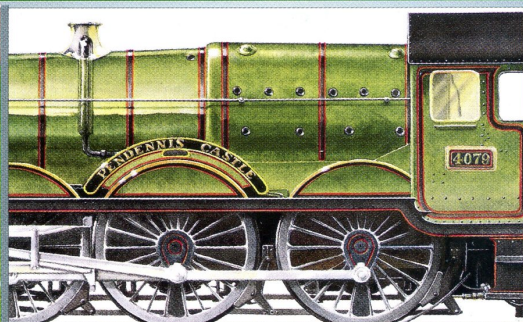


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



3

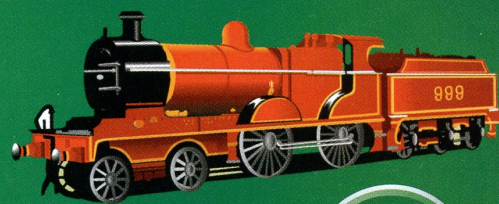


ОБЩИЕ СОВЕТЫ ПО СБОРКЕ
ЗДАНИЙ

ПАРОВОЗ СЕРИИ «КАСЛ»
ТИПА 2-3-0

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ВОКЗАЛ В САМАРЕ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



3

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Сборка зданий

В этом разделе даны общие указания и рекомендации, как лучше подготовиться к сооружению зданий, находящихся рядом с железнодорожным полотном.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии «Касл» типа 2-3-0

В первой половине XX века это были самые подходящие локомотивы для экспрессов – они могли тянуть состав на большие расстояния без остановок.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Вокзал Самары

Никого из приезжающих в Самару не оставляет равнодушным необычный вокзал со смотровой площадкой, откуда открываются великолепные волжские пейзажи.



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: «Иглмосс 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.eagle-moss.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» № 3

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. Николаевская, д. 26,

стр. 1-1а, г. Москва,

Россия, 109004,

тел.: (+7-495) 666-44-85,

факс: (+7-495) 666-44-87,

е-mail: eagle-moss@dzb.ru

www.eagle-moss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 229 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 Эдишинз»

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,

е-mail: info@eagle-moss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор:

Наталья Павловская

Ответственный за выпуск:

Юлия Свиридюк

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен»,

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 дистрибутор:

ООО «РЭМ-ИНФО», переулок

Козлова, д. 7, 220037, г. Минск, РБ,

тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

Univest Print

ООО «Университетский полиграфический комбинат»

01004, г. Минск, ул. Дзержинского, д. 6

Тираж: 105 000 экз.

Сдано в печать 11.08.2014 г.

Менеджер проекта: Джина Мэйхед

Директор по маркетингу:

Алекс Нил

Менеджер по маркетингу:

Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Каролайн Гримшоу

© 2014 Eaglemoss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Эдишинз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del

Libro, Curato Oscuro Fotografos;

6-10 © Club Internacional del Libro;

12 © Fine Art Images/East News;

из частного архива; 13 © Фотобанк

Лори; © РИА Новости;

14 © GEOATLAS; 15 © РИА Новости.

Детали для сборки, 2 части плаката-основания и подставка для журналов 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+

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

www.electrotrain.ru



Сборка зданий

Придать модели электрической железной дороги реалистичность – занятие увлекательное, но непростое. Мы предлагаем начать со строительства зданий, ведь железная дорога существует не сама по себе – она соединяет города и поселки. По ней ездят их жители и перевозят разнообразные грузы.

Макеты зданий, входящие в комплект поставки, воспроизводят настоящие строения очень точно, до мельчайших деталей: окон, жалюзи, дымоходов, водостоков и др. Благодаря этому ваша модель железной дороги будет выглядеть реалистично и достоверно.



Некоторые детали очень мелкие, и работа с ними – настоящее искусство, так что прежде чем начать сборку, не помешает прочесть некоторые советы специалистов. Они обязательно пригодятся вам!

• СОВЕТЫ ПО СБОРКЕ МАКЕТА

- 1** Перед началом работы внимательно прочтите инструкции по сборке и убедитесь, что у вас под рукой есть все необходимые детали и инструменты.
- 2** Рабочая поверхность должна быть удобной и чистой – это позволит избежать пятен на деталях модели.
- 3** Не спешите и терпеливо шаг за шагом следуйте инструкции по сборке.
- 4** Распаковывайте детали для сборки модели по мере необходимости. Если достать все компоненты сразу, можно потерять сопровождающий номер и деталь будет труднее опознать.
- 5** Удалите все заусенцы и ошлифуйте детали, чтобы убрать неровности до склеивания – потом это будет сделать труднее.
- 6** Никогда не приклеивайте деталь, не убедившись, что правильно расположили ее. Когда клей высохнет, переставить деталь, не повредив ее и всю модель, будет практически невозможно.
- 7** Не наносите много клея. Он очень сильный, и небольшого его количества достаточно, чтобы прочно склеить детали.
- 8** Создание модели железной дороги – дело трудоемкое, но очень интересное. Не нервничайте, не торопитесь, а наслаждайтесь процессом, тогда и результат вас порадует.

Рабочее место

Хотя это может показаться несущественным, но окружающая вас обстановка и в первую очередь условия, в которых идет сборка, могут повлиять на результат. Обратите внимание, что некоторые детали, с которыми вы будете работать, очень мелкие, а клей очень мощный, поэтому важно наличие хорошего освещения и вентиляции. Следовательно, для сборки модели подходят только те помещения, которые полностью отвечают указанным условиям.

● ОБЩИЕ СОВЕТЫ

Осторожно! Клей, применяющийся для склеивания деталей зданий, очень сильный и очень быстро сохнет. При работе с ним следует принимать такие же меры предосторожности, как с любым подобным клеем, и, прежде всего, избегать его попадания на кожу и в глаза. Если этого избежать не удалось, немедленно следуйте указаниям производителя, данным на упаковке.



Инструменты и материалы

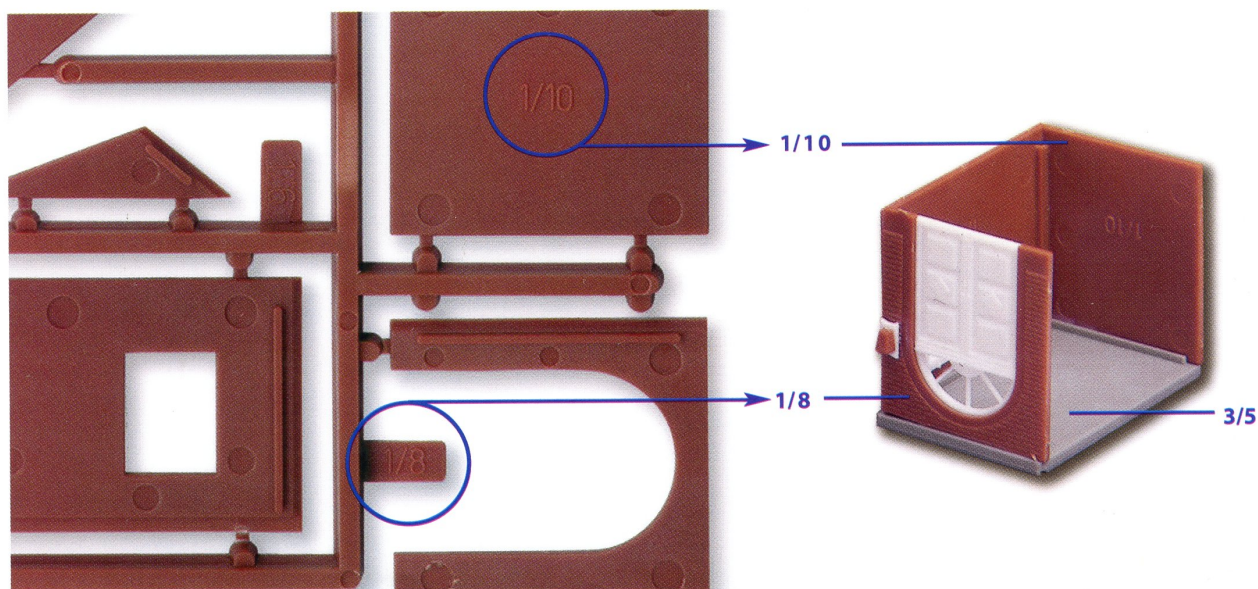
- Для соединения деталей вам понадобится клей.
- Чтобы вырезать детали из каркаса, нужен резак или бритвенное лезвие, а для вырезания прозрачного пластика, имитирующего оконные стекла, – ножницы.
- Устанавливайте мелкие детали с помощью пинцета.



Обозначение деталей

Рассмотрите детали зданий. Они маркированы цифрой или несколькими. На более крупных деталях цифры стоят с обратной стороны самой детали, на меньших они нанесены на каркасе рядом с деталью.

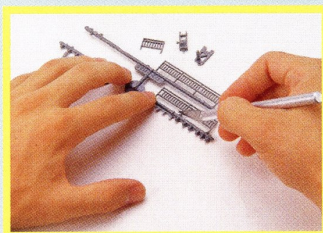
Для облегчения поиска деталей в инструкции по сборке они также обозначены цифрами.



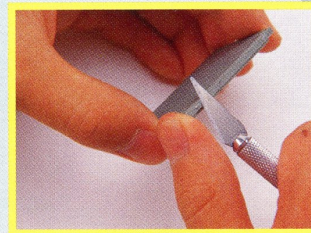


Вырезание деталей из каркаса

Вырезайте детали из каркаса резакон или лезвием. Если вы будете вынимать их пальцами, пластмасса может деформироваться.



После того как детали вырезаны, надо удалить остатки креплений и заусенцы. Для этого также можно воспользоваться резакон. Важно тщательно и аккуратно удалить все неровности, чтобы детали точно стыковались.



Стекло

Оконные стекла помогают добиться большей достоверности и хорошо защищают от пыли здание изнутри. Для имитации стекла вырежьте небольшие прямоугольники прозрачного пластика, который вы получите для окон и дверей каждого здания, и вставьте их изнутри. Размер каждого стекла должен быть немного больше отверстия, чтобы после его установки снаружи не было видно клея.



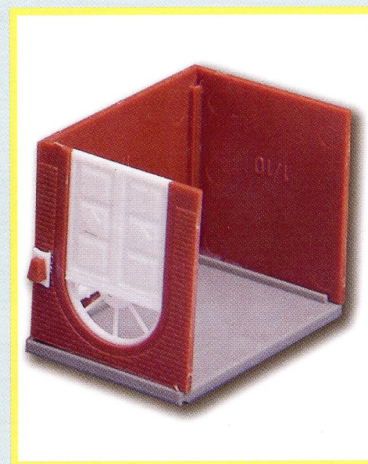
Приклеивание деталей



Перед приклеиванием деталей необходимо проверить, хорошо ли они стыкуются друг с другом и правильно ли расположены. После приклеивания будет почти невозможно их разделить, чтобы исправить ошибку. Вы увидите, что форма деталей такова, что они должны плотно прилегать по месту склеивания.



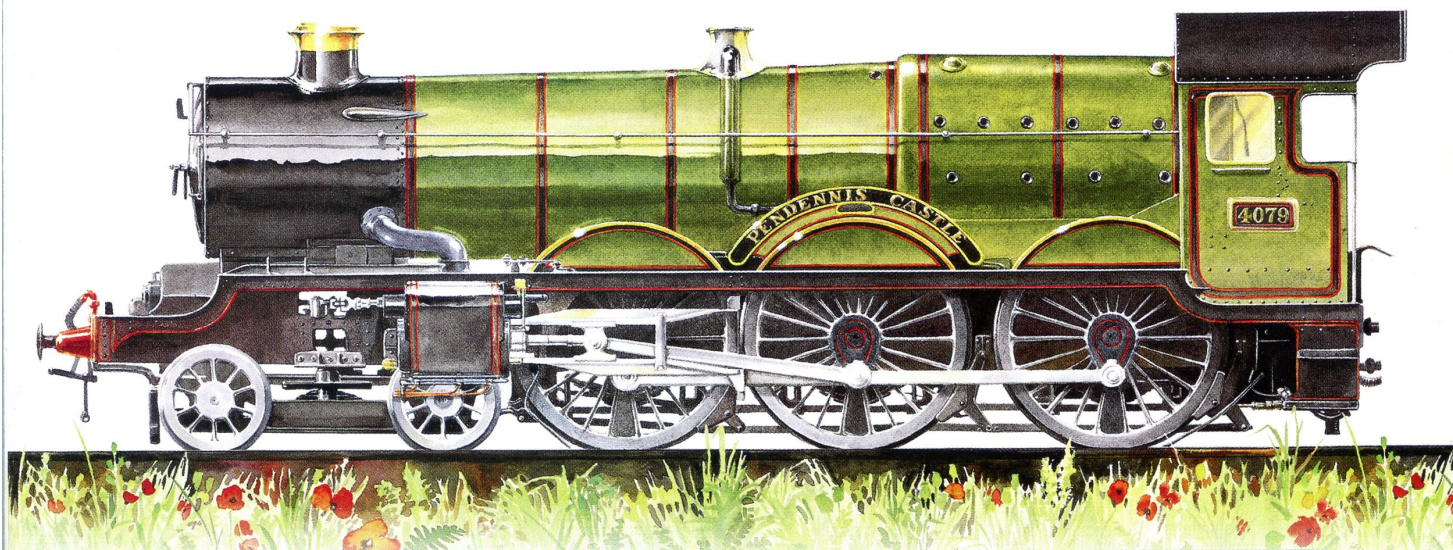
Наносите клей понемногу, по каплям, и приклеивайте детали быстро, прежде чем клей высохнет.



3

Паровоз серии «Касл» типа 2-3-0

Большая западная железная дорога (GWR),
Великобритания, 1923 год



Серия «Касл» – модернизированный вариант паровозов серии «Стар», еще в начале прошлого века созданной под руководством Джорджа Джексона Черчворда на Большой западной железной дороге (GWR). Конструкция этих паровозов стала основой локомотивов последующих десятилетий.

ПОЛЬЗА КОНСЕРВАТИЗМА

Локомотивы серии «Касл» по сравнению со своими предшественниками обладали примерно на 10 % большей мощностью за счет некоторых преобразований. Этот паровоз имел большой котел и четыре более продуктивных цилиндра. Еще одной важной особенностью «Касла» была конструкция клапанов золотника с очень коротким впуском, позволявшим добиться более эффективного использования пара.

Несмотря на то что многие конкуренты Большой западной железной дороги, в частности Железная дорога Лондона и Северо-Востока (LNER), в это время использовали преимущества других осевых формул, GWR продолжала исследовать возможности паровозов типа 2-3-0. Это позволяло повысить вес и скорость пассажирских поездов без реконструкции

паровозного хозяйства: депо, поворотных кругов и др. Такая политика давала хорошие результаты: английская компания долго держала первенство. Поэтому GWR совершенствовала эту конструкцию не только в серии «Касл», но и в следующей, которую выпускали с 1927 года. Серия называлась «Кинг», а каждый паровоз носил имя одного из британских монархов.

ВЫСОЧАЙШАЯ СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ

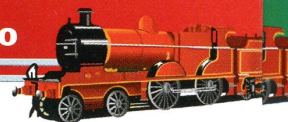
Уже первые паровозы «Касл» показали замечательную среднюю скорость при уровне потребления угля значительно ниже нормы. Знаменитый паровоз № 4073 «Кайрфилли Касл» дебютировал 23 августа 1923 года. Он развивал тяговое усилие свыше 14 182 кг.

Паровоз «Трегенна Касл» вошел в историю железных дорог тем, что 6 июня 1932 года провел Челтнемский экспресс от Суиндона до лондонского вокзала Паддингтон, преодолев без остановки 124,3 км за час с небольшим. При этом средняя скорость составляла 131,4 км/ч. Благодаря огромной мощности и низкому потреблению энергии локомотив «Касл» удостоился чести стать во главе знаменитого экспресса «Корниш Ривьера». Только этот паровоз мог тянуть длинный

Паровоз серии «Касл» типа 2-3-0

Большая западная железная дорога (GWR), Великобритания, 1923 год





состав, следовавший от лондонского вокзала Паддингтон в Пензанс, портовый город на крайнем юго-западе полуострова Корнуолл.

ОБГОНЯЯ ВРЕМЯ

Экспресс «Корниш Ривьера» появился в 1904 году. Этот поезд сразу полюбился англичанам, так как за несколько часов доставлял их из туманного и делового Лондона на курорты морского побережья. При этом важно было и число вагонов, и их комфортность, и, конечно, скорость. В 10:10 экспресс из 6 вагонов отправлялся из Паддингтона, а в 17:10 был в Пензансе. В 10:00 состав выходил по обратному маршруту. Первые два года поезд курсировал только летом, а затем стал постоянным. Постепенно количество вагонов возросло до 14. В 1917 году из-за войны экспресс перестал действовать, но уже летом 1919-го вновь отправился в путь. С 1923 года в голове 310-тонного состава стояли паровозы «Касл», а с 1927-го 360-тонный экспресс вели локомотивы следующей серии – «Кинг».

При этом перегон длиной 363 км от начальной станции до Плимута, города в графстве Девон на юго-западе Англии, состав шел без остановок. В то время лишь этот локомотив был способен пройти столь неудобный и протяженный маршрут не останавливаясь, при этом без усилий поддерживая довольно высокую скорость.

171 ПАРОВОЗ ЗА 27 ЛЕТ

В общей сложности построили 171 локомотив этой серии: первый – в 1923 году и последний (№ 7037 «Суиндон») – в 1950-м. Из них 15 – переоборудованные машины серии «Стар». В 1962 году их постепенно, начиная с самых ранних моделей, стали выводить из эксплуатации, а последний рейс локомотива этой серии состоялся в 1965 году. Сегодня некоторые из этих паровозов находятся в таких местах, как Музей науки в Лондоне, где выставлен № 4079 «Кардифф Касл», а паровоз «Пенденнис Касл» оказался в далекой Австралии. Всего сохранилось семь локомотивов серии «Касл».

Как назвать локомотив?

Конструктору нелегко окрестить машину, с которой связаны и бессонные ночи, и мучительные сомнения, и редкие минуты истинного счастья. Логично дать ей свое имя. Например, изобретенный Анатоном Маллетом сочлененный паровоз нового типа назван в честь этого инженера. Однако есть и другие варианты. Название может отражать какие-то особенности локомотива. Так, имя «Грасхоппер» («Кузнечик»), данное одной из самых ранних моделей паровоза 1813 года «Паффинг Билли», обусловлено сходством его очертаний с этим насекомым. Наименование серии «Касл» («Замок») придавало величественности, тем более что каждый паровоз получал индивидуальное название в честь какого-нибудь английского замка.

Позже локомотивам присваивали и более громкие имена. Например, название громадного «Микадо» типа 1-4-1, произведенного для японских железных дорог американской фирмой «Болдвин», дословно означает «высокие ворота». Но этим словом в Японии

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1923 год
Конструктор:	Чарльз Коллет
Заказчик:	Большая западная железная дорога
Тяговое усилие, кг:	14 182
Нагрузка на ось, т:	20,25
Цилиндры, мм:	(4) 406 × 660
Диаметр движущих колес, мм:	2045
Поверхность нагрева котла, м²:	190
Пароперегреватель, м²:	24,4
Давление пара, кг/см²:	15,8
Площадь колосниковой решетки, м²:	2,81
Топливо, т:	6
Вода, м³:	18
Сила сцепления, кг:	61 143
Общий вес, кг:	129 863
Общая длина, мм:	19 863

называли императора, его дом, двор и даже все государство. Первый американский тепловоз «Зефир» был назван в честь древнегреческого бога ветра, очевидно, чтобы подчеркнуть скорость локомотива.

Вокзал Самары

Как известно, много веков основными транспортными путями на Руси были реки, а самой важной и крупной среди них – Волга. Естественно, волжские порты приобретали особое значение и были хорошо развиты. Такой была и Самара (с 1935 по 1991 год носившая название Куйбышев). В конце XIX века в городе появилась железная дорога, и он стал одной из основных станций.



▲ Поезд перед отправлением с железнодорожного вокзала в Самаре. Открытка. Начало XX века.

О том, что на высоком левом берегу Волги, у места впадения в нее реки Самары, есть поселение, отмечали в середине XIV века и русские летописцы, и венецианские купцы в своих записях. А в 1586 году царь Федор Иоаннович велел строить здесь крепость Самарский городок. Она служила для защиты от набегов кочевников, а также местом отдыха на пути от Казани до Астрахани. Город рос. В XIX веке самарская пристань принимала и отправляла до тысячи судов с различными грузами, потому по праву считалась одной из лучших на Волге.

Традиции города как транспортного узла подхватила железнодорожная станция, которая сегодня является важным узлом Куйбышевской железной дороги. Ежедневно вокзал принимает более 16 тысяч пассажиров. Поезда дальнего следования, идущие через Самару, связывают центр и запад России с Уралом и Сибирью, Казахстаном и Средней Азией. Пригородные поезда отправляются в трех направлениях: на Сызрань, Похвистнево и Тольятти.



► Распределение продовольствия между местными жителями на вокзале Самары во время Великой Отечественной войны.



Грузовые составы по Куйбышевской магистрали перевозят нефть и нефтепродукты, химические удобрения, строительные материалы, металл, уголь, лес и зерно. Дорога обслуживает автомобильные заводы Тольятти, Ульяновска, Набережных Челнов.

ОТ РЕКИ ЦНЫ ДО ВОЛГИ

Куйбышевская магистраль – одна из старейших железных дорог России. Первый ее поезд прошел 25 октября 1874 года от Моршанска (город на реке Цне на севере Тамбовской области) до Сызрани (расположена в Самарской области на правом берегу Саратовского водохранилища). 16 октября 1874 года министр путей сообщения России К. Н. Посыет докладывал Александру II: «Вашему императорскому Величеству имею счастье всепочтеннейше донести, что 12 сего Октября открыто правильное движение пассажирских и товарных поездов по Моршанско-Сызранской железной дороге, от Моршанска до Сызрани, на протяжении 484¾ верст». Этот день, 12 октября по старому стилю (25 октября по новому), стал официальной датой открытия Моршанско-Сызранской железной дороги, которую позднее переименовали в Куйбышевскую.

На линии Моршанско-Сызранской железной дороги было задействовано 42 паровоза, 47 аппаратов Морзе, 530 товарных, 52 пассажирских и 15 багажных вагонов. За сутки дорога пропускала одну пару пассажирских и три пары товарных поездов весом до 120 тонн.

Идея провести железную дорогу через Самару появилась еще в 1857 году, но практическое ее воплощение началось лишь через 10 лет. Инициативу проявил оренбургский генерал-губернатор Н. А. Крыжановский. Его поддержала Самарская городская дума, предоставив финансовую поддержку. Через три года инженер Быков по поручению самого императора начал изыскания по Самаро-Сызранскому направлению. А в 1874 году долгожданный проект со всеми станционными сооружениями от Сызрани до Оренбурга был утвержден. 12 августа 1875 года в Самару прибыл первый поезд.

Сегодня Куйбышевская магистраль проходит по территории Пензенской, Самарской, Ульяновской, Тамбовской, Челябинской, Рязанской, Оренбургской областей и Республик Башкортостан, Татарстан и Мордовия.

▲ Самарский железнодорожный вокзал ежедневно принимает более 16 тыс. пассажиров. Площадь внутренних помещений – 25 тыс. м².

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

По мере того как дорога удлинялась, она меняла и названия: Самаро-Оренбургская, Самаро-Уфимская, Самаро-Златоустовская. В 1919 году к Самаро-Златоустовской была присоединена Западно-Уральская, в 1921-м – Волго-Бугульминская, в 1929-м – участок Инза – Ульяновск Московско-Казанской дороги, в 1959-м – Уфимская магистраль. В 1936 году дорогу назвали в честь революционера В. В. Куйбышева.



Поезда дальнего следования, проходящие через Самару (туда и обратно)

Владивосток – Пенза
Екатеринбург – Волгоград
Иркутск – Кисловодск
Караганда – Брест
Красноярск – Адлер
Красноярск – Анапа
Москва – Астана
Москва – Бишкек
Москва – Караганда
Москва – Оренбург
Москва – Орск
Москва – Самара
Москва – Ташкент
Москва – Уфа
Москва – Челябинск
Нижевартовск – Астрахань
Нижевартовск – Пенза
Нижний Тагил – Адлер
Новокузнецк – Кисловодск
Новосибирск – Белгород
Самара – Нижневартовск
Самара – Оренбург
Самара – Санкт-Петербург
Самара – Ульяновск
Томск – Анапа
Тында – Кисловодск
Тюмень – Баку
Уфа – Одесса
Уфа – Санкт-Петербург
Челябинск – Адлер
Челябинск – Кисловодск

ПЕРВЫЙ ВОКЗАЛ

Первые полтора года станция Самара обходилась без вокзала, что было, конечно, очень неудобно.

1 января 1877 года новопостроенный вокзал принял первых пассажиров. Автором здания был опытный петербургский архитектор Н. И. де Рошефор. (Он же спроектировал вокзал в Оренбурге, и оба здания были крупнейшими на Самаро-Златоустовской железной дороге.) Самарский вокзал в стиле итальянского ренессанса состоял из двух пассажирских залов, буфета, билетной кассы и служебных помещений. В 1900 году возвели боковые пристройки, к 1905-му к центральной части, а к 1920-му к левому и правому крыльям надстроили третий этаж. В 1930–1935 годах известный самарский архитектор П. А. Щербачев перепланировал первый и второй этажи, а в 1950-м реконструировал фасад. Общая площадь старого вокзала составляла 3380 м², вместимость – 980 человек.

В 1996 году при подготовке к очередной реконструкции здания выяснилось, что фундамент и стены предельно износились. И хотя постройка значилась в списке достопримечательностей города, было решено снести ее и строить новую.

ВТОРОЙ ВОКЗАЛ

Сразу надо сказать, что отношение самарцев к новому вокзалу неоднозначно. Одни сожалеют о старом здании и придумывают новому пренебрежительные прозвища. Другие гордятся новым, современным строением. Пассажиры, которые впервые попадают в Самару, чаще всего бывают приятно удивлены.

Действительно, подобных вокзалов немного, а в России, пожалуй, он единственный в своем роде. Высокое многогранное здание из стекла и бетона венчает цилиндрическая башня с куполом и шпилем. Высота здания – около 100 м. Главный архитектор проекта – Ю. В. Храмов. Специалисты генеральной проектной организации – МУП «Самарагорпроект» – гордятся не только тем, что это самый высокий вокзал Европы и самый нетрадиционный в России, но и тем, что сумели провести строительные работы не останавливая движение пассажирских и пригородных поездов через станцию Самара. Им удалось разработать такую технологию, при которой прямо над железной дорогой возвели зал ожидания, а пять из семи путей продолжали действовать. Строили вокзал поэтапно.

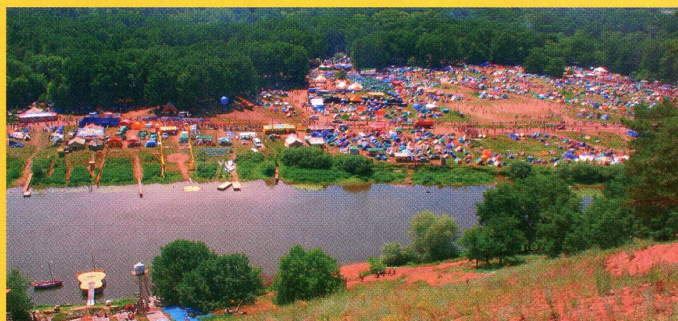


ИНТЕРЕСНО

В июле каждого года число пассажиров на пригородном вокзале Самары увеличивается в несколько раз. Сюда прибывают тысячи туристов, желающих попасть на Грушинский фестиваль, главный слет любителей авторской песни.

В эти дни железная дорога предусмотрительно пускает дополнительные электрички, чтобы довести до места всех желающих пожить в палатке и попеть под гитару у костра. Все они едут в направлении станции Жигулевское Море и сходят на платформе 135-й км или на станции Матрюково. Недавно платформу 135-й км переименовали в платформу имени Валерия Грушина, именем которого давно назван фестиваль. Этот студент, увлекавшийся походами и бардовской песней, погиб, спасая детей с перевернувшейся лодки.

► Палаточный городок на Грушинском фестивале.



25 мая 1999 года открылся первый пусковой комплекс нового вокзала – конкурс. Здесь разместился комфортабельный зал ожидания с лифтами, электронной и визуальной световой информацией и видеокамерами наружного наблюдения. В декабре пешеходный тоннель протяженностью более 240 м связал привокзальную площадь со всеми посадочными платформами. В 2000 году был введен в эксплуатацию второй пусковой комплекс – гостиница. В 2001-м – третий – высотная часть здания. В нем находятся: вестибюль сервис-центра, залы ожидания, культурный центр с видеозалом, помещения административно-хозяйственной и технической службы вокзала, зимний сад.

На Международном архитектурном фестивале «Зодчество-2002» первая очередь вокзального комплекса была удостоена золотого диплома за уникальное архитектурное решение и использование новейших строительных материалов.

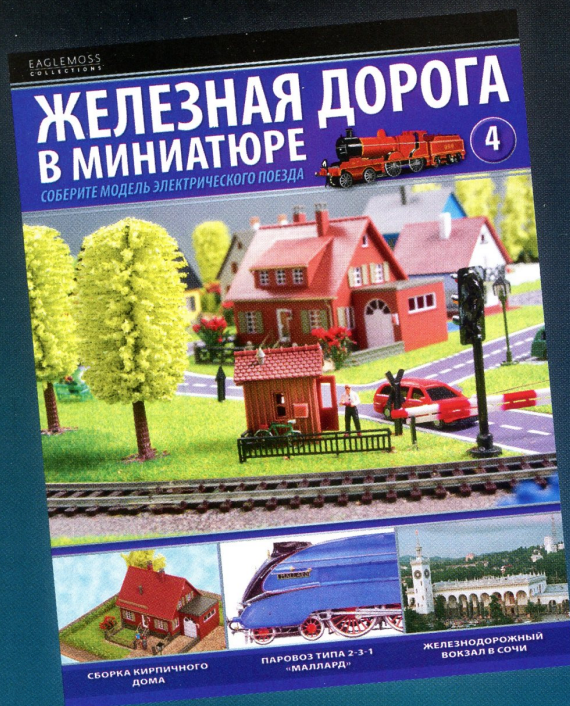
ДЛЯ ТЕХ, КТО ПРОЕЗДОМ

На высоте 64 м купол здания опоясывает смотровая площадка. Уже одно это отличает самарский вокзал от других. Это большой плюс для тех пассажиров, которые останавливаются здесь совсем ненадолго и не имеют возможности прогуляться по замечательному волжскому городу. Они могут осмотреть хотя бы его часть с высоты 20-го этажа. Отсюда видно Комсомольскую площадь рядом с вокзалом и расположенное на ней эффектное здание Управления Куйбышевской железной дороги (смешение классицизма, модерна и азиатских мотивов), реки Волгу и Самару (зимой – с лыжниками и «моржами») и утонченный римско-католический костел, легкий, изящный, устремленный ввысь. Кстати, многие считают его чуть ли не символом Самары. А еще со смотровой площадки видна самая длинная в Европе набережная, где всегда много велосипедистов, роллеров и просто гуляющих.



◀ Один из видов, который открывается на Самару со смотровой площадки вокзала.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 4:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Начните сборку своей модели железной дороги с кирпичного дома.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Скорость локомотива и его дизайн взаимосвязаны. Пример тому – английский «Маллард» класса А4.

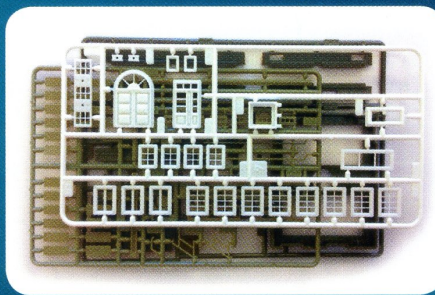
ПОД СТУК КОЛЕС

Побывайте на удивительном вокзале в Сочи, напоминающем венецианский дворец, и узнайте о непростой судьбе его автора.

С выпуском 4:



ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ЛАМПОЧКА



½ КИРПИЧНОГО ДОМИКА

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru