

Рекомендуемая розничная цена: 149 руб.  
Розничная цена: 39 900 бел. руб., 690 тенге

# ЛОКОМОТИВЫ

## МИРА

Коллекция масштабных моделей

1

**ДУНАЙСКИЙ ЭКСПРЕСС**

Из Стамбула в Прагу

Отель на колесах

**ЛОКОМОТИВ ПОНАВ М61**

Быстрый и надежный

**ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА:**

из XIX века в XXI

**DeAGOSTINI**

«Локомотивы мира»

Выпуск №1, 2015

**РОССИЯ**

Издатель, учредитель, редакция:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: Николаос Скилакис

Главный редактор: Анастасия Жаркова

Старший редактор: Олег Рассохин

Финансовый директор: Полина Быстрова

Коммерческий директор: Александр Якутов

Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Свидетельство о регистрации средства массовой информации

в Федеральной службе по надзору в сфере связи,

информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС77-54484 от 17.06.2013 г.

*Уважаемые читатели!  
Для вашего удобства рекомендуем приобретать  
выпуски в одном и том же киоске и заранее  
сообщать продавцу о вашем желании покупать  
следующие выпуски коллекции.*

По всем вопросам о коллекции обращайтесь по телефону  
бесплатной «горячей линии» в России:

☎ 8-800-200-02-01;

Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:

☎ 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30, «Де Агостини», «Локомотивы мира»

«Де Агостини», «Локомотивы мира»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные  
для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

**УКРАИНА**

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Пабблишинг», Украина

Юридический адрес:

01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ

Министерства юстиции Украины КВ № 20140-9940Р от 25.07.2013 г.

По всем вопросам о коллекции обращайтесь по телефону  
бесплатной «горячей линии» в Украине:

☎ 0-800-500-8-40

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,

«Локомотивы мира»

Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**БЕЛАРУСЬ**

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», РБ, 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/к

Тел. / факс: (+375 17) 331-94-41

Телефон горячей линии в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00 - 21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Локомотивы мира»

**КАЗАХСТАН**

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 149 руб.

Розничная цена: 39 900 бел. руб., 690 тенге

Издатель оставляет за собой право увеличить  
розничную цену выпусков. Издатель оставляет  
за собой право изменять последовательность  
номеров и их содержание. Неотъемлемой частью  
выпуска является приложение - модель локомотива.

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,

08500, Украина, Киевская область,

г. Фастов, ул. Полиграфическая, д. 10

Тираж: 58 000 экз.

© ООО «Де Агостини», 2014-2015

ISBN 978-5-9774-0867-7

Дата выхода в России: 01.08.2015 г.





# ДУНАЙСКИЙ ЭКСПРЕСС

Отель на колесах - сочетание  
современности и ретро стиля

**Д**унайский экспресс — роскошный поезд, в котором можно совершить настоящее путешествие во времени и познакомиться с богатой историей городов Центральной и Восточной Европы. Понятие «отель на колесах» было введено Говардом Триндером, большим любителем поездов, специализирующимся на железнодорожных туристических перевозках. В 2008 году Дунайский экспресс совершил свой первый рейс, положив начало роскошным путешествиям по Центральной Европе. Этот поезд гармонично сочетает современные удобства с очарованием и романтикой прошлых эпох. Он состоит из элегантных спальных вагонов и прекрасного ресторана с уютным баром, а живописный маршрут был спланирован специалистами в области туризма.



## РАЗЛИЧНЫЕ МАРШРУТЫ ЯРКИЕ И ЭКЗОТИЧЕСКИЕ

Самый известный маршрут Дунайского экспресса проходит через Трансильванию – из Стамбула в Будапешт и обратно. Во время этого путешествия пассажиры, расположившись в роскошных апартаментах с отдельной ванной комнатой, пересекают Центральную Европу, проезжая четыре страны: Турцию, Болгарию, Румынию и Венгрию. Выехав из Стамбула, поезд следует по сельским районам Болгарии, затем через Карпаты с остановками в городах Брашов и Сигишоара (последний считается родиной Влада Цепеша, прототипа графа Дракулы). После пересечения Большой Венгерской равнины тур заканчивается в Будапеште.

В настоящее время Дунайский экспресс выполняет рейсы по двум новым маршрутам: по Центральной Европе и из Стамбула в Прагу. Первый начинается в Будапеште и проходит через Венгрию, Австрию, Словакию, Польшу и Чехию. Поезд едет вдоль озера Балатон с остановкой в городе Кестхей, где можно посетить великолепный замок Фестетич. Перед тем, как отправиться в Словакию, поезд делает остановку в Вене. После Братиславы путь идет через Краков и соляные шахты города Величка в Польше, которые являются частью Всемирного наследия ЮНЕСКО. Далее состав движет-



◀ Дунайский экспресс пересекает лесистые горные массивы Восточной Европы, где все кажется пронизанным духом ушедших эпох.

Обслуживающий персонал уделяет внимание каждой детали интерьера вагона-ресторана.

Карта маршрута Дунайского экспресса по Центральной Европе ▼



ся по направлению к столице Чехии Праге.

Еще один маршрут проходит по живописным местам Трансильвании и Центральной Европы. Путешествие через восемь стран длится десять дней, включая три ночи в отеле Будапешта и экскурсии по прекрасной столице Венгрии.





## ПРЕКРАСНЫЙ ОТДЫХ И ОТЛИЧНАЯ КУХНЯ

**П**омимо комфортабельных спальных вагонов, Дунайский экспресс славится кафе-баром и вагоном-рестораном со стильными интерьерами, высоким уровнем сервиса и особым вниманием к комфорту пассажиров. Созерцание живописных пейзажей Центральной и Восточной Европы и знакомство с городами, ставшими частью истории, прекрасно дополняет большой выбор изысканных блюд высшего качества, представленный в поезде.

### КАФЕ-БАР

Кафе является своеобразным центром общественной жизни поезда, местом, где пассажиры встречаются и в непринужденной обстановке обмениваются впечатлениями от поездки, делятся дальнейшими планами. Практически в течение всего дня здесь можно отдохнуть, потягивая коктейли и наслаждаясь фортепьянной музыкой. Начиная с вечера и до самого утра персонал

бара готов выполнять пожелания пассажиров, предлагая им большой выбор прохладительных напитков и алкогольных коктейлей.

### ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ ИНТЕРЬЕР И ПРЕКРАСНЫЙ СЕРВИС

Отделка вагонов выполнена с изысканной элегантностью, мебель, изготовленная из древесины ценных пород, прекрасно вписывается в интерьер. Удобные кресла и мягкие диваны дарят пассажирам возможность отдохнуть с комфортом на всем протяжении маршрута. Обстановка в поезде способствует активной светской жизни. В баре можно встретиться перед ужином, а затем возвратиться после него, чтобы насладиться ночной жизнью. Прохладительные напитки, пиво, домашнее вино, чай или кофе предлагают бесплатно, однако за более широкий выбор вина, шампанское, ликеры и водку придется доплатить.

# ДУНАЙСКИЙ ЭКСПРЕСС

## МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ

Говард Триндер всегда любил поезда и испытывал страсть к путешествиям. Проработав долгое время в английской компании British Rail, в 1991 году он решил начать собственный бизнес. Оба его увлечения, дополненные изрядной долей перфекционизма и желанием работать, привели к тому, что он совместно с Яном Макбетом основал компанию Great Rail Journeys, которая занималась подготовкой тематических путешествий в роскошных поездах. Проект оказался настолько успешным, что вскоре Триндер получил предложение о продаже компании, от которого не смог отказаться. Однако Триндер

не хотел уходить в отставку и наслаждаться богатством и роскошью, его влекла страсть к поездам. В 2006 году он решил создать поезд своей мечты. Совместно с Питером Хэддерли, «воскресившим» знаменитый Восточный экспресс, и венгерской компанией MAV Nosztalgia, отвечающей за логистику, в 2008 году он основал компанию «Дунайский экспресс». Идея заключалась в создании роскошного туристического поезда, проезжающего по самым красивым местам Центральной и Восточной Европы, с остановками в городах, представляющих наибольшую историческую, архитектурную и художественную ценность.



## КУХНЯ НА КОЛЕСАХ

Оформление вагона-ресторана способствует созданию теплой и уютной атмосферы, позволяющей пассажирам любоваться восхитительным пейзажем и одновременно наслаждаться кухней высокого класса.

Прямо в поезде из свежих местных продуктов высококвалифицированные повара Дунайского экспресса готовят изысканные блюда европейской кухни. Выбор меню вагона-ресторана достаточно широк, чтобы полностью удовлетворить самый взыскательный вкус. Если по религиозным или дру-

гим причинам у кого-то из пассажиров есть особые предпочтения в еде, то повара готовы учесть их — надо только заблаговременно предупредить об этом. В вагоне-ресторане предлагается несколько вариантов завтрака. Основу первого, более плотного, составляет яичница с беконом. Второй вариант предусматривает более легкий и диетический завтрак, в который входят ветчина, фрукты, овсянка и свежевыжатые соки. Также по желанию пассажирам предложат чай или кофе.

◀ По вечерам пианист развлекает пассажиров в лаунж-зоне бара.

Из больших окон вагона-ресторана открываются прекрасные виды. ▼



# САМЫЙ БЕЗОПАСНЫЙ ПОЕЗД


Основанная в Швеции компания NOHAB (Nydqvist & Holm AB) в 1865 году выпустила первый собственный паровоз, а в 1949 году по лицензии General Motors впервые приступила к производству дизель-электрического тепловоза, предназначенного для скоростных пассажирских и грузовых перево-

зок. Высокое качество и технологичность шведских тепловозов принесли им заслуженную популярность на дорогах Европы. В настоящее время локомотивы М61 не эксплуатируются на регулярной основе, но несколько единиц сохранилось в музеях. Один из М61 водит роскошные поезда Дунайского экспресса.



**Дунайский Экспресс** — единственный европейский поезд, которому был разрешен въезд в **Иран**.

Маршрут включает посещение **замка Бран**, более известного как замок Дракулы.



Тепловоз **НОНАВ М61**  
произведен по лицензии  
**General Motors.**

В составе поезда пять роскошных  
и комфортабельных **спальных**  
**вагонов** класса люкс.

## НОНАВ М61

- Тип тепловоза: дизель-электрический
- Производитель: Nudqvist & Holm AB
- Даты производства: 1954-65
- Всего выпущено: 330 единиц
- Осевая формула по немецкой классификации UIC: (A1A)' (A1A)'
- Ширина колеи: 1435 м
- Длина по сцепкам: 18.9 м
- Максимальная ширина: 3.09 м
- Максимальная высота: 4.295 м
- Нагрузка на ось: 18.1 т
- Сухая масса локомотива: 101.6 т
- Масса снаряженного локомотива: 109 т
- Максимальная скорость: 133 км/ч
- Мощность локомотива: 1700-1950 л.с.
- Расстояние между крайними осями локомотива: 14.3 м
- Расстояние между крайними осями тележек: 2 м
- Расстояние между шкворнями тележек: 10.3 м
- Диаметр колес: 1.04 м
- Максимальное тяговое усилие: 29.2 т
- Длительное тяговое усилие при скорости 20 км/ч: 19.8 т
- Дизельный двигатель: EMD 16-567D1
- Мощность дизеля: 1952 л.с.
- Холостой ход: 275 об/мин
- Рабочий режим: 835 об/мин
- Главный генератор: EMD D22
- Тяговые электродвигатели: 4 x EMD D47
- Паровой котел для отопления вагонов: Vapon-Clarkson OK4616
- Производительность парового котла: 800 кг пара в час
- Запас воды для парового котла: 3000 л
- Емкость топливного бака: 3400 л
- Емкость бака с моторным маслом: 760 л
- Емкость системы охлаждения: 920 л
- Запас песка: 525 кг

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ: ИЗ XIX ВЕКА В XXI

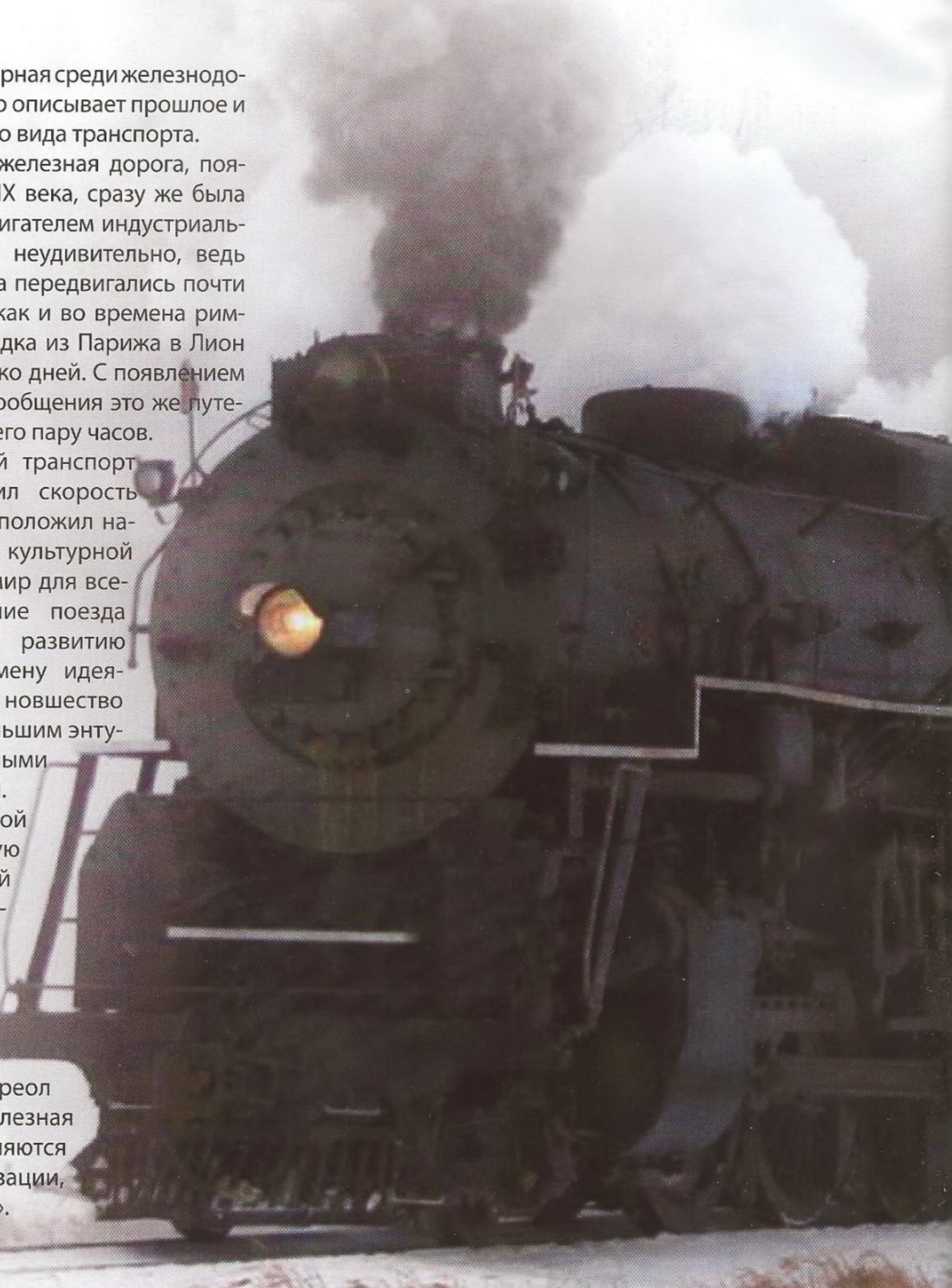
ВЕЛИКИЙ ИНЖЕНЕР-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ЛУИ АРМАН, ЧЛЕН ФРАНЦУЗСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК, ПРЕЗИДЕНТ КОМПАНИИ SNCF (НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ ФРАНЦУЗСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ), УТВЕРЖДАЛ, ЧТО «ПОЕЗД, БЫВШИЙ ГЕРОЕМ XIX СТОЛЕТИЯ, СТАНЕТ ТРАНСПОРТОМ XXI ВЕКА».

Эта фраза, популярная среди железнодорожников, точно описывает прошлое и будущее данного вида транспорта.

И действительно, железная дорога, появившаяся в начале XIX века, сразу же была признана главным двигателем индустриальной революции. Что неудивительно, ведь люди до того момента передвигались почти с той же скоростью, как и во времена римлян. В 1830 году поездка из Парижа в Лион могла занять несколько дней. С появлением железнодорожного сообщения это же путешествие отнимало всего пару часов.

Железнодорожный транспорт не только обеспечил скорость передвижения, но и положил начало социальной и культурной революции, открыв мир для всего нового. Появление поезда способствовало как развитию торговли, так и обмену идеями. Это техническое новшество было встречено с большим энтузиазмом образованными людьми того времени.

Значение железной дороги и ее тесную связь с началом новой эпохи развития прекрасно охарактеризовал Пьер Ларусс в своем энциклопедическом словаре. По его утверждению, «магический ореол окружает слова "железная дорога", которые являются синонимом цивилизации, прогресса и братства».



## АНГЛИЯ — РОДИНА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Первая пассажирская железнодорожная линия была открыта между английскими городами Дарлингтон и Стоктон в 1825 году. Два года спустя, несмотря на то, что все еще широко использовалась конная тяга, во Франции появились первые поезда для транспортировки угля, а в 1829 году уже несколько паровых локомотивов курсировало между городами Сент-Этьен и Андрезье-сюр-Луара. Инициативу вскоре поддержали многие города и страны по всему миру.

Новый транспорт быстро завоевывал популярность. В 1875 году практически все европейские сети железных дорог уже были нанесены на карту. Не только в Северной Америке, но и в самых отдаленных уголках планеты: в Китае, Южной Африке, на Кубе, в Аргентине, Индии, Египте — были построены и введены в эксплуатацию сети железных дорог.

Расширение транспортной сети сопровождалось постоянным техническим прогрессом,

который был связан не только с производством локомотивов и их инфраструктурой, но также с системами, помогающими бесперебойной работе железных дорог, включая такие достижения, как телефон и телеграф.

Железнодорожное сообщение не только продемонстрировало скорость, мощь и технические возможности, но также обеспечило безопасность и комфорт пассажиров. До конца XIX века паровоз имел явное преимущество перед другими видами транспорта и широко использовался для перевозки грузов и пассажиров.

Паровоз стал символом своего времени. Он остался навсегда связанным и с другим великим открытием XIX века — кинематографом. Его создатели, братья Люмьер, выбрали именно паровоз, показав публике мощь технического прогресса и особую силу этого выдающегося изобретения в одном из первых фильмов «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота».

В течение XIX и большей части XX веков  
железнодорожный транспорт считался  
революционным открытием и двигателем  
экономического и социального развития  
использовавших его стран.



## НОВЫЙ ВЕК, НОВЫЕ ПОЕЗДА

В истории железнодорожного транспорта XIX век закончился новым экспериментом, позволившим этому изобретению стремительно ворваться в следующее столетие. В 1879 году немецкий инженер Вернер фон Сименс ввел в эксплуатацию небольшой электрический поезд и представил его на выставке в Берлине.

В то же самое время среди новых технологических достижений появился другой тип двигателя – внутреннего сгорания. Хотя первые из них не были достаточно мощными и не обладали сильной тягой, двигатель, представленный в 1897 году инженером Рудольфом Дизелем, к началу XX века нашел свое место в железнодорожном транспорте. Прошел не один год, прежде чем два новых типа двигателей — дизельный и электрический — полностью вытеснили паровой. Но уже в 1893 году на новой тяге удалось достичь такой невиданной скорости передвижения, как 164 километра в час.

Тем не менее, история парового двигателя как главного героя технического прогресса продолжилась и в начале XX века. Но первый рост прибылей от использования электрической и дизельной тяги объявил об окончании эпохи пара.

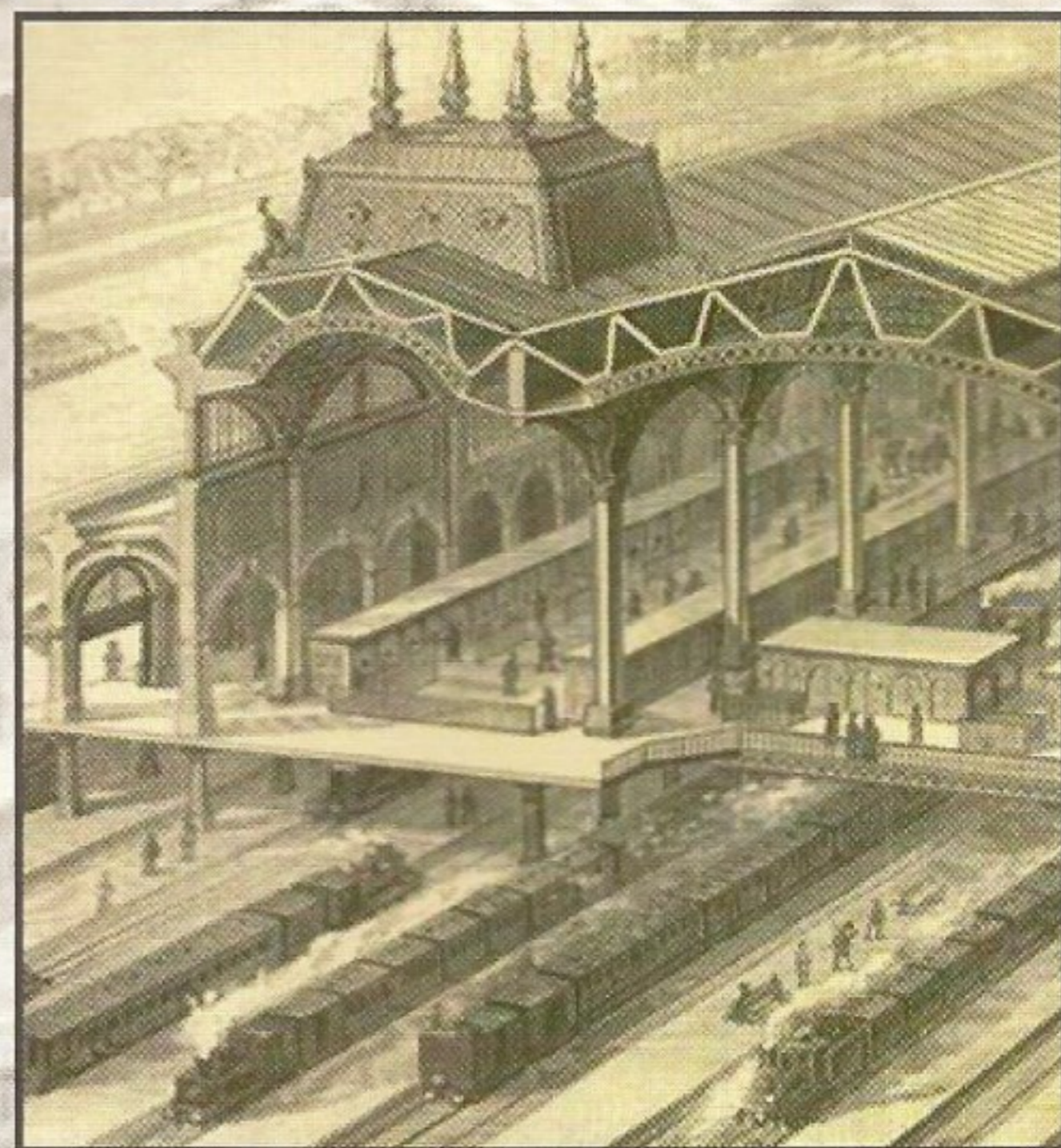
К первой четверти XX столетия мировая карта железных дорог значительно усложнилась. С открытием Транссибирской магистрали путешествие от Кале до Владивостока стало занимать немногим больше пятнадцати дней. Так же легко можно было пересечь Соединенные Штаты и Канаду от одного побережья до другого. Связь между железнодорожными путями через море осуществлялась с помощью паромных переправ. Изобретатели стали задумываться над такими увлекательными проектами, как строительство тоннеля под проливом Ла-Манш.

**С открытием Транссибирской магистрали путешествие от Кале до Владивостока стало занимать немногим больше пятнадцати дней.**

Но с новым веком пришли и новые проблемы для железнодорожного транспорта. Частного капитала, который в основном привлекался для строительства и эксплуатации железных дорог по всему

## Железо, чугун и стекло

Повсеместное развитие железнодорожного движения повлекло за собой строительство крупных железнодорожных вокзалов, которые стали самыми яркими памятниками индустриальной эпохи и охраняются как часть культурного наследия. Они поражают своими монументальными размерами и впечатляющими конструкциями, воплотившими чудеса инженерной мысли. Для создания высоких и светлых пространств, от которых до сих пор захватывает дух, использовались новейшие для тех времен технологии и такие выразительные материалы, как железо, чугун и стекло. Над проектами вокзалов трудились многие крупные инженеры, оставив в разных городах Европы великолепные образцы подобной архитектуры. Подлинной жемчужиной является музей д'Орсе, разместившийся на левом берегу Сены в центре Парижа в бывшем здании железнодорожного вокзала.



миру, было недостаточно, модернизация подвижного состава также требовала мощных инвестиций.

С началом Первой мировой войны цены на уголь, который служил основным топливом для парового двигателя, возросли. В результате глубокого экономического кризиса закрылись многие сети железных дорог, а компании были национализированы. Таким образом, государство стало вмешиваться в эксплуатацию железных дорог, что привело к созданию крупных национальных железнодорожных компаний.

После окончания Второй мировой войны железные дороги стали использоваться все реже. Поезд больше не являлся универсальным видом транспорта, в значительной степени в связи с возникшей конкуренцией со стороны автомобиля, который, в свою очередь, также быстро теряет свое превосходство в перевозке грузов. Впервые поезд, бывший когда-то героем в сфере грузоперевозок, выступает всего лишь как зритель и наблюдает со стороны за захватывающим дух развитием других транспортных средств, таких, как авиация. Это ставит под угрозу его будущее.

Необходимо было преодолеть преграды, которые поставил XX век, чтобы стать заслуженным героем XXI века.

В последней четверти XX века крупные города начинают ежедневно сталкиваться с негативными последствиями бурного развития автомобильного транспорта, такими как пробки и загрязнение воздуха. И тогда правительства и граждане с надеждой обратили взгляды на железную дорогу.

Железнодорожные компании взяли на себя задачу разработать новые маршруты и пути сообщения, которые позволят массивному,

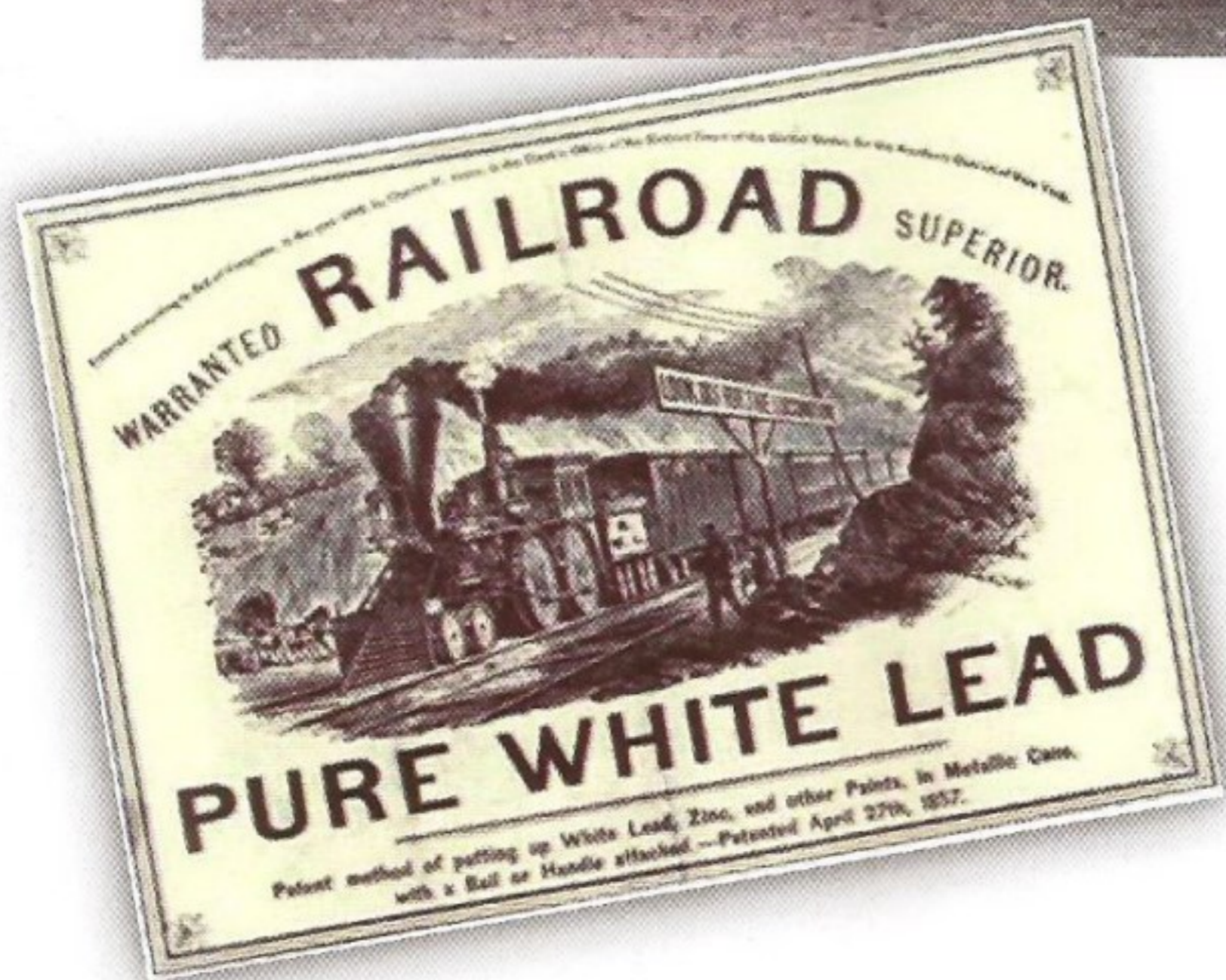
но быстрому и надежному общественному транспорту стать еще быстрее, оставаясь безопасным. Результатом технологического прогресса стало повсеместное внедрение высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Первая линия высокоскоростных поездов была открыта в Японии в 1964 году, а затем сверхбыстрые железные дороги пришли и в Европу, на этот раз сначала появившись во Франции. На церемонии открытия высокоскоростной линии между Парижем и Лионом в 1991 году президент



Романтический образ старинного паровоза уже не встретишь на нынешних железных дорогах. Но, тем не менее, многие путешественники во всем мире предпочитают поезд.

Паровоз Пасифик 231 G 558, известный под именем «Принцесса» — живое напоминание о славных временах парового двигателя во Франции.



**Первая линия высокоскоростных поездов была открыта в Японии в 1964 году, а затем сверхбыстрые железные дороги пришли и в Европу.**

Франции Франсуа Миттеран говорил об огромной исторической значимости этого события, положившего начало новому этапу в развитии железнодорожного движения, своего рода этапу его восстановления.

В XXI веке железнодорожный транспорт, идущий в ногу с передовыми технологиями, приобретает все большую популярность. Важная роль, которую играет поезд как городской вид

транспорта, свидетельствует об уровне развития города и является показателем качества жизни.

В далеком прошлом остался паровоз, и сегодня его можно встретить лишь в железнодорожных музеях. Но внедрение новых технологий и гонка за высокими скоростями не повлияли на выбор тех, кто предпочитает поезд и продолжает получать удовольствие от путешествия по железной дороге. ●



Паровоз дороги Northern Pacific. 1900 г.

# Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на сайте [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для украинских читателей:  
заказ возможен на сайте [www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua) или по телефону горячей линии 8-800-500-8-400

# ЛОКОМОТИВЫ МИРА

