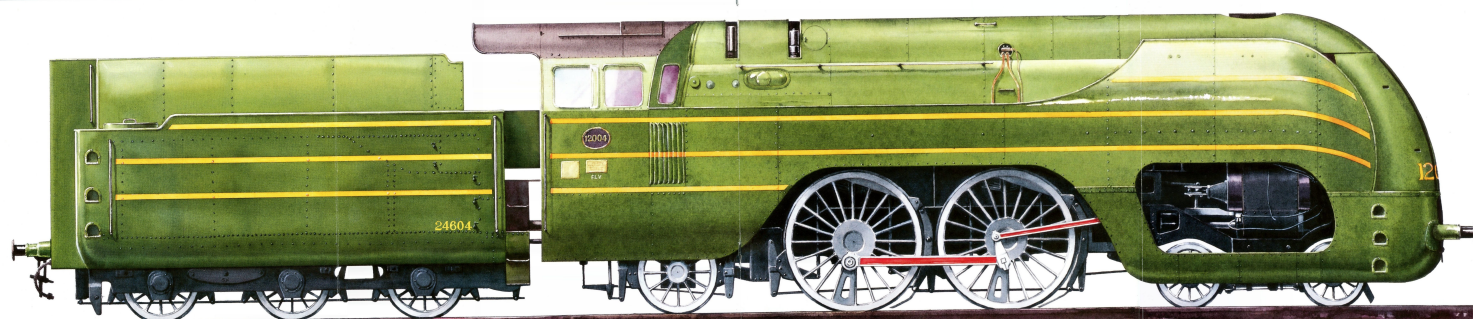
Чтобы свести к минимуму раскачивание на высоких скоростях, разработали двигатели с внутренними цилиндрами. Для облегчения к ним доступа, что всегда было одной из наиболее распространенных проблем внутреннего расположения цилиндров, их установили на раме, по американскому образцу, в отличие от британской традиции располагать их на опорной плите. Для завершения проекта добавили обтекатели тендера, которые для этих локомотивов специально не выпускали, а позаимствовали с устаревших машин.

НОВОЕ ПРОИЗВЕДЕНИЕ КОККЕРИЛЯ

Заказ на производство разместили на заводе Коккериль в бельгийской коммуне Серен. Семья Коккериль принадлежала к элите паровозостроения. Еще в середине XIX века их сочлененный локомотив начал службу на знаменитой железной дороге «Земмеринг», связав Вену и Земмеринг напрямую, через Альпы. Этому паровозу оказалось достаточно

Паровоз серии 12 типа 2-2-1

Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB), Бельгия, 1939 год





проработать менее месяца, чтобы обеспечить себе место на страницах железнодорожной истории. В задуманной для скоростного движения новой серии конструкторам и изготовителям блестяще удалось воплотить в жизнь поставленную цель. Следующие модели не выдерживали темп, заданный этой впечатляющей обтекаемой машиной. С другой стороны, это был последний паровоз с осевой формулой 2-2-1. Ему удалось поставить мировой рекорд скорости

для движения по расписанию. Для Национального общества железных дорог Бельгии этот локомотив стал важнейшим достижением эпохи паровой тяги. Благодаря использованным в его конструкции оригинальным техническим принципам и большой эстетической привлекательности поезда с этим паровозом курсировали на высокой скорости, доставляя удовольствие персоналу компании и пассажирам экспресса.

Национальное общество железных дорог Бельгии

Появление железных дорог в Бельгии, как и во многих других европейских странах, было тесно связано с потребностями угольной промышленности. Первоначально движение по рельсам осуществлялось с помощью конной тяги. Затем, после обретения независимости от Нидерландов, в 1830 году, началось строительство железнодорожной сети в более широком масштабе. На первом этапе его финансировало государство, и в 1835 году была открыта первая линия – Мехелен – Брюссель.

В 1842 году протяженность железнодорожной сети составляла 559 км. С этого момента открывается простор для частных инвестиций, и за подряды конкурируют англичане, французы и немцы. Британцам удалось внедриться первыми, но их попытки часто заканчивались банкротствами, что во многом было связано с политикой субсидирования, приводившей к чрезмерному разрастанию небольших частных линий. Участие Франции было мотивировано интересами угольной промышленности и внесло значительный вклад в развитие бельгийской железнодорожной сети. В 1844–1870 годах иностранные фирмы проложили 2221 км рельсов. В это же время сеть железных дорог, принадлежавшая государству, развивалась медленнее. К 1870 году ее протяженность составляла 869 км. Между 1870 и 1914 годами бельгийские власти

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1939
Изготовители:	«Коккериль», Серен, Бельгия
Заказчик:	Национальное общество железных дорог Бельгии
Тяговое усилие, кг:	12 079
Нагрузка на ось, кг:	23 950
Цилиндры, мм:	(2) 480×720
Диаметр ведущих колес, мм:	2100
Поверхность нагрева, м²:	161
Пароперегреватель, м²:	63
Давление пара, кгс/см²:	18
Площадь колосниковой решетки, м²:	3,7
Топливо, т:	8
Вода, м³:	24
Сцепной вес, кг:	45 810
Общий вес, кг:	89 500
Общая длина, мм:	21 190

проводили политику защиты и укрепления своих линий, создав компанию «Гранд Централ Бельгия», крупную железнодорожную отрасль и начав приобретать линии, принадлежавшие частным владельцам. Немецкая оккупация 1914–1918 годов привела к преимущественно военному использованию железных дорог, что повторилось и во время Второй мировой войны. В мирные же годы выкуп линий продолжался.

В 1926 году образовалось Национальное общество железных дорог Бельгии. Последние линии были приобретены в 1948 году, и Национальное общество стало единственным владельцем всей железнодорожной сети. Для более эффективной организации деятельности в 2005 году Общество преобразовали в три компании, которые продолжает контролировать государство.

«Индиан Пасифик»

Отличную возможность познакомиться с Австралией дает путешествие на «Индиан Пасифик». Этот поезд дальнего следования пересекает весь континент.

В эпоху колонизации Австралии железные дороги здесь играли довольно скромную роль. До 1901 года они находились в ведении отдельных колоний, от чьих ресурсов зависело строительство и обслуживание железных дорог. В результате возникло множество линий с различной шириной колеи, большинство из которых были ориентированы исключительно на местные нужды. Потому при соединении железнодорожных сетей неизбежно возникали серьезные проблемы: для успешной организации движения только на основных маршрутах порой требовалось более 30 станций стыкования путей с разной шириной колеи. И даже после того как в 1917 году было с гордостью объявлено о прокладке рельсового пути на последних участках между восточным и западным побережьем и начале работы Трансавстралийской железной

дороги, в отдельных местах пассажирам еще долгие годы приходилось совершать пересадки из-за разной ширины колеи.

ОБЩАЯ КОЛЕЯ

На участке Перт – Калгурли Западноавстралийской железной дороги была проложена так называемая капская, или 1067 мм, колея. Далее следовала линия Калгурли – Порт-Огаста Содружества железных дорог с европейской, или стандартной, колеей – 1435 мм. На перегоне Порт-Огаста – Порт-Пирри (ранее Тероуи) Южноавстралийских железных дорог снова шла капская колея. И лишь в 1937 году участок до Порта-Пирри перешли на стандартную колею. Это избавило пассажиров минимум от одной пересадки.

От Порта-Пирри снова с пересадками на Аделаиду и Мельбурн дорога ведет в Олбери. Оператором здесь были Южноавстралийские железные дороги и Железные дороги Виктории, а ширина колеи – 1600 мм. И наконец, на участке Олбери – Сидней Железной дороги Нового Южного Уэльса шла стандартная колея.

▼ На локомотиве красуется символ трансавстралийского поезда – взлетающий клинхохвостый орел. Если немного повезет, то во время путешествия можно увидеть и настоящую птицу, ведь клинхохвостые орлы обитают по всей Австралии.





► Налларбор — это 200 тыс. кв. км пустыни на южном побережье Австралии. Своим названием, в переводе с латыни означающим «ни единого дерева», он обязан тому, что на скудных известняковых почвах не растет ничего, кроме низкорослых кустов.

КРУПНЫМ ПЛАНOM

Поезд «Индиан Пасифик» ведут два локомотива. Длина состава — 403 м, а сдвоенного поезда — 687 м. Большинство поездов сдвоенные. Обычно состав поезда таков.

1. Класс люкс.

Пассажирский вагон класса платинум, с купе удвоенного размера, двухспальными кроватями и обслуживанием повышенного стандарта. При необходимости может прицепляться арендуемый частным образом салон-вагон.

2. Первый класс.

Пять спальных вагонов класса «Золотой Сервис» (в сдвоенном поезде — 11). В них одноместные и двухместные купе. За ними следует вагон-ресторан (в сдвоенном поезде — 2), еда в котором входит в цену билета, и салон-вагон (в сдвоенном поезде — 2).

3. Второй класс.

Общий пассажирский вагон с креслами, спальня вагон класса «Красный Кенгуру» и вагон-буфет.

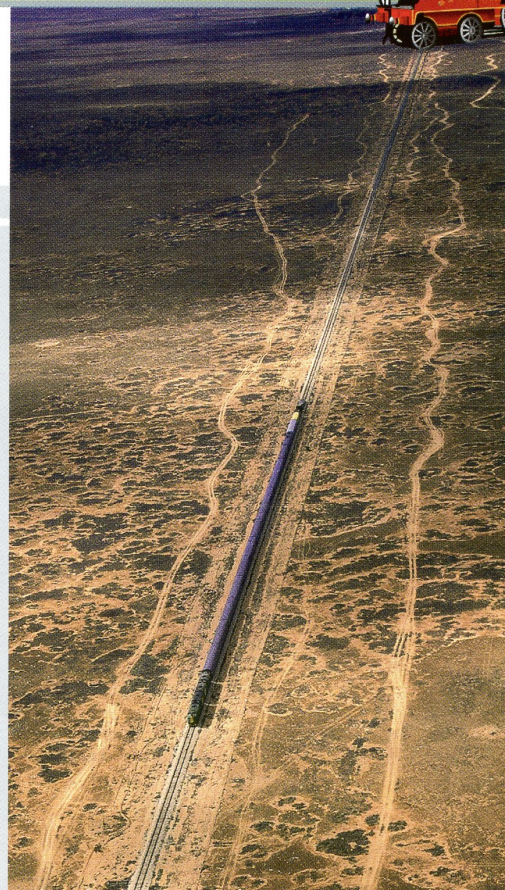
4. Служебные вагоны.

Дизель-генераторный вагон (в сдвоенном поезде — 2), багажный, спальня для персонала (в сдвоенном поезде — 2). При необходимости добавляют вагон для перевозки автомобилей.

В 1969 году всю магистраль от Перта до Сиднея полностью перешли на стандартную колею и по маршруту пустили поезд «Индиан Пасифик», названный в честь двух океанов, побережья которых он связал по суше (Pacific — «Тихий»). Первый состав вышел из Сиднея 23 февраля 1970 года и четыре дня спустя, 27 февраля, прибыл в Перт. Однако не на всем протяжении он следовал по старому маршруту: из Порты-Пири до Брокен-Хилл — по новой трассе, проложенной на месте бывшей дороги компании «Силвертон» с капской колеей.

НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ТУРИСТОВ

И сегодня овеянный легендами пассажирский поезд дальнего следования продолжает курсировать между западным и восточным побережьем, от города Перт до Сиднея. Маршрут протяженностью 4352 км пролегает через весь пятый континент. Ныне время в пути составляет примерно 65 часов. Расстояние 2659 км от Перта до Аделаиды поезд проходит примерно за 41 час. Сменив на местной тупиковой железнодорожной станции направление движения,



▼ Штат Новый Южный Уэльс на юго-востоке континента заселен довольно плотно: там живет около трети австралийцев. Мягкий климат и плодородные почвы способствуют широкому развитию сельского хозяйства в регионе.

«Индиан Пасифик» проходит оставшиеся 1693 км до Сиднея примерно за 24 часа.

В настоящее время поезд принадлежит железнодорожной компании «Великая Южная железная дорога». Она также владеет поездами «Ган», «Саутерн Спирит» и «Оверлэнд», собрав тем самым под своим крылом все самые известные австралийские составы.

Пассажиры «Индиан Пасифик» почти исключительно туристы. Но поезд выполняет и повседневные задачи: обеспечивает оперативную доставку на изолированные железнодорожные станции и в небольшие деревни вдоль трассы Трансафриканской железной дороги потребительских товаров и почты. Некогда по маршруту курсировал так называемый «Ти энд Шугар Трэйн» («поезд чая и сахара»), но его давно упразднили из-за нерентабельности.

ОТ ПОБЕРЕЖЬЯ ДО ПОБЕРЕЖЬЯ

Два раза в неделю поезд с вокзалов Сиднея и Перта отправляются в свое трехдневное турне по пустынным внутренним районам. Наше путешествие начинается всего в нескольких милях от берега Индийского океана с вокзала Ист-Перта. Дорога из агломерации Перт сначала следует мимо садов и небольших полей, а потом входит в долину реки Эйвон. Из окна поезда открывается вид на волнующееся колоссающееся зеленое море австралийской

▼ Говорят, что тем, кто действительно хочет узнать Австралию, следует совершить путешествие на «Индиан Пасифик». И обширность страны, и разительный контраст между высотными городскими зданиями и девственной природой особенно хорошо видны из окна этого поезда.

ИНТЕРЕСНО

Австралия с ее различными климатическими зонами интересна круглый год. Времена года здесь противоположны европейским. Австралийским летом (с ноября по апрель) температура может подниматься до 40 °С. Австралия разделена на три часовых пояса. Местное летнее время на шесть-десять часов опережает средневропейское.

житницы и отдельные фермерские дома, подобные островам. Вскоре к зеленому все сильнее примешивается коричневый и красный — начинается скалистый и скудный ландшафт буша (так в Австралии называют обширные неосвоенные человеком пространства, поросшие кустарником или низкорослыми деревьями).

Первая продолжительная остановка — в шахтерском городке Калгурли, архитектура которого не случайно напоминает вестерны. В 1895 году его основали золотоискатели. Затем следует самый длинный в мире прямой участок (478 км), без единого поворота, по равнине Налларбор («ни единого дерева»). Здесь поезд развивает максимальную скорость, 115 км/ч. На остальном маршруте средняя скорость составляет 85 км/ч. Во время остановки в городе-призраке Кук пассажиры снова могут размять ноги. Через 48 часов после

МАРШРУТ ПОЕЗДА «ИНДИАН ПАСИФИК»

Ист-Перт — вокзал Мидленд — Нортам (Западная Австралия) — Мерредин — Саутерн-Кросс — Калгурли-Боулдер — Ролинна — Лоонгана — граница штатов Западная Австралия и Южная Австралия (без остановки) — Кук — Таркоола — Кингунья — Пимба — Порт-Огаста (пересадка на «Ган» до Алис-Спрингс и Дарвина) — Порт-Пири — Кесвик, терминал Аделаида (поезд разворачивается) — Гладстон — Питерборо — граница штатов Южная Австралия и Новый Южный Уэльс (без остановки) — Брокен-Хилл — Менинди — Айвенго — Еуабалонг — Кондоболин — Паркес — Ориндж — Батерст — Литгоу — Пенрит — Центральный вокзал Сиднея.





отправления из Перта поезд прибывает на вокзал Аделаиды, столицы штата Южная Австралия. За Аделаидой снова идет буш. В Брокен-Хилл, как и на нескольких других промежуточных остановках, есть возможность принять участие в экскурсиях. Цены на них вполне приемлемы, а достопримечательности заслуживают внимания. Через несколько часов полупустыня мало-помалу снова

переходит в более обжитые места и поезд приближается к Голубым горам. Издали они и вправду кажутся окутанными голубой дымкой. Когда состав постепенно спустится с высот Голубых гор, после почти трехдневного путешествия из окон, припорошенных мелкой красной пылью, откроется вид на небоскребы Сиднея.

▼ На заре следующий с запада на восток пассажирский поезд проходит по задержанной дамбе. Отсюда всего около трех часов езды до Сиднея, некогда первой английской колонии, а ныне крупнейшего города на Австралийском континенте.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 32:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Завершив сборку белого дома, сохраните инструкции: они понадобятся для сборки желтого здания.

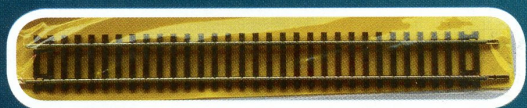
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

В 1957 году на железных дорогах СССР появились первые электровозы, предназначенные для пассажирских поездов.

ПОД СТУК КОЛЕС

На одном из самых привлекательных железнодорожных маршрутов Англии, Сетл – Карлайл, поезд проходит 14 тоннелей и 22 виадука.

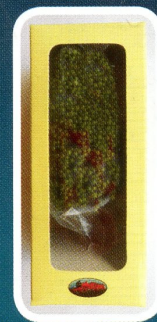
С выпуском 32:



УЧАСТОК ПРЯМОГО
РЕЛЬСОВОГО ПУТИ



ГВОЗДИ



ФРУКТОВОЕ ДЕРЕВО

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

