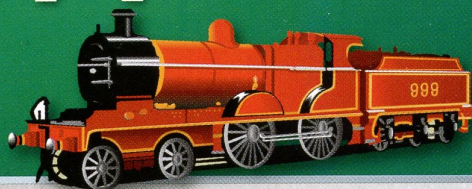
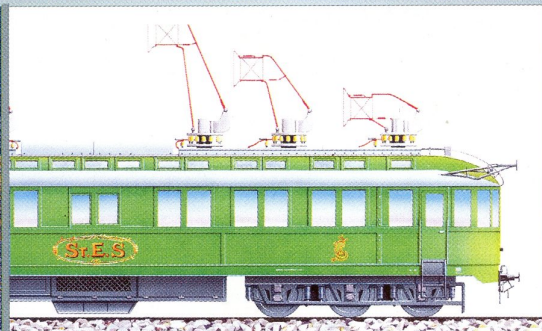


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



34

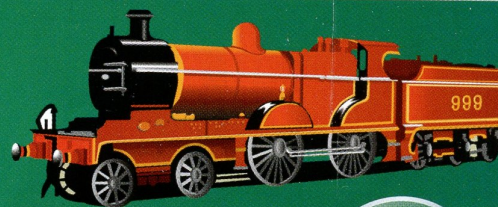


ГРАВИЙ И ПЕСОК

ЭЛЕКТРОВАЗ «СИНГЛЕ АЭГ»

ЧЕРЕЗ ПУСТЫНЮ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



34

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Гравий и песок

Покрытие, имитирующее почву или песок, надо фиксировать на макете так же, как траву.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Электровоз «Сингле АЭГ»

Немецкий экспериментальный локомотив помогал выяснить, какие условия нужны для скоростного движения.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Через пустыню

Путешествуя по Намибии в «Экспрессе пустыни», можно убедиться, какие великолепные пейзажи создает обыкновенный песок.



EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 34

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

www.eagle moss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

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 Едшешенз»

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 и ответственный за выпуск: Юлия Коваль

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен», г. Киев, тел.: (+380-44) 494-07-92

Казахстан

Распространение:

ТОО «КТП «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 Издательский Маркетинг»
01054, г. Киев, ул. Демитриевская, 4А Б

Тираж: 18 000 экз.

Сдано в печать 19.03.2015

© 2015 Eagle moss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Едшешенз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del Libro,

Curato Oscuro Fotografos;

6-10 © Club Internacional del Libro,

12-15 © Eagle moss.

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

R921-N

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

12+

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.eagle moss.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.

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

www.electrotrain.ru



Гравий и песок

С этим номером вы получили первую из двух частей водонапорной башни. Полные инструкции по сборке мы опубликуем в номерах 35 и 36. На макете модели отмечены участки около путей, на которых нет травы, а значит, надо имитировать землю, песок или гравий. В некоторых местах

можно поместить крупные камни, контрастирующие с горизонтальной поверхностью плиты основания. Часть территории около зданий или в саду также представляет собой песчаную поверхность. Сегодня мы расскажем, как и при помощи каких материалов можно создать все это.



Материалы и инструменты

- Материалы для горных пород: камни, сосновая кора, пробка
- Материалы для земли: песок, кофе в зернах, наждачная бумага
- Пульверизатор
- Клей ПВА
- Небольшой шпатель или другой инструмент для нанесения клея



1

Найти хороший материал для имитации земли на вашем макете не представляет никакой проблемы, поскольку есть много элементов в природе, которые можно использовать для этой цели. Обратите внимание: текстура материала должна быть мелкой и как можно более однородной, чтобы она соответствовала масштабу модели.



Молотый кофе

Идеально подходит для имитации возделанной почвы в полях и садах.



Земля для макетов

Вы также можете воспользоваться специальной землей для макетов с отлично подходящим масштабом частиц.



Полевой песок

Хорошим материалом может быть и полевой песок, по возможности мелкий. В любом случае рекомендуется просеять его, чтобы использовать только мелкие песчинки.



Пляжный песок

Очистив береговой песок от мусора и хорошенько промыв, вы получите отличный материал для покрытия отдельных частей вашего макета.

Покрывая участки макета «землей», следуйте тем же правилам, что и при наклеивании травы (инструкция в номере 14). Слой материала для имитации почвы должен быть тонким. Можно смешивать различные типы материалов для достижения разнообразных эффектов.

2

Нанесите шпателем тонкий слой клея на небольшую поверхность макета и посыпьте сверху молотым кофе или искусственной землей.



