

А. И. КОСМОДЕМЬЯНСКАЯ

**МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ПО ИЗУЧЕНИЮ НЕМЕЦКОГО ЯЗЫКА
ДЛЯ СТУДЕНТОВ ЗАОЧНОГО ФАКУЛЬТЕТА
ВСЕХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ**

ЧАСТЬ 3

ОМСК 2008

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Омский государственный университет путей сообщения

А. И. Космодемьянская

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ПО ИЗУЧЕНИЮ НЕМЕЦКОГО ЯЗЫКА
ДЛЯ СТУДЕНТОВ ЗАОЧНОГО ФАКУЛЬТЕТА
ВСЕХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ

Часть 3

Утверждено редакционно-издательским советом университета

Омск 2008

УДК 4И нем. 07
ББК 81.432.4
К71

Методические указания по изучению немецкого языка для студентов заочного факультета всех специальностей. Часть 3/ А. И. Космодемьянская; Омский гос. ун-т путей сообщения. Омск, 2008. 28 с.

Методические указания содержат информационный материал для изучения темы «Мой рабочий день» с упражнениями по закреплению активной лексики, оригинальные немецкие тексты железнодорожной тематики, словарный терминологический материал и задания по извлечению информации из текстов.

Предназначены для самостоятельной работы студентов второго курса заочного факультета.

Библиогр.: 4 назв.

Рецензенты: доктор филос. наук, профессор С. А. Ветров;
канд. филол. наук, доцент Е. Н. Трифонова.

© Омский гос. университет
путей сообщения, 2008

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
1. Тема «Mein Arbeitstag» к контрольной работе 3	6
Контрольная работа 3	8
Вариант I	8
Вариант II	11
Вариант III	15
Вариант IV	19
2. Тексты для дополнительного чтения и перевода	24
Библиографический список	26

ВВЕДЕНИЕ

Изучение иностранного языка в технических вузах способствует подготовке студентов к чтению и хорошему пониманию оригинальной литературы по их специальности.

Данные методические указания предназначены для самостоятельной работы студентов второго курса заочного факультета, изучающих немецкий язык, и содержит контрольную работу 3 и тексты для дополнительного чтения.

В контрольной работе отрабатывается устная тема «Мой рабочий день», которая имеет параллельный русский перевод для успешного ее усвоения. Текстовый материал снабжен языковым комментарием. Лексико-грамматические упражнения на основе устной темы способствуют закреплению активной лексики.

При отборе текстового материала основными критериями были информативная ценность текстов и их соответствие интересам студентов. Тексты для чтения заимствованы из оригинальной немецкой литературы железнодорожной тематики. Послетекстовые задания направлены на извлечение информации из текстов, носят творческий характер и способствуют развитию языковой интуиции.

Цель методических указаний – обучение студентов письменной и устной формам общения по заданной тематике и выработка у них навыков чтения и понимания оригинальной немецкой литературы по специальности.

В указаниях представлены дополнительные аутентичные тексты железнодорожной направленности для чтения и перевода на занятиях немецкого языка.

1. TEMA «MEIN ARBEITSTAG» К КОНТРОЛЬНОЙ РАБОТЕ 3

Выучите следующие вопросы и ответы. При ответах используйте данные о своем рабочем дне.

- | | |
|--|--|
| 1) Wann stehen Sie auf?
Ich stehe um sechs Uhr auf. | Когда вы встаете?
Я встаю в шесть часов. |
| 2) Turnen Sie am Morgen?
Ja, ich turne jeden Morgen.
Nein, ich turne nicht. | Вы утром делаете гимнастику?
Да, я делаю гимнастику каждое утро.
Нет, я не делаю гимнастику. |
| 3) Was machen Sie nach dem Turnen?
Nach dem Turnen wasche ich mich und ziehe mich an. | Что вы делаете после гимнастики?
После гимнастики я умываюсь и одеваюсь. |
| 4) Frühstücken Sie jeden Morgen?
Ja, ich frühstücke jeden Morgen. | Вы завтракаете каждое утро?
Да, я завтракаю каждое утро. |
| 5) Was haben Sie gewöhnlich zum Frühstück?
Ich esse Brote mit Wurst oder Käse und trinke eine Tasse Tee oder Kaffee. | Что у вас обычно на завтрак?
Я ем бутерброды с колбасой или сыром и выпиваю чашку чаю или кофе. |
| 6) Womit fahren Sie zur Arbeit?
Ich fahre zur Arbeit mit dem Bus (mit dem Obus? Mit dem Linientaxi).
Ich gehe zur Arbeit zu Fuß. | На чем вы едете на работу?
Я еду на работу на автобусе (на троллейбусе, на маршрутном такси).
Я хожу на работу пешком. |
| 7) Wo arbeiten Sie?
Ich arbeite bei der Eisenbahn (in einem Betrieb, bei einer Firma). | Где вы работаете?
Я работаю на железной дороге (на предприятии, на фирме). |
| 8) Wann beginnt die Arbeit?
Die Arbeit beginnt um 8 Uhr. | Когда начинается работа?
Работа начинается в 8 часов. |
| 9) Wann haben Sie Feierabend?
Ich habe Feierabend um 17 Uhr. | Когда заканчивается работа?
Работа заканчивается в 17 часов. |
| 10) Wann kommen Sie nach Hause zurück? | Когда вы возвращаетесь домой? |

Ich komme nach Hause um 18 Uhr zurück.

Я возвращаюсь домой в 18 часов.

11) Was machen Sie am Abend?

Что вы делаете вечером?

Am Abend lese ich etwas, sehe fern, gehe spazieren.

Вечером я что-нибудь читаю, смотрю телевизор, гуляю.

12) Wann gehen sie zu Bett?

Когда вы ложитесь спать?

Ich gehe zu Bett um 23 Uhr.

Я ложусь спать в 23 часа.

Языковой комментарий

aufstehen (a, a) – вставать: *Ich stehe um 7 Uhr auf.* – Я встаю в 7 часов.

sich waschen (u, a) – мыться, умываться: *Ich wasche mich kalt (warm).* – Я умываюсь холодной (теплой) водой.

sich anziehen (o, o) – одеваться: *Ziehen Sie sich warm an!* – Оденьтесь тепло!

frühstücken – завтракать

das Frühstück – завтрак: *Wir haben zum Frühstück Kaffee mit Brötchen.* – У нас на завтрак кофе с булочками.

mit dem Bus fahren – ехать на автобусе: *Fahren Sie zur Arbeit mit dem Bus?* – Вы едете на работу на автобусе?

zu Fuß gehen – ходить пешком: *Er geht zur Arbeit zu Fuß.* – Он ходит на работу пешком.

der Feierabend – конец рабочего дня: *Wann hast du Feierabend.* – Когда ты заканчиваешь работу?

zurück kommen – возвращаться: *Wir kommen nach Hause um 18 Uhr zurück.* – Мы возвращаемся домой в 18 часов.

fernsehen – смотреть телевизор: *Ich sehe gern fern.* – Я люблю смотреть телевизор.

spazieren gehen – гулять: *Am Abend gehe ich mit meinem Freund spazieren.* – Вечером я гуляю с другом.

zu Bett gehen – ложиться спать: *Wann gehst du zu Bett?* – Когда ты ложишься спать?

КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА 3

Вариант I

Задание 1. Поставьте данные глаголы в следующих предложениях в имперфекте.

Образец: *Ich stehe um 7 Uhr auf.* – *Ich stand um 7 Uhr auf.*

- 1) Ich turne jeden Morgen.
- 2) Ich ziehe mich an.
- 3) Wir essen Brote mit Wurst.
- 4) Er fährt zur Arbeit mit dem Auto.
- 5) Sie arbeitet bei der Eisenbahn.
- 6) Ich sehe gern fern.

Задание 2. Переведите на немецкий язык данные предложения.

- 1) Я делаю гимнастику каждое утро.
- 2) Когда вы завтракаете?
- 3) Он ездит на работу на маршрутном такси.
- 4) Когда вы заканчиваете работу?
- 5) Холодно. Оденьтесь тепло!
- 6) Я встаю рано.

Задание 3. Напишите на немецком языке о своем рабочем дне.

Задание 4. Прочитайте текст, пользуясь пояснениями к нему.

DIE GESCHICHTE DER TRANSSIBIRISCHEN EISENBAHN

Schon Mitte des 19. Jahrhunderts entstand der Gedanke, eine Eisenbahnlinie quer durch Sibirien zu bauen. Die Sibirier wollten natürlich ihre Städte per Bahn mit der westlichen Wirtschaft verbinden. Jedoch erst nach der Vollendung der Eisenbahnlinien 1869 durch Amerika und 1885 durch Kanada konnte man mit dem Bau der Transsibirischen Eisenbahn beginnen. Da der Ural bereits per Bahn mit Moskau verbunden war, verblieb das Stück zwischen den Städten Celjabinsk im Ural und Wladiwostok am Pazifik zu schließen. Dazwischen lag unbewohnte Steppe, Dauerfrostboden und der Baikalsee.

Die Transsib wurde in den verschiedenen Regionen zeitgleich gebaut. Diese Bauabschnitte gaben später den Eisenbahnverwaltungen ihre Namen. Es entstand die Westsibirische, die Mittelsibirische, die Baikal-, die Transbaikalische, die Amur- und die Ussuri-Bahn. Auch heute gibt es diese Namen noch. Im Mai 1891 begann man zeitgleich im Osten und im Westen mit dem Bau der Transsibirischen Eisenbahn. Die Ussuri-Bahn ist als erster Abschnitt Ende August 1897 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Zwischen 1892 und 1895 baute man an der Westsibirischen Eisenbahn, von Celjabinsk bis zum linken Ob-Ufer. Die Mittelsibirische Eisenbahn, vom rechten Ufer des Ob zum Baikalsee, wurde fünf Jahre lang gebaut. Fertiggestellt wurde dieser Teil im Jahre 1889. 1895 begann man bereits am anderen Ende des Baikals mit dem Bau der Transbaikalbahn. Dieser Abschnitt sollte ebenfalls nach 5 Jahren fertig sein.

Das Baikargebiet war wegen der Berge für die damaligen Eisenbahnbauer kaum zu überwinden, so dass man sich für eine Fährverbindung entschied. Zu diesem Zweck wurden bereits 1893 bei der Werft Armstrong & Co in Glasgow zwei Fährschiffe bestellt. Schon fertig in Schottland stehend, mussten die beiden Schiffe 1900 wieder demontiert und, in Kisten verpackt, nach Sibirien versandt und bei Irkutsk wieder zusammengebaut werden. Das große Schiff, die "Baikal", war 88 m lang, 18 m breit und 8,7 m hoch. Es fasste 25 Eisenbahnwaggons, 200 Passagiere und 750 Tonnen Nutzlast. Diese Fährverbindung war nutzbar während der 9 Monate andauernden eisfreien Periode des Baikals. Im verbleibenden Vierteljahr wurden spezielle Schlitten eingesetzt, um die Waggons über das meterdicke Eis zu transportieren. Während des Russisch-japanischen Krieges verlegte man Gleise sogar auf dem Eis, damit die Versorgung im Osten beschleunigt werden konnte. Allerdings erwies sich der Baikal als eine Schwachstelle auf dem Weg nach Osten, deshalb wurde zwischen 1902 und 1905 mit viel Mühe und unter großem Aufwand die Umgehungsstrecke am Ufer des Baikals, die Baikalbahn, gebaut.

Словарь и пояснения к тексту

Die Wirtschaft	– экономика
verbinden (а, и)	– соединять, связывать
zeitgleich	– одновременно
der Bauabschnitt	– сооружаемый участок
die Eisenbahnverwaltung	– управление железной дороги

der Verkehr	– транспорт, сообщение, движение
wegen	– из-за
damalig	– бывший
die Fährverbindung	– паромное сообщение
sich entscheiden (ie, ie)	– решиться на что-либо
zu diesem Zweck	– с этой целью
die Werft	– верфь
bestellen	– заказывать
die Nutzlast	– полезный груз
nutzbar	– полезный, пригодный
einsetzen	– применять
verlegen	– прокладывать
das Gleis	– рельсовый путь
die Versorgung	– снабжение
beschleunigen	– ускорять
die Umgehungsstrecke	– обходной участок
... quer durch Sibirien ...	– ... пересекая Сибирь ...
... dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ...	– ... была сдана в эксплуатацию ...
... war kaum zu überwinden ...	– ... трудно было продлить ...
... erwies sich der Baikal als eine schwache Stelle ...	– ... Байкал оказался слабым местом ...
... mit viel Mühe und unter großem Aufwand ...	– ... с большими усилиями и затратами ...

Задание 4.1. Выпишите из текста немецкие эквиваленты данных предложений.

1) Уже в середине XIX в. возникла идея строительства железной дороги, пересекающей Сибирь.

2) Сооружаемые участки дали в дальнейшем названия управлениям железных дорог.

3) Во время русско-японской войны рельсы прокладывали даже по льду, чтобы ускорить снабжение восточного региона.

Задание 4.2. Перечислите на русском языке события, связанные с датами текста.

Задание 4.3. Допишите предложения, используя лексику текста.

- 1) Die Sibirier wollten ihre Städte per Bahn mit der westlichen Wirtschaft ...
- 2) Die Transsib wurde in den verschiedenen ... zeitgleich gebaut.
- 3) 1891 begann man mit dem ... der Transsibirischen Eisenbahn.
- 4) Während des Russisch- japanischen Krieges verlegte man ... sogar auf dem Eis.
- 5) Zwischen 1902 und 1905 wurde ... am Ufer des Baikals gebaut.
- 6) Die Ussuri-Bahn ist 1897 dem öffentlichen ... übergeben worden.

Задание 4.4. Найдите в тексте названия отдельных участков будущей Транссибирской магистрали и запишите их на русском языке.

Задание 4.5. Переведите на русский язык абзац из текста о строительстве Байкальской железной дороги.

Задание 4.6. Ответьте на вопросы к тексту на русском языке.

- 1) Warum war der Bau einer Eisenbahn quer durch Sibirien erforderlich?
- 2) In welchen Regionen wurde die Transsib zeitgleich gebaut?
- 3) Wann wurde der erste Abschnitt dem öffentlichen Verkehr übergeben?
Wie hieß er?
- 4) Warum entschied man sich im Baikalseegebiet für eine Fährverbindung?
- 5) Wann wurde die Baikalbahn gebaut?
- 6) Welche Namen hatten die ersten Bauabschnitte?
- 7) Wo wurden zu diesem Zweck zwei Fährschiffe bestellt?

Вариант II

Задание 1. Поставьте глаголы в предложениях в имперфекте.

Образец: *Ich stehe um 7 Uhr auf. – Ich stand um 7 Uhr auf.*

- 1) Ich gehe zur Arbeit zu Fuß.
- 2) Am Abend liest er Zeitungen.
- 3) Wann hast du Feierabend?

- 4) Sie geht mit ihrem Freund spazieren.
- 5) Ich komme um 17 Uhr zurück.
- 6) Ich fahre zur Arbeit mit dem Auto.

Задание 2. Переведите на немецкий язык данные предложения.

- 1) Что у вас сегодня на завтрак?
- 2) Он ходит на работу пешком.
- 3) Когда начинается ваша работа?
- 4) Я делаю гимнастику каждое утро.
- 5) Я умываюсь холодной водой.
- 6) На чем ты едешь на работу?

Задание 3. Напишите на немецком языке о своем рабочем дне.

Задание 4. Прочитайте текст, пользуясь пояснениями к нему.

HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR IN FRANKREICH

Die SNCF hat im September 1981 auf der Strecke Paris – Lyon den Hochgeschwindigkeitsverkehr aufgenommen (начинать, открывать). Das erste HGV-System "Paris – Sudost" ist verkehrlich/wirtschaftlich nach wie vor (по-прежнему) das erfolgreichste. Es ist auf den Wettbewerb Bahn/ Flugzeug ausgelegt. Das Streckennetz wird nach einem Regierungsbeschluss vom 11. Mai 1991 planmäßig, rasch und konsequent (последовательно) erweitert. Als neueste Strecke wurde am 7. Juni 2001 die Verlängerung der Südoststrecke bis Marseille und Montpellier eröffnet ("TGV Méditerranée"). Zudem wird das Signalsystem der ersten Neubaustrecke Paris – Lyon auf die Bauart TVM 430 umgerüstet, für dichtere Zugfolge und 300 km/h Höchstgeschwindigkeit. Damit umfasst das TGV-Netz mehr als 1550 km Streckenlänge.

Der erste kommerziell eingesetzte TGV-Zug (PSE = Paris Südost) war im Hinblick auf die Erzielung einer Reisezeit von genau zwei Stunden für die rund 425 km lange Verbindung Paris – Lyon entworfen (разработать) worden. Die 35 % Rampen (грузовая платформа) erforderten im Zusammenhang mit der notwendigen Höchstgeschwindigkeit (260 km/h) eine starke Motorisierung bei niedriger Ausnutzung des Kraftschlusses.

Rad/Schiene. Die Zug-Einheiten erhielten deshalb 12 Antriebsachsen, verteilt (распределенный) auf zwei Triebköpfe und die angrenzenden Wagen. Bei den Nachfolgemodellen wurde die Motorisierung durch den Überlang von der Gleichstrom- auf die Drehstrom-Synchronantriebstechnik gesteigert und Antriebsachsen auf die Triebköpfe beschränkt (ограничить). Nach etwa zwei Jahren Betrieb (эксплуатация) kam es beim TGV-PSE zu unangenehmen Vibrationserscheinungen in den Wagenkasten. Daraufhin wurden die Schraubenfedern der Sekundärstufe gegen Luftfedern ausgetauscht (заменить).

Alle TGV haben an beiden Enden Triebköpfe und dazwischen Wagen auf Jakobs-Drehgestellen (Gliederzugprinzip). Zur TGV-Familie gehören die 4-System-Züge "Thalys". Weitere Züge werden nach Spanien (AVE) und Korea (KTX) ausgeliefert (поставлять).

Die SNCF hat zur Eröffnung neuer TG V-Strecken zwei Rekorde aufgestellt. Auf der Strecke Paris – Tours im Mai 1990 war es der Geschwindigkeitsrekord mit 515 km/h; am 26.Mai 2001 war es die Langstrecken-Rekordfahrt eines TGV Reseau vom Englischen Kanal bis Marseille (1067 km in dreieinhalb Stunden Spitzengeschwindigkeit 367 km/h). Im kommerziellen Einsatz sollen die TGV-Züge die ca. 750 km zwischen Paris und Marseille in drei Stunden zurücklegen.

Trotz dieser Tendenz zu immer höheren Geschwindigkeiten wird eine Entwicklung aus den 90er Jahren nicht fortgesetzt. Die weitere Entwicklung ist offen.

Словарь и пояснения к тексту

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr – скоростное сообщение, скоростной транспорт

verkehrlich	– транспортный
wirtschaftlich	– экономический
der Wettbewerb	– конкуренция
das Streckennetz	– железнодорожная сеть
erweitern	– расширять
die Verlängerung	– продление, удлинение
die Neubaustrecke	– новый участок
die Bauart	– тип, серия
umrüsten	– переоснащать
dicht	– плотный

die Zugfolge	– следование поездов
einsetzen	– применять
die Reisezeit	– время в пути
die Verbindung	– связь, железнодорожная линия
der Kraftschluß	– сила сцепления
die Antriebsachse	– ведущая ось
der Triebkopf	– головной мотор-вагон
der Gleichstrom	– постоянный ток
der Drehstrom	– переменный ток
der Wagenkasten	– кузов вагона
die Schraubenfeder	– винтовая рессора
die Sekundärstufe	– вторая ступень
die Luftfeder	– пневматическая рессора
das Drehgestell	– тележка (вагона)
die Spitzengeschwindigkeit	– максимальная скорость
die SNCF	– французские железные дороги
HGV	– скоростное сообщение

... verkehrlich/wirtschaftlich – ... в транспортном и экономическом отношении

... das TGV-Netz – скоростная сеть французских железных дорог

... Synchronantriebstechnik ... – синхронная приводная техника ...

... sollen die TGV-Züge ... in drei Stunden zurücklegen ... – скорые поезда будут проходить за три часа

Задание 4.1. Перечислите на русском языке события, связанные с датами текста.

Задание 4.2. Найдите в тексте немецкие эквиваленты следующих предложений.

1) Первая скоростная система «Париж – Юго-Восток» является, как и прежде, самой успешной в транспортном и экономическом отношении.

2) Кроме того, сигнальная система первого нового участка «Париж – Лион» переоснащается на систему серии TVM 430.

3) Через два года эксплуатации вагона в кузове появилась вибрация.

Задание 4.3. Ответьте на русском языке, почему потребовалось усиление моторизации поездов на скоростных линиях.

Задание 4.4. Дополните данные предложения, используя лексику текста.

- 1) Die SNCF hat 1981 auf der Strecke Paris – Lyon ... aufgenommen.
- 2) Es ist auf ... Bahn/Flugzeug ausgelegt.
- 3) Damit umfasst das TGV-Netz mehr als 1550 km
- 4) Die Zugeinheiten erhielten deshalb 12
- 5) Es kam zu unangenehmen Vibrationserscheinungen in den
- 6) Alle TGV haben an beiden Enden
- 7) Im kommerziellen ... sollen die TGV-Züge die ca 750 km in drei Stunden zurücklegen.

Задание 4.5. Найдите в тексте информацию о переоснащении поездов в связи с повышением скорости и запишите ее на русском языке.

Задание 4.6. Ответьте на русском языке на вопросы к тексту.

- 1) Worauf ist das erste HGV-System "Paris – Südost ausgelegt"?
- 2) Wie lang ist das TGV-Netz?
- 3) Wie viel Antriebsachsen erhielten die Zugeinheiten?
- 4) Warum wurden die Schraubenfeder der Sekundärstufe gegen Luftfedern ausgetauscht?
- 5) Welche Drehgestelle haben alle TGV-Züge?
- 6) In welche Länder werden die TGV-Züge ausgeliefert?

Вариант III

Задание 1. Поставьте глаголы в данных предложениях в имперфекте.

Образец: *Ich stehe um 7 Uhr auf. – Ich stand um 7 Uhr auf.*

- 1) Er steht um 6 Uhr auf.
- 2) Ich wasche mich kalt.
- 3) Ich trinke Kaffee gern
- 4) Sie lesen deutsche Bücher.
- 5) Die Arbeit beginnt um 8 Uhr.
- 6) Du gehst um 11 Uhr zu Bett.

Задание 2. Переведите предложения на немецкий язык.

- 1) Я заканчиваю работу в 17 часов.
- 2) Вы завтракаете каждое утро?
- 3) Он ездит на работу на автобусе.
- 4) Почему ты не делаешь гимнастику?
- 5) Я работаю на железной дороге.
- 6) Они возвращаются домой в 19 часов.

Задание 3. Напишите на немецком языке о своем рабочем дне.

Задание 4. Прочитайте текст, пользуясь пояснениями к нему.

SHINKANSEN – ZÜGE IN JAPAN

Seit dem 1. Oktober 1964 verkehren täglich in kurzen Zeitabständen Shinkansen-Züge mit klangvollem Namen wie "Hikari" ("Lichtstrahl") oder "Kodoma" ("Echo") zwischen der japanischen Metropole und den Industriestädten Yokohama, Nagoya, Kyoto und Osaka, die die ökonomische Hauptschlagader und das industrielle Herz des fernöstlichen Inselstaates bilden. Schon 1965 hatten über 31 Millionen Fahrgäste die damals schnellste Bahn der Welt benutzt. Mit der Fertigstellung des 18. Unterwassertunnels shin [*sin*] Kammon zwischen den Hauptinseln Honshu [*honsy*] und Kyushu [*kiu-sy*] und des Aki- Gebirgstunnels vor Hiroshima von über 13 km Länge verkürzte sich die Reisezeit von Tokio nach Hakata und Fukuoka (einer Doppelstadt) auf sechs Stunden 40 Minuten für die 1069 km.

Laut Statistik gab es in der über dreißigjährigen Geschichte der Shinkansen-Züge, die über einige Milliarden Fahrgäste befördert haben, keinen einzigen Unfall. Tägliche Kontrolle der elektrischen Leitungen und der Glasanlagen mit Hilfe eines Inspektionszuges trug dazu bei. Bemerkenswert ist auch die Pünktlichkeit der Züge, nach denen die Uhr gestellt werden könnte. Alle Linien verfügen über Erdbebensensoren, die bei Erschütterung sofort die Geschwindigkeit verringern und den Shinkansen stoppen. Im Grunde können die Expresszüge auf den Zugführer verzichten, denn die automatische Steuerung der 16 bzw. 12 Großraumwagen, die sich scheinbar nahtlos aneinander anschließen und wie Schlangenkörper wirken, erfolgt vom Kontrollzentrum auf dem Tokioter Hauptbahnhof, von dem die Züge elektronisch dirigiert und kontrolliert werden. Hier arbeitet man rund um die Uhr.

Auf der 27 Meter langen und zwei Meter hohen Anzeigetafel wird jede Zugbewegung registriert, werden Störungen festgestellt und lokalisiert. Alle Tempoänderungen werden ebenfalls elektronisch gesteuert. An den Endstationen brauchen die Züge nicht zu wenden, es werden keine Triebwagen umgekoppelt. Die Motoren sind den Achsen zugeordnet und über den ganzen Zug verteilt.

Für die Reisenden bieten die Shinkansen-Züge zahlreiche Annehmlichkeiten. Bereits beim Einsteigen fällt auf: Die Wagen halten exakt dort, wo sie auf dem Bahnsteig angezeigt sind. Bahnsteigboden und Bodenhöhe der Wagen stimmen überein. Im Winter wie im Sommer herrscht die gleiche vollklimatisierte Temperatur im Zug. Während der Fahrt ist er luftdicht abgeschlossen. Das öffentliche Zugtelefon entspricht der Vorliebe der Japaner für das Telefonieren.

Der Shinkansen kreuzt keine Straßen oder Eisenbahngleise. Auf dem flachen Land wurden Spezialkonstruktionen aus Beton zum Lärmschutz errichtet.

Словарь и пояснения к тексту

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke	– скоростной участок
verkehren	– ходить (о поездах)
der Zeitabstand	– временной интервал
der Fahrgast	– пассажир
benutzen	– использовать
die Länge	– длина, протяженность
sich verkürzen	– сокращаться
die Reisezeit	– время в пути
erfolgen	– происходить, осуществляться
die Leitungs- und Sicherheitskontrolle	– контроль безопасности электрических линий
befördern	– перевозить
die Glasanlage	– стеклянное устройство
beitragen (u, a) zu	– способствовать чему-либо
die Pünktlichkeit	– точность
verfügen über	– иметь, располагать
verringern	– уменьшать
die Steuerung	– управление
sich anschließen (o, o)	– присоединяться

der Hauptbahnhof	– главный вокзал
die Anzeigetafel	– электронное табло
die Störung	– повреждение
der Triebwagen	– мотор-вагон
die Achse	– ось
der Reisende	– пассажир
einsteigen (ie, ie)	– входить (в вагон)
halten (ie, a)	– останавливаться
exakt	– точный
der Bahnsteig	– перрон, платформа
übereinstimmen	– совпадать, соответствовать
luftdicht	– герметичный
das Eisenbahngleis	– железнодорожный путь
der Lärmschutz	– шумоизоляция
errichten	– строить, сооружать
... nach denen die Uhr gestellt werden könnte ...	– по которым можно сверять часы
... Erdbebensensoren	– ... сейсмические сенсоры
im Grunde ...	– в сущности ...
... auf den Zugführer verzichten	– ... отказаться от машиниста
... rund um die Uhr	– ... круглосуточно
alle Tempoänderungen	– все изменения скорости
die Motoren sind den Achsen zugeordnet	– моторы присоединены к осям

Задание 4.1. Найдите в тексте немецкие эквиваленты данных предложений.

1) Уже в 1965 году самой скорой дорогой мира воспользовалось свыше 31 млн пассажиров.

2) Согласно статистике в более чем 30-летней истории поездов Синкансен не было ни одного несчастного случая.

3) На электронном табло регистрируется каждое движение поезда.

Задание 4.2. Ответьте на русском языке, как осуществляется контроль безопасности электрических линий.

Задание 4.3. Дополните предложения, используя лексику текста.

1) Schon 1965 hatten über 31 Millionen ... die damals schnellste Bahn der Welt benutzt.

2) Bemerkenswert ist auch ... der Züge, nach denen die Uhr gestellt werden könnte.

3) Im Grunde können die Expresszüge auf den ... verzichten.

4) Die automatische Steuerung der Wagen erfolgt vom Kontrollzentrum auf dem Tokioter

5) Während der Fahrt ist der Zug ... abgeschlossen.

6) Der Shinkansen kreuzt keine Straßen oder

Задание 4.4. Найдите в тексте информацию об автоматическом управлении поездами и запишите ее на русском языке.

Задание 4.5. Ответьте на русском языке на вопросы к тексту.

1) Wann entstanden die ersten Hochgeschwindigkeitsstrecken in Japan?

2) Welche Namen haben Shinkansen-Züge?

3) Zwischen welchen japanischen Städten verkehren diese Züge?

4) Wie erfolgt die automatische Steuerung der Züge?

5) Können die Expresszüge auf den Zugführer verzichten?

6) Warum brauchen die Züge an den Endstationen nicht zu wenden?

Задание 4.6. Напишите на русском языке об удобствах для пассажиров на поездах Синкансен.

Вариант IV

Задание 1. Поставьте глаголы в данных предложениях в имперфекте.

Образец: *Ich stehe um 7 Uhr auf.* – *Ich stand um 7 Uhr auf.*

1) Sie turnt jeden Tag.

2) Ich habe zum Frühstück Kaffee und Brötchen.

3) Meine Arbeit beginnt um 8 Uhr.

4) Wir gehen zur Arbeit zu Fuß.

5) Morgens wasche ich mich kalt.

6) Er kommt nach Hause um 18 Uhr.

Задание 2. Переведите на немецкий язык данные предложения.

- 1) Я пью кофе каждое утро.
- 2) Мой друг работает на железнодорожной дороге.
- 3) Он встает рано.
- 4) На чем вы едете на работу?
- 5) Я ложусь спать в 23 часа.
- 6) Вы завтракаете каждое утро?

Задание 3. Напишите на немецком языке о своем рабочем дне.

Задание 4. Прочитайте текст, пользуясь пояснениями к нему.

HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR IN RUSSLAND HEUTE

Wann ist die erste Hochgeschwindigkeitsbahn entstanden? Dies geschah bereits 1830, als die Stephenson's Dampflokomotive "Rocket" auf der Strecke Manchester-Liverpool die für die damalige Zeit unvorstellbare Geschwindigkeit von 40 km/h erreicht hat.

Der eigentliche HGV zählt über 30 Jahre in seiner Geschichte. 1964 ist als Jahr der Eröffnung eines regelmäßigen Verkehrs auf der "Tokaido-Linie" in Japan (bis 210km/h) eingeschrieben worden. Das hat den Anfang für den stürmischen Bau der HGV-Magistralen in Westeuropa bestimmt. Nach den Plänen der EU haben die Verkehrsminister von Belgien, Deutschland, den Niederlanden und Frankreich 1993 die Entscheidung getroffen, ein Netz der internationalen HGV-Magistralen zu schaffen, dessen Basis die nationalen HGV-Bahnen bilden werden.

Russland hat eigene Erfahrungen auf dem Gebiet des Betriebes eines HGV-Systems, das eine Geschwindigkeit von 200 km/h entwickelt. Es handelt sich um den Bau einer Hochgeschwindigkeitsmagistrale zwischen Moskau und St.Petersburg. Die HGV-Magistrale wird auf der Basis des staatlichen wissenschaftlich-technischen Programms "Umweltfreundlicher Hochgeschwindigkeitsverkehr" geschaffen.

Das macht eine zügige Herstellung der HGV-Fahrzeuge erforderlich. Für diese Zwecke ist der Zug "Sokol" entwickelt und fertiggestellt worden. 2010 soll er in Betrieb kommen. Doch schon jetzt gibt es einen Prototyp, dessen Konstruktion 1997 begann und dessen Bestandteile zu 90 Prozent aus russischer Fertigung

kommen. 1999 wurde der 6-teilige Vorserienzug in Tichvin der Öffentlichkeit vorgestellt.

Wie der deutsche ICE oder die japanischen Shinkansen-Züge besitzt der Sokol keine Triebköpfe. Die Antriebs- und Steuerungskomponenten finden unter den Fahrgästen Platz. Je drei Wagen bilden eine Einheit. Der Endwagen ist antriebslos. Beim folgenden Mittelwagen sind alle Achsen angetrieben und der danach folgende Transformatorwagen ist wieder antriebslos. Acht Fahrmotoren, die wahlweise 430 oder 675 kW aufweisen, sorgen dafür, dass der Zug seine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erreicht. In der späteren Serienversion sind Geschwindigkeiten bis 350 km/h zu erhöhen. Der russische "Sokol" weist eine elektrodynamische, eine pneumatische und eine Magnetschienenbremse auf. Im Vergleich zu den bisher verkehrenden Zügen zeichnet er sich durch folgende Merkmale aus: erstmals werden Asynchronmotoren verwendet, die Wagenkasten sind aus Aluminium gefertigt und die Drehgestelle sind eine Neuentwicklung. Eine umweltschonende Klimaanlage und Vakuum-Toiletten zeigen ebenfalls, dass der "Sokol" ein moderner Zug ist.

Словарь и пояснения к тексту

Die Geschwindigkeit	– скорость
der Verkehr	– транспорт, сообщение
bestehen (bestand, bestanden)	– существовать
entstehen (entstand, entstanden)	– возникать, появляться
geschehen (geschah, geschehen)	– происходить
die Dampflok	– паровоз
die Strecke	– участок, линия (железной дороги)
regelmäßig	– регулярный
die Entscheidung treffen (traf, getroffen)	– принимать решение
das Netz	– сеть
schaffen (schuf, geschaffen)	– создавать
die Erfahrung	– опыт
der Betrieb	– эксплуатация
es handelt sich um ...	– речь идет о ...
umweltfreundlich	– экологически чистый
die Herstellung	– производство, изготовление

das Fahrzeug	– единица подвижного состава
entwickeln	– развивать, разрабатывать, конструировать
fertig stellen	– выпускать, изготавливать
in Betrieb kommen (a, o)	– вводить в эксплуатацию
der Bestandteil	– составная часть
die Fertigung	– изготовление
der Vorserienzug	– опытный образец поезда
aufweisen (ie, ie)	– иметь
der Triebkopf	– моторный вагон в головной части поезда
der Antrieb	– привод, двигатель
die Steuerung	– управление
der Fahrgast	– пассажир
die Einheit	– секция
antriebslos	– беспроводной
die Achse	– ось
der Fahrmotor	– тяговый двигатель
die Magnetschienenbremse	– магнитно-рельсовый тормоз
der HGV – der Hochgeschwindigkeitsverkehr	– скоростной транспорт
... als die Stephenson's Dampflokomotive "Rocket" ...	– ... когда паровоз

Стивенсона «Ракета» ...

nach den Plänen der EU – в соответствии с планами Европейского Союза

das macht ... erforderlich – это делает ... необходимым

der JCE (der Inter-City-Express) – поезд-экспресс

Задание 4.1. Напишите на немецком языке правильную последовательность пунктов плана к тексту.

1) Die Erfahrungen von Russland auf dem HGV-Gebiet.

2) Die Eröffnung eines regelmäßigen Verkehrs auf der "Tokaido-Linie " in Japan.

3) Zur Geschichte des Hochgeschwindigkeitsverkehrs der Welt.

4) Die Entwicklung des Zuges "Sokol".

5) Die technischen Besonderheiten des Sokols.

6) Der Bau der Hochgeschwindigkeitsmagistrale zwischen Moskau und Petersburg.

7) Die Schaffung eines Netzes der internationalen HGV-Magistralen in Westeuropa.

Задание 4.2. Перечислите на русском языке события, связанные с датами текста.

Задание 4.3. Найдите в тексте немецкие эквиваленты русских предложений.

1) Это определило начало бурного строительства скоростных магистралей в Западной Европе.

2) Скоростная магистраль создается на основе государственной научно-технической программы «Экологически чистый скоростной транспорт».

3) Русский «Сокол» имеет электродинамический, пневматический и магнитно-рельсовый тормоз.

Задание 4.4. Найдите в тексте информацию о технических данных поезда «Сокол» и запишите ее на русском языке.

Задание 4.5. Дополните предложения, используя лексику текста.

1) Das HGV-System Russlands entwickelt ... von 200 km/h.

2) Zwischen Moskau und Petersburg wird eine ... gebaut.

3) Der Zug "Sokol" besitzt keine

4) ... finden unter den Fahrgästen Platz.

5) Der Endwagen ist ...

6) ... sind aus Aluminium gefertigt.

Задание 4.6. Ответьте на русском языке на вопросы к тексту.

1) Seit wann besteht der Hochgeschwindigkeitsverkehr?

2) Welche Geschwindigkeit entwickelt das HGV-System Russlands?

3) Wie heißt der Zug für den HGV?

4) Wann soll er in Betrieb kommen?

5) Besitzt der Sokol Triebköpfe?

6) Wie viel Wagen bilden eine Einheit?

7) Welche Wagen sind antriebslos?

8) Welche Bremsen hat der Sokol?

2. ТЕКСТЫ ДЛЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ЧТЕНИЯ И ПЕРЕВОДА

INTER-CITY-EXPRESS (ICE)

Der schnellste Zug der Deutschen Bahn AG genießt großes Aufsehen (внимание). Mit Geschwindigkeiten von bis zu 280 km/h reist man sicher, höchst komfortabel seinem Ziel entgegen. Das große Service-Angebot und die moderne, angenehme Atmosphäre lässt die Fahrt mit einem ICE zum Vergnügen (удовольствие) werden. Zwischen vielen Städten verkehrt der ICE im Ein- oder Zweistundentakt sogar bis in die Schweiz und nach Wien. Umsteigen kann man von ICE zu ICE in vielen Bahnhöfen auf demselben (тот же самый) Bahnsteig ohne Treppen und ohne lange Wege. Im ICE fahren die Reisenden immer vollklimatisiert, bei gedämpftem (приглушенный) Geräuschpegel. Der ICE bietet den Fahrgästen ein vielfältiges Platzangebot in der ersten und zweiten Klasse. Die Sitze in den beiden Klassen sind in Sitztiefe und in Sitzneigung (bis 40 Grad) zu verstellen. Den Reisenden stehen außerdem an allen Plätzen feste bzw. klappbare (складной) Tische zur Verfügung.

In allen ICE-Zügen hat man die Wahl zwischen verschiedenen Sitzplätzen. Bei der Reservierung (бронирование) können die Fahrgäste einen Platz am Fenster oder am Gang sowie einen Sitzplatz mit einem Tisch bestellen. Bei der Reservierung gibt der Reisende einfach die gewünschte Sitzplatznummer an. Für den ICE kann man bereits bis zu drei Monaten vor dem Fahrttermin reservieren. Im ICE gibt es auch ein Kleinkindabteil und besondere Einrichtung für Körperbehinderte (инвалиды), z.B. breite Einstiegstüren, Behindertenplätze, Rollstuhlplätze, Behindertentoilette.

Die Reisenden werden von einem freundlichen Zugteam bedient. Über Lautsprecher erhält man Informationen über den nächsten Haltebahnhof und die Anschlüsse. An jedem Platz liegt ein Faltblatt (проспект) aus, dem man ebenfalls die angebotenen Serviceleistungen und Anschlussverbindungen (связи с согласованными поездами) entnehmen kann. In der 1. Klasse bieten die Mitarbeiter aktuelle Tageszeitungen am Platz an. Für Reisende der 2. Klasse besteht die Möglichkeit, diese im BordBistro zu bekommen. Die Fahrgäste können ihr Gepäck während der Fahrt sicher in den Schließfächern im Einstiegsbereich des ICE aufbewahren (сохранять), z.B. beim Besuch des BordRestaurants.

Im Zug können die Reisenden ein Taxi oder einen Gepäckträger bestellen. Das Taxi bzw. der Gepäckträger erwartet den Reisenden dann bei dessen Ankunft am Bahnhof.

AUS DER GESCHICHTE DER ENTWICKLUNG DES DIESELMOTORS

1893 stellte der deutsche Ingenieur Rudolf Diesel seine «Verbrennungskraftmaschine» vor. Sie funktionierte verhältnismäßig (относительно) einfach: In ihrem Verbrennungsraum wird Luft angesaugt (всасывать) und durch den Kolbendruck innerhalb des Zylinders hoch verdichtet. Der Kraftstoff, der genau zu diesem Zeitpunkt eingespritzt worden ist (водить), entzündet sich (воспламеняться) infolge der Verdichtungsdichte der Luft von selbst und treibt den Kolben an (приводить в движение).

Zuerst entstanden Schiffs-Dieselmotoren, aber vier Jahre später wurde die erste normalspurige Diesellokomotive gebaut. Die Werksversuche zeigten, dass dieses Fahrzeug bis zu 100 km/h erreichen konnte. An der ersten Diesellokomotive konnte die Kraftübertragung in ihrer bisher üblichen Form über Blindwelle und Kuppelstangen nicht recht befriedigen (удовлетворить). Besser war die Übertragung (передача) der Motorkraft auf die Antriebsräder (ведущие шестерни) über ein Getriebe. Jedoch erst in den 30er Jahren konnte man funktionssichere Flüssigkeitsgetriebe herstellen. Vorerst wurden deshalb nur kleine Dieselfahrzeuge gebaut. Die Maschinen, die mit einem Flüssigkeitsgetriebe als Kraftüberträger ausgerüstet sind, nennt man diesel-hydraulische Lokomotiven. Besser war die Kraftübertragung vom Dieselmotor zu den Rädern mit Hilfe der Elektrizität. Der Dieselmotor treibt hier zuerst einen Generator an. Der Fahrstrom, der im Generator erzeugt wird (возникать), fließt zum Elektromotor, der wie bei der E-Lok den eigentlichen Antrieb besorgt. 1928 ließ die schwedische Halmstad-Nassjo-Eisenbahngesellschaft eine diesel-elektrische Lokomotive bauen, die wie ein Triebwagen (моторный вагон) aussah. Die Achsen (оси) in den Drehgestellen wurden bereits durch Einzelmotoren angetrieben. Im Unterschied (в отличии) zu dieser Konstruktion hatten die dieselhydraulischen Maschinen wie die «einmotorigen» älteren E-Loks noch lange die charakteristische Blindwelle und Kuppelstangen. Bei Rangierloks (маневровый локомотив) gibt es diese Antriebsform auch heute. In den USA stellte die Firma Baldwin & Alco 1925 Versuche (испытания) mit 735 kW leistenden Diesellokomotiven an. Gleichzeitig

wurden dort Triebwagenzüge konstruiert und mit diesel-hydraulischen oder diesel-elektrischen Antrieben ausgerüstet. Am berühmtesten wurde der "Pioneer Zephyr" der Chicago Burlington & Quincy Railroad, der 1934 in Dienst gestellt wurde. Wie die großen Dampflokomotiven hatten auch diese Züge Stromlinienform und setzten weltweit Maßstäbe für den Triebwagen- und Waggonbau. Diesellokomotiven bewahren sich als «Arbeitspferde»), sie können Expresszüge, aber auch schwere Güterzüge Ziehen. Ihr großer Vorteil (преимущество) liegt in der universellen Einsetzbarkeit (применение). So erwies sich der Dieselantrieb auch für Rangierlokomotiven als sinnvoll. Viel zu oft mussten die alten kleinen Tenderlokomotiven Kohle und Wasser aufnehmen, ihr Einsatz blieb fast immer auf den Rangierbahnhof beschränkt (ограниченный). Die Diesellok eroberte sich (покорить) dieses Feld und beherrscht es heute praktisch allein.

In einigen Wagen befinden sich besondere Video-Platze. Es werden aktuelle Spielfilme gezeigt. Ein Servicruf steht den Fahrgästen an den Plätzen in der 1. Klasse zur Verfügung. Ein Audio-Anschluss ist an allen Plätzen der beiden Klassen in der Armlehne (подлокотник) integriert. Man kann zwischen drei Hörfunksendern und den Bordprogrammen Klassik, Rock/Pop, Kinderkanal wählen.

Die ICE-Familie wird ständig erweitert. Nach dem ICE der ersten Generation (поколение) aus dem Jahr 1991 folgte die Weiterentwicklung der zweiten Generation im Jahre 1996. 1998 wurden erstmals ICE mit Neigetechnik (противонаклонное устройство) gebaut. Diese Technik ermöglicht es, auf den bestehenden kurvenreichen (петляющий) Strecken schneller als mit den konventionellen (обычные) Zügen zu fahren. Der erste Einsatz dieser Züge erfolgte im Mai 1999 auf der Strecke Stuttgart – Zürich; weitere Strecken sind München – Berlin (über Nürnberg und Leipzig) und Frankfurt/Main – Dresden sowie Frankfurt/Main – Saarbrücken. Eine weitere ICE-Generation mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h wird bald noch höhere Geschwindigkeiten auf den Neubaustrecken fahren.

Библиографический список

1. Der Weg. 2004. № 2.
2. Васильева М. М. Немецкий язык для студентов железнодорожных вузов / М. М. Васильева, Е. М. Сидельникова, Т. Б. Чернышева. М., 2004. 352 с.

3. Немецкий язык для технических вузов / Н. В. Басова, Л. И. Ватлина и др. Ростов-на-Дону: Феникс, 2001. 510 с.
4. Deutschland. 2007. № 4.

Учебное издание

КОСМОДЕМЬЯНСКАЯ Анна Ивановна

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ПО ИЗУЧЕНИЮ НЕМЕЦКОГО ЯЗЫКА
ДЛЯ СТУДЕНТОВ ЗАОЧНОГО ФАКУЛЬТЕТА
ВСЕХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ

Часть 3

Редактор Т. С. Паршикова

* * *

Подписано в печать .06. 2008. Формат 60 × 84 ¹/₁₆.
Плоская печать. Бумага офсетная. Усл. печ. л. 1,8. Уч.-изд. л. 2,0.
Тираж 200 экз. Заказ .

* *

Редакционно-издательский отдел ОмГУПС
Типография ОмГУПС

*

644046, г. Омск, пр. Маркса, 35