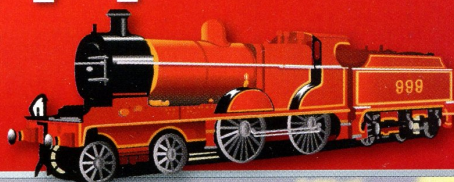


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



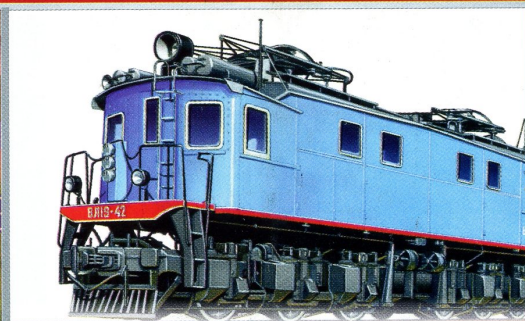
9



ISSN 2311-0800



9 772311 080002

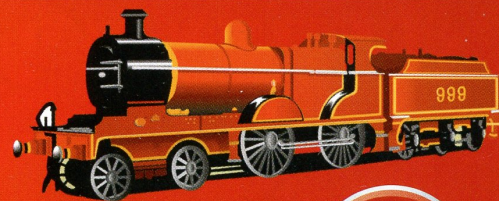


ПЛАН МАКЕТА

ЭЛЕКТРОВОЗ ВЛ19

«ЗОЛОТО РЕЙНА»

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



9

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

План макета

Возможно, это самый ответственный этап в создании модели железной дороги: чтобы приклеить на основу план макета, потребуется аккуратность и терпение.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Электровоз ВЛ19

Первые советские электровозы, получившие имя в честь Октябрьской революции, работали на магистралях более 30 лет.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

«Золото Рейна»

Путешествие вдоль знаменитой европейской реки на фирменном поезде популярно, как и 60 лет назад.



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: «Иглмоосс 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.eaglemooss.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» № 9

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 «Иглмоосс 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: eaglemooss@dzb.ru
www.eaglemooss.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 «Иглмоосс Эдишенз»
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@eaglemooss.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 «Импаня «Унивест Маркетинг»
21036, г. Минск, ул. Дзержинская, 4, 6

Тираж: 68 500 экз.

Сдано в печать 25.09.2014 г.

Менеджер проекта:

Джина Мэйхед
Директор по маркетингу:
Алекс Нил
Менеджер по маркетингу:
Фрэнсис Уокер
Редактор: Клэр Листер
Дизайнер: Кэролайн Гримшоу

© 2014 Eaglemooss Ltd.

Право пользования принадлежит ООО «Иглмоосс Эдишинз» и ООО «Иглмоосс Эдишенз».

Иллюстрации:

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

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.