3

Нанесите клей из пульверизатора и слегка посыпьте сверху песком.





4

Вы можете использовать различные материалы для создания покрытия макета.

Искусственная трава

Упаковки искусственной травы прилагались к номерам 7 и 14 и будут поставлены с некоторыми следующими выпусками.

Наждачная бумага

Приклеенная к модели, она будет выглядеть как покрытие из гравия или земля, пригодная для садов. Вы можете покрыть ею большие поверхности, сочетая с землей для макетов или имитацией цветов.

Песок

С помощью полевого или пляжного песка вы сможете создать покрытие для сада, которое будет выглядеть очень естественно.



5

Включенные в комплект поставки фигурки людей будут выглядеть живее и реалистичнее, если вы расположите их так, словно они заняты каким-либо делом. Теперь они действительно движутся и действуют!



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

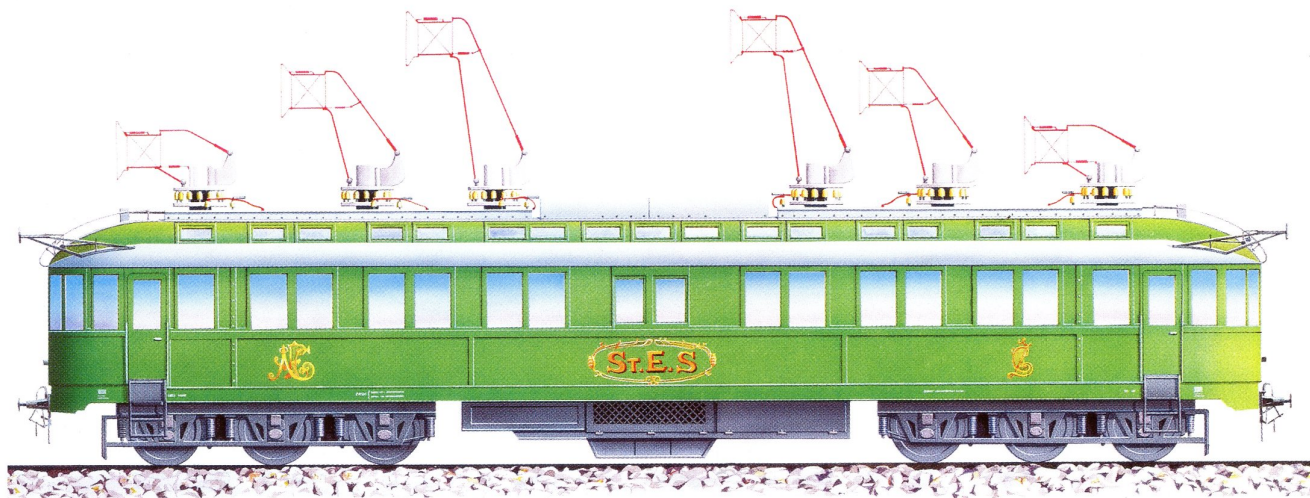
Не бойтесь экспериментировать. Ищите свои сочетания материалов, чтобы создать наиболее убедительную, естественную обстановку.



34

Электровоз «Сингле АЭГ»

Научное общество по изучению электрических скоростных железных дорог, Германия, 1901 год



Локомотив «Сингле АЭГ» – дитя компаний «Сименс и Гальске» и АЭГ, двух самых ярких немецких концернов в области электротехники, которые специализировались не только на производстве тягового подвижного состава, но также во многих других областях, таких как телеграф или электро-снабжение. Консорциум получил название «Научное общество по изучению электрических скоростных железных дорог» (Studiengesellschaft für Elektrische Schnellbahnen). Судя по результатам, компания свое наименование оправдала. В 1903 году, после преодоления множества проблем, локомотив производства АЭГ развил скорость 210 км/ч. В то же самое время компания «Сименс» выпустила собственную практически идентичную машину, известную как «Сименс S», развивавшую скорость 206,7 км/ч.

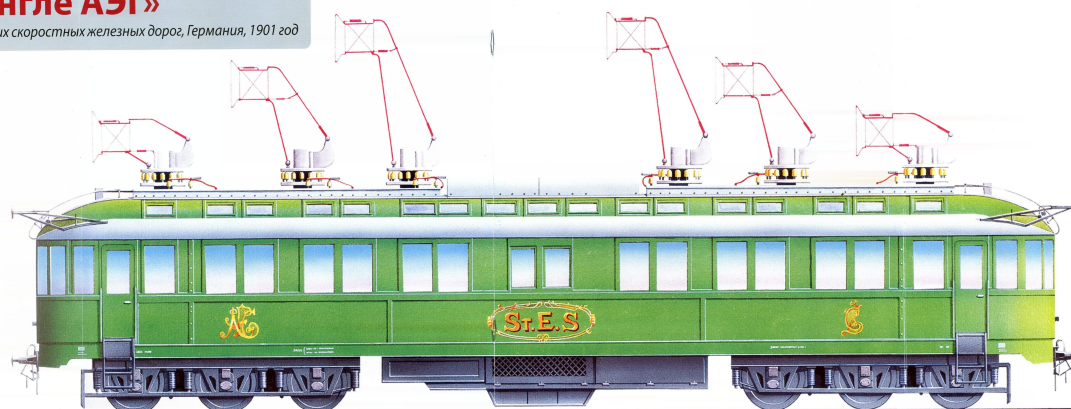
НА СТАРОЙ ЛИНИИ

Научному обществу по изучению электрических скоростных железных дорог пришлось решить массу проблем, чтобы использовать весь потенциал своего

изобретения. Некоторые трудности были связаны не с самим двигателем, а с отсутствием инфраструктуры, соответствующей типу испытываемой машины. В 1901 году Общество получило все необходимые разрешения на использование для испытаний своего проекта старой военной железнодорожной линии, 23-километрового участка между Мариенфельде и Цоссеном, примерно в 30 км от Берлина. Первой по оснащенной тройной воздушной контактной линией трассе пошла машина «Сименс S». Из-за схода с рельсов локомотива при движении на скорости 160 км/ч эксперимент на некоторое время пришлось прекратить. Расследование аварии показало, что дело не в локомотиве, а в качестве дороги. Ее структура и качество материалов, из которых строят пути для подобного типа машин, должны были быть совсем иными. В результате пришлось укрепить рельсы, заменив старые, рассчитанные на нагрузку 32,5 кг/м, выдерживающими давление около 42 кг/м, а также насыпь, распределяющую нагрузку проходящего поезда. Кроме того,

Электровоз «Сингле АЭГ»

Научное общество по изучению электрических скоростных железных дорог, Германия, 1901 год





установили новые шпалы, для достижения большей прочности уменьшив расстояние между ними, изменили даже саму трассу. Локомотивы также претерпели некоторую модернизацию: для стабильности на них установили шестиколесные тележки.

ПОТЕНЦИАЛ СКОРОСТИ

Шаг за шагом Научное общество по изучению электрических скоростных железных дорог приближалось к цели, состоявшей не в чем ином, как в демонстрации потенциала данного типа машин для высокоскоростных экспрессов.

По канонам того времени уровни мощности, которых могли достигать эти инновационные машины, были очень высоки. Каждый из шести двигателей электровоза был способен развивать до 750 л. с. при синхронной работе. Такие уровни энергии поддерживались в течение коротких промежутков времени, но в случае необходи-

мости они могли дать дополнительный импульс при запуске двигателя или преодолении крутых склонов. Особенность созданной консорциумом системы заключалась в том, что благодаря управлению частотой централизованного электропитания можно было рассчитать и установить скорость локомотива на каждом отрезке пути.

«Сингле АЭГ» занимает особое место в железнодорожной истории: он не был запущен в серию, не был доведен до стадии коммерческого использования и фактически пробыв в эксплуатации совсем недолго. Тем не менее электровоз послужил источником целого ряда идей, которые впоследствии нашли применение на электрифицированном железнодорожном транспорте. Специалисты добились не только высокой скорости электровоза, но и решили ряд проблем, угрожавших стабильности локомотива, связанных как с качеством пути, так и с техническими аспектами самой машины.

Долгий путь компании «Сименс и Гальске»

Компания «Сименс и Гальске» была учреждена в 1847 году в Берлине первоначально с целью постройки телеграфа. Основателями, чьи фамилии и вошли в название компании, были молодой инженер Эрнст Вернер Сименс и механик Иоганн Георг Гальске; вскоре к ним присоединился Иоганн Георг Сименс, двоюродный брат Вернера. Большой творческий потенциал этих людей обеспечил стремительный рост компании, которая и сегодня является одной из самых передовых в мире.

К заслугам предприятия относится создание первой в мире действующей электрической железной дороги. Ее прототип демонстрировался в 1879 году на Международной промышленной выставке в Берлине, где локомотив протаскил три вагона до шести человек в каждом со скоростью 7 км/ч! Два года спустя по линии в 2,5 км начал курсировать первый электрический омнибус (трамвай) между Берлином и Лихтерфельдом. Теперь уже со скоростью 30 км/ч. Первые регулярные трамвайные линии нескольких городов Европы и метро

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1901
Изготовители:	АЭГ, Германия
Тип:	Экспериментальный локомотив
Максимальная нагрузка на ось, т:	10
Привод:	
трехфазный ток, В:	10 000–14 000
переменный ток, Гц:	38–48
Питание:	Тройной контактный провод и понижающий трансформатор
Предельная скорость км/ч:	210
Общий вес, кг:	60 000
Общая длина, мм:	22 100

в Праге и Берлине также результат деятельности «Сименс и Гальске».

С 1 октября 1966 года компания называется «Сименс» AG, и сегодня ее заводы располагаются более чем в 35 странах. Деловое присутствие она поддерживает в более чем 125 странах, разбросанных по всему земному шару.

Через пустыню

Запущенный в 1998 году намибийский «Экспресс пустыни» стал жемчужиной железнодорожной компании «Транснамиб».

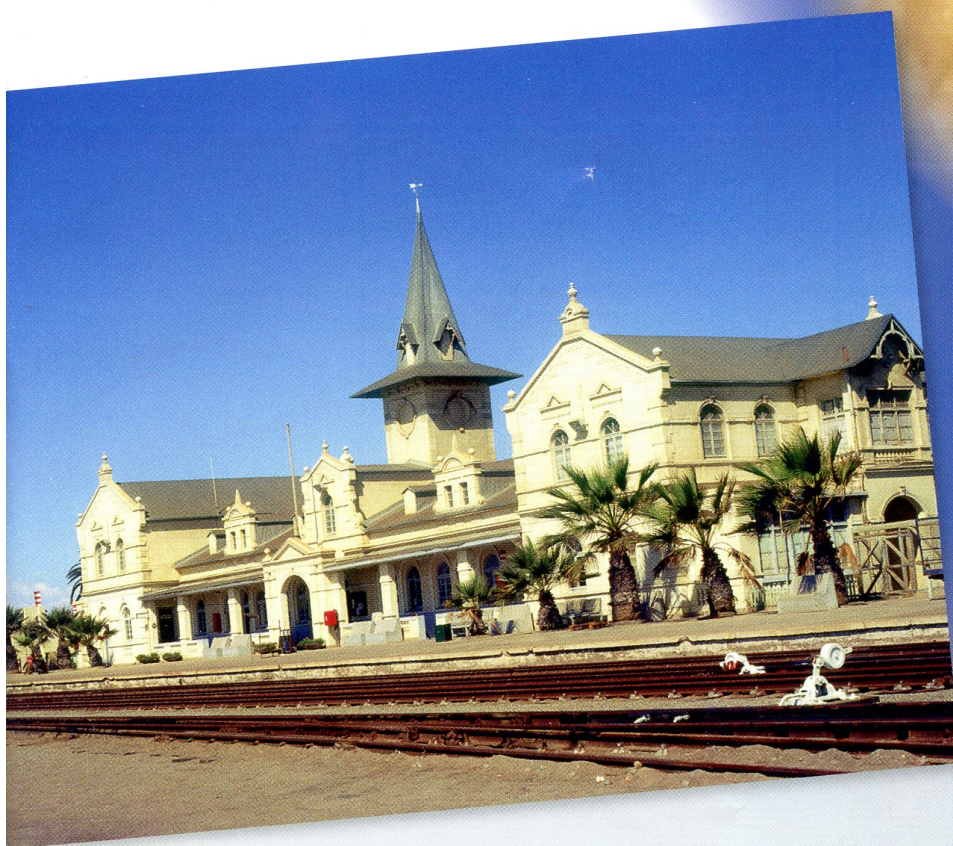
Большая часть региона, где сегодня располагается Республика Намибия, представляет собой пустыню. Когда в 1884 году Германская империя объявила о создании здесь колонии Германская Юго-Западная Африка, все ее немногочисленное население, живущее преимущественно животноводством, для перевозки товаров пользовалось в первую очередь повозками, запряженными волами. Они преодолевали 350 км от важнейшего немецкого торгового порта Свакопмунд до столицы страны Виндхука примерно за три недели. Даже почтовым повозкам требовалось для этого целых десять дней. Тем не менее на первых порах из-за ничтожной численности населения и недостаточной потребности в перевозках тяжеловесных грузов никаких инициатив по строительству железнодорожной линии не выдвигалось.

▼ «Транснамиб» большинство локомотивов унаследовала от южноафриканских железных дорог. Тепловозы GE разрабатывались для перевозок тяжеловесных грузов и, соответственно, медленно тянут «скорый» поезд «Экспресс пустыни».

ИЗМЕНЕНИЕ СПОСОБА ПЕРЕВОЗОК

Строительство железной дороги до Свакопмунда с 600-мм колеями для связи с внутренними районами страны началось после того, как в 1897 году чума крупного рогатого скота почти полностью парализовала перевозки тяжеловесных грузов. В работах участвовали четыре офицера, 290 солдат и 800 местных рабочих. 1 июля 1900 года руководство Имперских железных дорог открыло движение по расписанию. Курсировавшему один раз в неделю пассажирскому поезду требовалось 16 часов для преодоления расстояния 194 км с часовой остановкой в Якальсватере. Там заканчивался маршрут ежедневных грузовых поездов. В это время до Виндхука оставалось построить целых 188 км пути, который еще надлежало оптимально трассировать. В 1902 году был за-





▲ Расположенный на берегу Атлантики, в колониальный период Свакопмунд был главным портом Германской Юго-Западной Африки. Влияние немецких иммигрантов на исторический архитектурный облик города сомнений не вызывает.

МАРШРУТ «ЭКСПРЕССА ПУСТЫНИ»

Виндхук — Браквотер —
Отхайавара —
Тойфельсбах —
Окаханджа —
Хагенау — Вальдау —
Франсуа — Оказизе —
Вильгельмсталь —
Фогельзанг — Альбрехтс —
Фридрихсфельде —
Карибиб — Кранцберг —
Усакос — Свакопмунд

вершен весь маршрут длиной 382 км. На 31 марта 1910 года по итогам эксплуатационного сезона было перевезено 27 400 тонн грузов, а совокупный пробег составил 380 000 поездо-километров.

Тем временем параллельно государственной дороге до Карибиба начала работу железная дорога «Отави», лучше трассированная, солиднее построенная и оснащенная более мощными машинами. Это позволило сократить время в пути на отрезке маршрута Свакопмунд — Онгуати — Карибиб. С 1 апреля 1910 года компания взяла на себя все прямое сообщение до Виндхука. В то же время государственная железная дорога закрыла прямое сообщение по этому маршруту.

Задействованы были узкоколейные танк-паровозы «Хеншель» серии Cn2T поодиночке или в спарке у кабины машиниста. Мощность легендарных «близнецов» двукратно превосходила 40 л. с. Их использовали под общим эксплуатационным номером. Паровозы обозначали как А и В (крыша кабины машиниста локомотива А возвышалась над локомотивом В). При работе в спарке регуляторы и рычаги управления соединялись между собой, позволяя работать одному машинисту. Если локомотивы действовали поодиночке, у машиниста в кабине ставились перила или дополнительная защитная задняя стенка в половину человеческого роста.



НАМИБИЯ

ВЛИЯНИЕ ВОЙНЫ

С началом Первой мировой войны германские колониальные войска, отступая во внутренние районы страны, разрушили большие участки железной дороги «Отави», а также старые рельсы государственной железной дороги с целью замедлить продвижение солдат противника. В ответ британцы сразу провели 37 км дороги с 1067-мм колеями из портового города Уолфиш-Бей до Свакопмунда, а затем в кратчайшие сроки восстановили поврежденные железнодорожные пути. Кроме того что участок до Усакоса перешли под более широкую, капскую, колею, также полностью изменили трассировку отдельных участков дороги «Отави».

После поражения Германии и по окончании Первой мировой войны Юго-Западная Африка под мандатом Лиги наций вошла в Южно-Африканский Союз. С 1922 года сеть рельсовых путей попала в ведомство компании «Южноафриканские железные дороги». Последовали дальнейшие мероприятия по расширению и реконструкции, среди которых начатое в 1916 году присоединение к южноафриканской рельсовой сети и заверченный к 1961-му полный перевод участка Свакопмунд — Виндхук на 1067-мм колею. Кроме того, не в последнюю очередь из-за постоянного дефицита воды и высокой стоимости топлива тягу стали переводить на дизель. В 1959 году американская компания «Дженерал электрик»



КРУПНЫМ ПЛАНOM

Комфорт и сервис поезда на уровне отеля. Вагоны переделаны из южноафриканских в собственных мастерских «Транснамиб», но качеством отделки и удобством могут поспорить с сверхсовременным «Голубым поездом». Цена билета — от 400 евро (двойное купе) до 500 евро (одноместное купе) и включает в себя ужин, постель и завтрак, а также несколько экскурсий.

получила заказ на 115 дизель-электрических локомотивов общей суммой 28,8 млн долларов — крупнейший за всю историю Южноафриканских железных дорог. В 1990 году, после более чем векового протектората, Юго-Западная Африка наконец обрела независимость и стала называться Республика Намибия. С этого момента новым владельцем и эксплуатирующей организацией железнодорожной сети стала государственная компания «Транснамиб».

РОСКОШНОЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ

Сегодня важнейшая сфера деятельности намибийской железнодорожной компании — грузовые перевозки. Пассажирские не играют заметной роли: даже по основным маршрутам редко следует более одного пассажирского поезда в день, к тому же в целях сокращения расхода элек-

троэнергии на кондиционирование воздуха большая часть подобных поездов курсирует в ночное время. Но если энтузиастам железных дорог и туристам все же стоит совершить путешествие по Намибии, то только из-за флага «Транснамиб», известного поезда «Экспресс пустыни».

Пущенный в эксплуатацию в конце 1990-х годов, этот состав был полностью отремонтирован. Он предлагал пассажирам в поездке все мыслимые удобства. Роскошный отдых с видом на неповторимую пустыню Намиб и горы Шпицкоппе из салонов полностью кондиционируемого поезда. В нем также есть буфет и вагон-ресторан «Вельвичия», ужин в котором состоит из трех блюд, причем и закуски, и главные блюда, и десерты предлагаются по выбору и готовятся прямо в соседнем вагоне-кухне.



◀ Дюнному ландшафту пустыни Намиб около 30 млн лет, и простирается он от побережья на 140 км вглубь страны. В некоторых местах ветер нанес до 300 м песка.

В остальных вагонах по 24 купе на троих. Купе оборудованы кондиционером, отоплением и ванной.

Из Виндхука в Свакопмунд или обратно поезд преодолевает 371 км. Маршрут проходит по центральному нагорью, пересекая великолепные песчаные дюны пустыни Намиб. «Экспресс пустыни» идет около 20 часов. По пути предусмотрены несколько остановок, во время которых пассажиры наблюдают, например, кормление львов, могут подняться на одну из гигантских песчаных дюн или полюбоваться закатом, попивая коктейль.

ВЫХОДНЫЕ В «ЭТОША»

В дополнение к обычно совершаемым раз в месяц поездкам из Виндхука в Свакопмунд роскошный поезд иногда следует и по другим маршрутам сети «Транс-намиб»: трехдневная экскурсия «Выходные в Этоша», например, предоставляет прекрасную возможность в стильной обстановке и спокойной атмосфере добраться до известного намибийского национального парка «Этоша» («Большое белое пространство»). Большое солончаковое озеро, окруженное саванной, в дождливый период наполнено водой, а в засушливый полностью пересыхает. Наблюдать за жизнью дикой природы здесь можно в любое время.

► Изысканная кухня столь же неотъемлемая черта «Экспресса пустыни», как и его чрезвычайно дружелюбный персонал.



◀ Поездка на «Экспрессе пустыни» подарит нечто особенное даже завзятым любителям Африки. Немногим туристам знакомы бескрайние просторы Намибии, открывающиеся из окон вагона.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 35:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Рядом с двумя платформами мы предлагаем расположить водонапорную башню. Начните ее собирать.

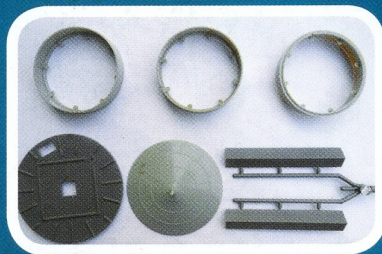
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Тепловоз ТЭЗ отменно служил во всех концах СССР, и железнодорожники ласково называли его «Ласточка».

ПОД СТУК КОЛЕС

Городок Рейнхилл, что в 14 км от Ливерпуля, в 1829 году прославился тем, что около него проходили состязания паровозов.

С выпуском 35:



ВТОРАЯ ЧАСТЬ ВОДОНАПОРНОЙ БАШНИ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