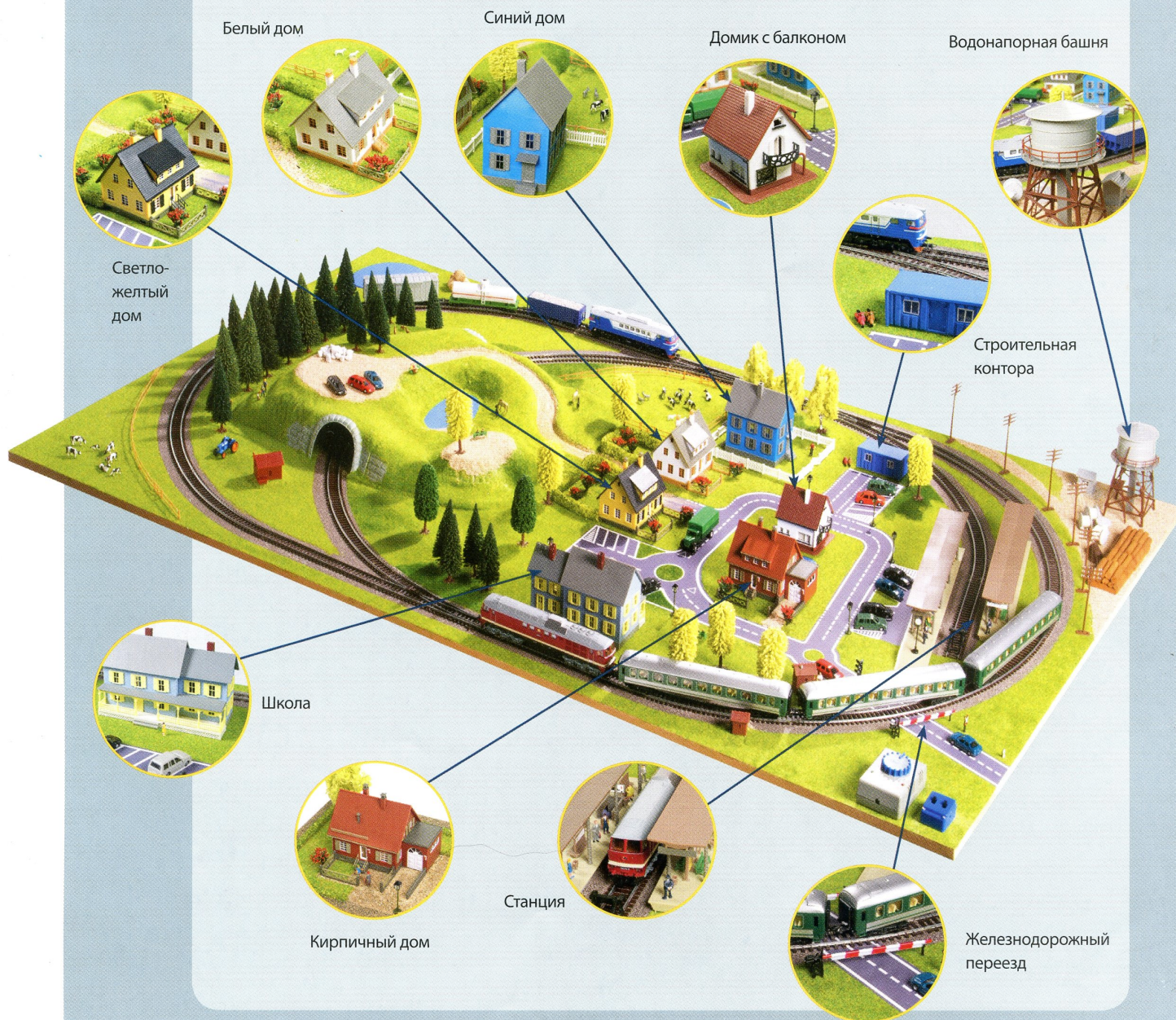
www.electrotrain.ru



План макета

На деревянную основу макета надо приклеить план, на котором изображено, где разместить рельсы, здания и все остальные детали модели железной дороги. Важно прочно при-

клеить план к основе макета. Размеры плана такие же, как основы, но он состоит из четырех частей. Приклеивая части к деревянной основе, надо точно состыковать их.



1

Прежде чем наклеивать план на основу, убедитесь, что у вас под рукой есть все необходимое, поскольку клей сохнет очень быстро и требует безотлагательных действий.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

Внимание! Важно, чтобы поверхность макета после наклеивания плана была идеально гладкой, так как любая неровность может затем помешать укладывать рельсы. Не допускайте образования комков клея или пузырьков воздуха между основой и планом. Чтобы избежать морщин, заранее выпрямите план, прогладив его утюгом через ткань.

2

Начните наклеивать первый лист плана с одного края основы. Покройте тонким слоем клея около одной шестой части основы макета. Шпателем или деревянной планкой равномерно распределите клей по поверхности. Слой клея должен быть как можно тоньше и без комков.

3

Прежде чем клей высохнет, наложите план предельно точно и ровно. Разгладьте поверхность и прижмите. Эту операцию удобнее выполнять вдвоем.

Инструменты и материалы

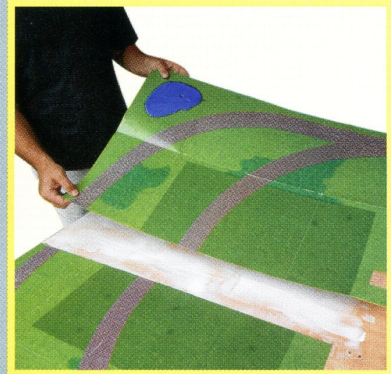
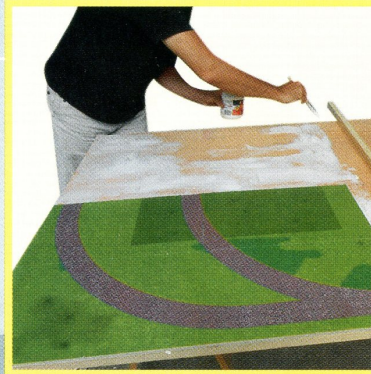
- Четыре части плана, полученные со 2-м и 3-м выпусками
- Клей ПВА
- На выбор: кисть, шпатель, деревянная планка или кусок картона для нанесения клея
- Линейка или деревянная планка





4

Нанося клей небольшими полосами, приклеивайте план поэтапно, продвигаясь к середине основы. Если вы нанесете клей сразу на слишком большую поверхность, он высохнет, прежде чем вы успеете наклеить план. Дойдя до середины основы, оставьте край листа (не менее 5 см) несклеенным.



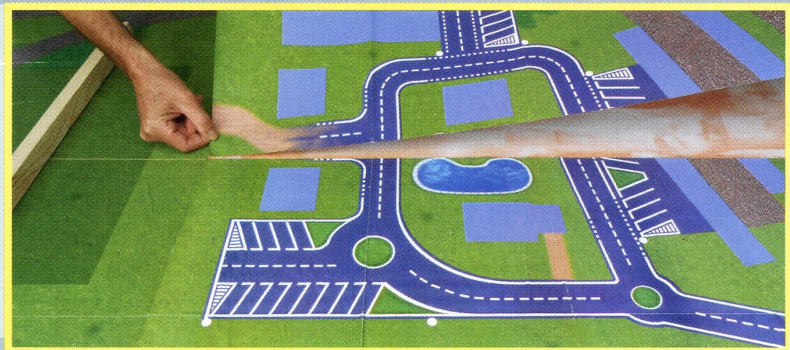
5

Нанесите клей на то место, где листы накладываются друг на друга, и аккуратно совместите края двух листов. Чтобы сделать это точно, соедините специальные кресты, нанесенные на оба листа.



6

Наклейте второй лист плана так же, как первый, поэтапно, но продвигайтесь от середины основы к краю. Таким же образом наклейте третий и четвертый листы плана. Следите, чтобы детали на них точно совпадали. Помните, что для этого на листах есть специальные отметки.



СОВЕТЫ ПО СБОРКЕ МАКЕТА

Чтобы удалить образовавшиеся излишки клея и пузырьки воздуха, воспользуйтесь линейкой или деревянной планкой: двигайте ее от центра вдоль основы, выжимая воздух к краям. Затем уберите излишки клея. Будьте осторожны, не порвите бумагу!



С этим выпуском вы получили первую половину платформы станции. Вторую половину и инструкцию по сборке платформы вы найдете в следующем выпуске.

9

Электровоз ВЛ19

Железнодорожный транспорт СССР, 1934 год



В годы индустриализации Советского Союза первоочередной задачей в области реконструкции отечественного железнодорожного транспорта стало создание магистрального грузового электровоза для вождения поездов по самым трудным участкам стальных путей: на горных перевалах, затяжных подъемах и спусках, в тоннелях. На равнинных участках новый локомотив должен был водить составы большего веса и с большей скоростью, нежели паровоз. К первенцу предъявлялись универсальные требования, на него возлагались большие надежды.

ПОД ИМЕНЕМ ВОЖДЯ

В 1930–1931 годах в техническом бюро транспортного отдела Объединенного государственного политического управления (ОГПУ) разрабатывали эскизные проекты нескольких типов магистральных локомотивов: паровоза серии ФД, электровоза и тепловоза. Максимальные значения давления колесной пары на рельсы и усилие тяги приняли 20 т. Эскизный проект электровоза одобрили, и 15 марта 1932 года началось рабочее проектирование. Задание выполняли на столичном заводе «Динамо» (с 1935 года – Москов-

ский электромашиностроительный завод имени С. М. Кирова), Коломенском машиностроительном заводе и еще 14 предприятиях. Чтобы сократить сроки, динамовцы разделили электрическую схему на 14 агрегатов, каждый из них отдельно смонтировали в цехе, а затем в собранном виде установили в кузове машины. В результате на ее электромонтаж понадобилось лишь 14 дней, тогда как по американским нормам полагалось 3 месяца. Готовая машина вышла из ворот завода 6 ноября 1932 года. На многоярусном митинге рабочие предложили увековечить в ее обозначении имя вождя пролетарской революции – В. И. Ленина. Поскольку при взвешивании электровоза оказалось, что на каждую колесную пару приходится 19 т, ему присвоили обозначение ВЛ19-01.

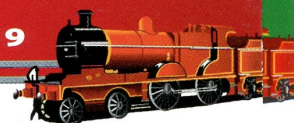
ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Для электровоза конструкторы избрали экипажную часть с осевой формулой 0-3₀-0+0-3₀-0. Поскольку локомотив предполагалось использовать в грузовом движении, то надо было получить максимальный сцепной вес при минимальной массе конструктивных материалов. Конструкция экипажной части позволила обеспечить прохождение кривых пути

Электровоз ВЛ19

Железнодорожный транспорт СССР, 1934 год





с радиусом 150 м, сохранить устойчивость движения по прямой со скоростью до 100 км/ч, разгрузить кузов локомотива от воздействия тяговых усилий. Первое достигалось за счет шарнирного сочленения тележек и оптимального выбора расстояния между их крайними колесными парами. Вторую задачу решил механизм возврата тележек в исходное положение, а третью – шарнирные соединения тележек и установка на них сцепных приборов – винтовой стяжки и буферов. Подрессоривание колесных пар на обеих тележках сделали одинаковым. В качестве балансиров применили листовые рессоры, связанные с осями по так называемой статически определимой системе. Она позволяла распределить вес локомотива поровну на каждую колесную пару. Электровоз оборудовали колодочными тормозами с приводом от пневматической системы и штурвала. В кузове зарезервировали место для электрической системы торможения.



ГОДЫ ИСПЫТАНИЙ

Весной 1933 года электровоз проходил испытания на равнинном участке Лосиноостровская – Загорск Северной железной дороги, а летом – на высокогорном Сурамском перевале Закавказской дороги. Результаты испытаний подтвердили все расчетные оценки. С марта 1934 года локомотивы типа ВЛ19 выпускали серийно, причем с улучшенной конструкцией кузова и электрической реостатной тормозной системой. Эти машины появились вскоре на Урале, в Донбассе, даже в Заполярье. 7 ноября 1935 года ВЛ19-40 провел первый грузовой поезд от станции Кандалакша на побережье Белого моря до Хибинских гор. В предвоенные годы на электровозах ВЛ19 отрабатывались многие новшества, например рекуперативное электрическое торможение, когда тяговые электродвигатели переключаются в генераторный режим, энергия движущегося состава преобразуется в электрическую и возвращается в контактную сеть. Машины ВЛ19-27 и ВЛ19-30 переоборудовали для работы на двух напряжениях: 1500 В и 3000 В. В результате удачного опыта на заводе «Динамо» построили первые 12 локомотивов с такими параметрами. Постепенно совершенствовали электрическую схему и многие механизмы этой машины.

Памятники электровозу

Магистральные электровозы ВЛ19 выпускали до 1939 года. Всего построили 145 машин этой серии. Они оставались в строю до начала 1970-х годов. Принятая для них осевая формула оказалась очень удачной и широко применялась в последующих конструкциях. Простые в управлении и удобные в ремонте, эти локомотивы открывали движение на многих железнодорожных магистралях и служили школой профессионального мастерства для машинистов и их помощников. В память о той огромной роли, которую сыграли электровозы этой серии, три локомотива установлены на вечную стоянку: ВЛ19-01 – на станции Хашури (Грузия), ВЛ19-35 – на станции Пермь-II, и ВЛ19-40 – на станции Кандалакша (Мурманская область).

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1934 год
Производитель:	Московский завод «Динамо», Коломенский машиностроительный завод
Нагрузка на ось, т:	19
Напряжение контактной сети, кВ:	3
Часовая мощность тяговых электродвигателей, кВт:	(6) 340
Конструкционный вес, т:	114
Габариты:	
длина, мм	16 018
ширина, мм	3100
высота при опущенном пантографе, мм	4900

«Золото Рейна»

В 1927 году на европейской конференции по согласованию графиков движения приняли решение о запуске нового фирменного поезда, который должен был связать Англию, Голландию, Германию и Швейцарию.

Первый скорый поезд дальнего следования «Золото Рейна» номер 101/102 вышел со швейцарского вокзала Базеля и отправился через Фрайбург, Мангейм, Майнц, Кёльн, Дуйсбург, Амстердам в Хук-ван-Холланд. Швейцарский вокзал Базеля соединял с Женевой, Люцерном и Цюрихом, а со станции Хук-ван-Холланд можно было паромом попасть в Великобританию. Сначала поезд вели баварский локомотив S 3/6 и баденский IV h, а с 1930 года на участке Мангейм – Базель в опытном порядке задействовали паровоз новой серии – BR 01. С конца 1933 года он взял на себя весь перегон между Мангеймом и Базелем, пока работу «Золота Рейна» внезапно не прервала Вторая мировая война: объявленное «временное прекращение работы» затянулось на 12 лет.

▼ «Золото Рейна» — один из известнейших немецких поездов. Поэтому неудивительно, что его отреставрированную версию ведет не менее прославленный локомотив — DB E03 001 серии 103.

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ

Лишь в декабре 1946 года поезд прямого сообщения 163/164 вновь отправился со станции Хук-ван-Холланд до швейцарского вокзала Базеля. В 1947 году по маршруту пошли скорые поезда дальнего следования, а в 1948-м их скорость возросла настолько, что из Лондона через Голландию в Швейцарию можно было добраться в течение дня. 20 мая 1951 года в Германии ввели синие железнодорожные составы. Скорый поезд дальнего следования 163/164 получил при этом название «Экспресс „Золото Рейна“». В 1960 году железные дороги Федеративной Республики Германии приняли решение о запуске «Золота Рейна» и «Рейнской стрелы» с вагонами со стеклянной крышей. В 1962 году на рельсах появилось «Золото Рейна» в новом





СТАНЦИИ МАРШРУТА «ЗОЛОТА РЕЙНА»

Базель
Фрайбург
Баден-Баден
Мангейм
Майнц
Бинген-на-Рейне
Бахарах
Обервезель
Санкт-Гоар
Боппард
Кобленц
Бонн
Кёльн
Дуйсбург
Эммерих-на-Рейне
Арнем
Утрехт
Роттердам
Хук-ван-Холланд

▼ В 1920-е годы множество состоятельных туристов путешествовало по железной дороге между Англией и Швейцарией. Маршрут вдоль Рейна был довольно продолжительным, но очень впечатляющим.

обличье. Вагоны длиной 26,4 м были оборудованы установкой для кондиционирования воздуха, а поезд мог развивать скорость 160 км/ч.

ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКИЙ ЭКСПРЕСС

Три года спустя Немецкая железная дорога превратила поезд-люкс в «Трансьевропейский экспресс» (ТЭЕ), и до конца 1966 года локомотивы и вагоны окрасили в цвет слоновой кости и красный. Поэтому состав в разное время имел три цветовые схемы: слоновая кость и синий, слоновая кость и красный, синий. Теперь поезд вели электровозы, прежде всего серии Е 103. В 1973 году движение поездов расширили: Базель – Эммерих-на-Рейне, Кур – Амстердам, а зимой еще и Кур – Эммерих-на-Рейне. И туристические вагоны, и вагоны-рестораны отныне курсировали между Женевой и Хук-ван-Холландом. Однако предложение Немецких железных дорог продолжить маршрут «Золота Рейна» через Женеву до Лиона государственные железные дороги Франции не поддержали из-за проблем с габаритами. Камнем преткновения были двухэтажные туристические вагоны, от которых французы ни за что не хотели отказываться.

В 1976 году пять туристических вагонов сняли с эксплуатации, с зимы 1976 до лета 1979 года вместо них в «Золоте Рейна» были вагоны-бары.



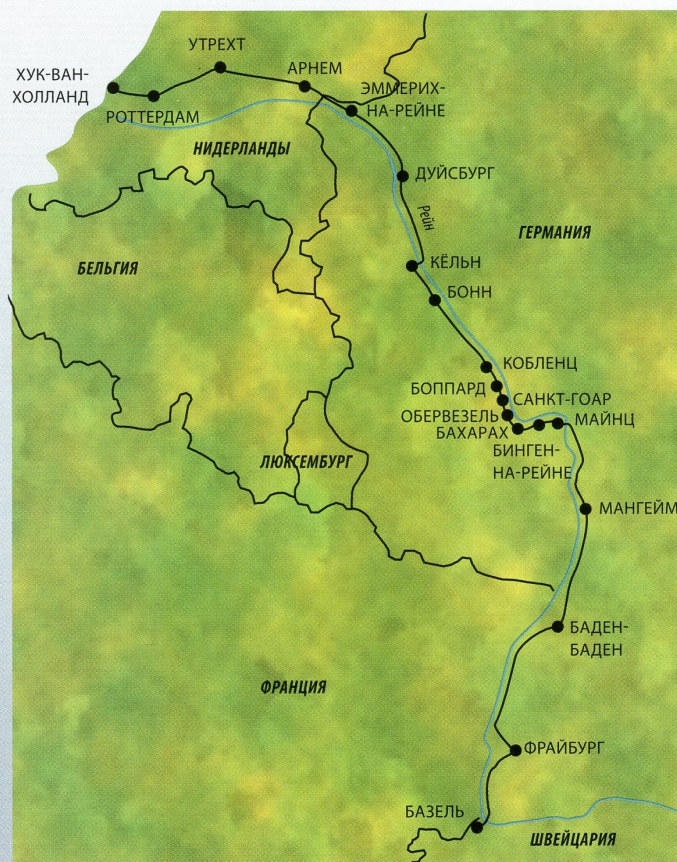
КРУПНЫМ ПЛАНОМ

В обновленном «Золоте Рейна» могут быть два общих вагона на 48 мест и новые купейные вагоны на 54 места. В клубном вагоне с баром — 24 вращающихся места для любителей экзотических напитков. В туристическом вагоне — 22 места в застекленной галерее. Пообедать можно в общей сложности в четырех вагонах-ресторанах на 42 или 48 мест. Сегодняшний состав способен идти со скоростью до 200 км/ч, несколько вагонов имеют разрешение на эксплуатацию в Италии.

С 1979-го и маршрут движения ТЕЕ 6/7 Хук-ван-Холланд — Женева изменили на Амстердам — Женева. Таким образом была прервана связь с паромом на Великобританию. Остались вагоны прямого беспересадочного сообщения Амстердам — Милан, Амстердам — Кьяссо, Амстердам — Кур, Эммерих-на-Рейне — Базель.

В 1981 году четыре из пяти характерных вагонов-ресторанов с куполом пустили на слом, пятый взяло издание «Айзенбан-Курьер» и использовало для рейсов особого назначения. В 1983 году для повышения привлекательности «Золота Рейна» курсирующий на линии Мангейм — Мюнхен поезд ТЕЕ 17/16 дополнительно пустили по привлекательному участку Гейдельберг — Штутгарт — Нёрдлинген — Аугсбург. На отрезке между Мангеймом и Штутгартом частично работал специально перекрашенный электровоз Е 112.

Конкуренция с поездами «Интерсити» привела к тому, что 30 мая 1987 года «Золото Рейна» совершил поездку в последний раз. Сегодня он ходит исключительно как особый поезд: компания «АКЕ-Айзенбантуристик» в Герольштайне запускает восстановленный по образцу состав по многим участкам.



ИСТОРИЧЕСКИЙ МАРШРУТ

В Базель прибывали местные поезда, согласованные с поездом дальнего следования, и путешествие начиналось. Поезд шел максимум в паре километров от давшей ему название реки до ее устья. От Базеля справа по ходу «Золота Рейна» открывается горный хребет Шварцвальд. С левой стороны до ненадолго закрывающего обзор нагорья Кайзерштуль постоянно, по крайней мере в хорошую погоду, различимы цепи холмов Эльзаса. После реки Неккар открывается вид на горы Оденвальд и Пфальцер Бергланд, не слишком высокие, но очень живописные.

Со входом в узкую долину среднего Рейна, между Бингеном и Кобленцем, начинается самая эффектная часть маршрута. Почти всегда именно здесь, среди старинных замков и причудливых скал, живописных изгибов реки, снимали «Золото Рейна» для рекламы. Лорелей, оваянная романтическими легендами скала на восточном берегу Рейна, в самой узкой его части, городки Боппард и Санкт-Гоар, славящиеся средневековой архитектурой, и се-



годня производят неизгладимое впечатление как на местных путешественников, так и на иностранных туристов.

Участок у города Кобленца также великолепен, справа господствует горный массив Зибенгебирге, слева – горы средней высоты Айфель. В Кёльне горные красоты заканчиваются. Тут приходит черед насладиться поклонникам Северо-Германской низменности. Нижний Рейн также наполнен собственным, совершенно особым очарованием.

ИНТЕРЕСНО

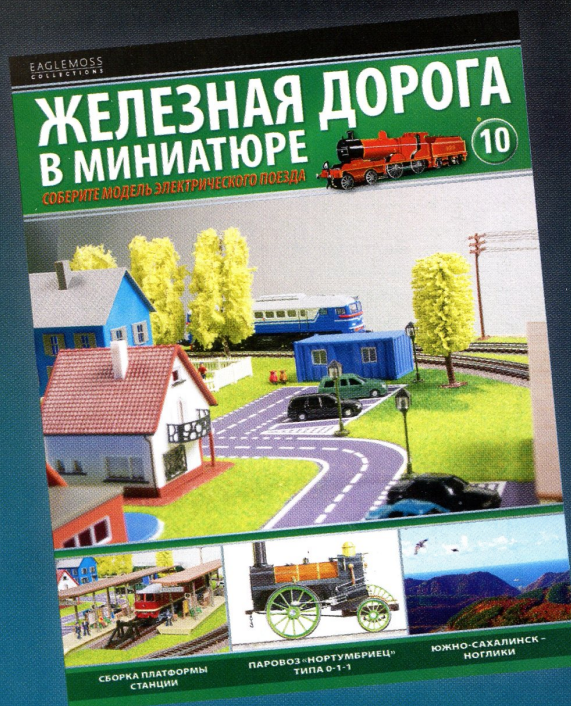
Железные дороги Германии со своими подразделениями предлагают фирмам и туристическим агентствам зафрахтовать базирующийся в Кёльне поезд. При этом заказчики определяют, какие вагоны к нему цеплять, где он остановится и по каким европейским маршрутам проследует.

◀ Железные дороги ФРГ в 1987 году прекратили эксплуатацию «Золота Рейна». Но быстрые и комфортабельные поезда по-прежнему ходят по берегам реки.

► В начале 1960-х годов кассельская вагоностроительная фирма «Вегманн» изготовила для компании «Бундесбан» пять частично двухэтажных туристических вагонов со сплошным остеклением верхней галереи и купе первого класса внизу. Вагоны цеплялись к «Золоту Рейна» и «Рейнской стреле».



СКОРО В ВЫПУСКЕ 10:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Постарайтесь, чтобы перроны на вашей станции были красивы, аккуратны и достаточно реалистичны.

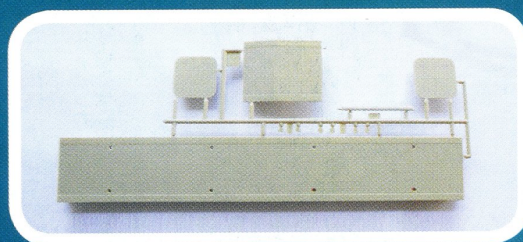
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

«Нортумбриец» – один из восьми паровозов, изготовленных на заводе Стефенсонов для железной дороги Ливерпуль – Манчестер. Открытие этой линии ознаменовало победу нового вида транспорта.

ПОД СТУК КОЛЕС

Почти всю самую восточную часть российской железнодорожной магистрали построили японцы в первой половине XX века.

С выпуском 10:



ВТОРАЯ ПОЛОВИНА ПЛАТФОРМЫ СТАНЦИИ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru