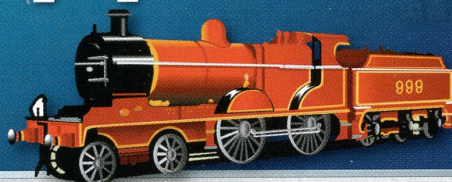
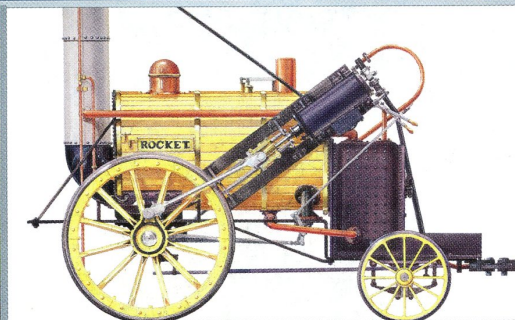


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



5

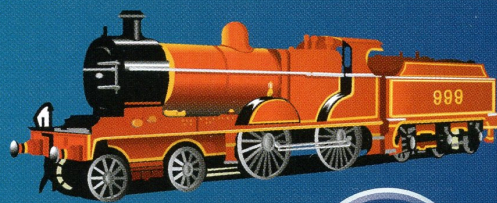


СБОРКА ГАРАЖА И ОГРАДЫ
КИРПИЧНОГО ДОМА

ПАРОВОЗ
«РАКЕТА»

ФИНЛЯНДСКИЙ
ВОКЗАЛ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



5

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3–5

Гараж и ограда кирпичного дома

Пристройте к кирпичному дому гараж, а ограду, дерево и участок рельсового пути храните в надежном месте – они понадобятся вам при дальнейшей сборке.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6–11

Паровоз «Ракета»

Машина-пионер «Ракета», построенная отцом и сыном Джорджем и Робертом Стефенсонами, была первым в мире действующим локомотивом.

ПОД СТУК КОЛЕС

12–15

Финляндский вокзал

Финляндский – один из пяти вокзалов Санкт-Петербурга, соединяющий Россию с финским городом Рийхимяки. Ежечасно его услугами пользуются более 1,5 тысячи человек.



EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 5

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,

e-mail: eaglemoss@dzb.ru

www.eaglemoss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн

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 Едишенз»

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@eaglemoss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор:

Наталья Павловская

Ответственный за выпуск:

Юлия Свиридюк

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн»,

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

Импортёр 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 «Компания «Университет Маркетинг»
01054, г. Киев, ул. Дмитровская, 44-Б

Тираж: 80 500 экз.

Сдано в печать 26.08.2014 г.

Менеджер проекта: Джина Мэйхед

Директор по маркетингу:

Алекс Нил

Менеджер по маркетингу:

Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Кэролайн Гримшоу

© 2014 Eagle Moss Ltd.

Право пользования принадлежит

ООО «Иглмосс Эдишинз»

и ООО «Иглмосс Едишенз».

Иллюстрации:

3–5 © Club Internacional del Libro,

Curato Oscuro Fot.grafos;

6–11 © Club Internacional

del Libro; 12 © Фотобанк Лори;

13 © Фотобанк Лори;

© РИА Новости; 14 © GEOATLAS;

© Фотобанк Лори;

15 © Фотобанк Лори.

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

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.eaglemoss.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

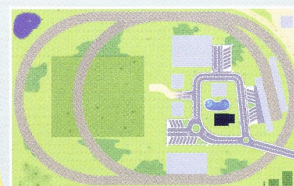
Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы вы можете найти на сайте: www.electrotrain.ru.



Гараж и ограда кирпичного дома

На предыдущем этапе вы уже смонтировали кирпичный дом. На следующей странице показано, как собрать и пристроить к нему гараж и ограду сада. Позднее мы покажем, где установить все это на макете железной дороги, как про-

тянуть провода к линейному блоку управления, сделать наружные ящики для цветов, добавить садовые растения, лужайки, декоративные деревья, тропинки и даже небольшой огород вдоль стен дома. Мы также поделимся с вами идеями о том, как покрасить дом, чтобы придать ему вид деревенского или состарить, например создать эффект присутствия мха и лишайника на черепичной крыше и сажу вокруг дымохода.



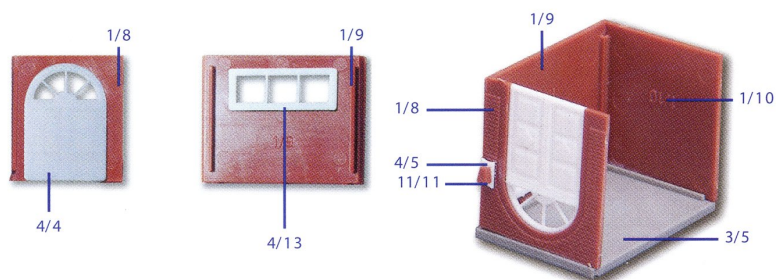
Инструменты и материалы

- Небольшой резак или ножницы
- Специальный клей для соединения деталей



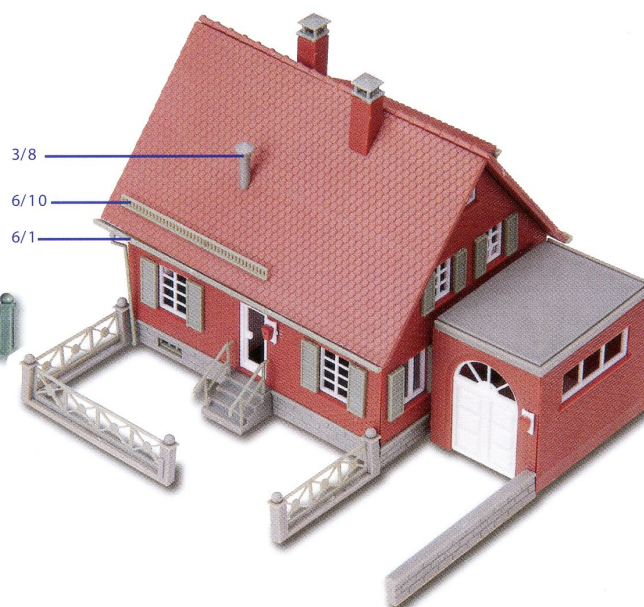
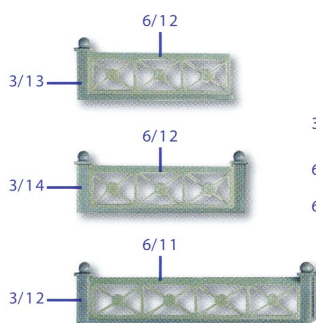
1

Лучше всего собирать гараж перевернув его крышей вниз. К крыше прикрепите стены и соедините их друг с другом. Перед тем как склеить эту часть, убедитесь, что дверь гаража находится на месте.



2

Соедините гараж и дом. Соберите ограду, чтобы она была готова для размещения около дома, но пока не приклеивайте. Сначала надо провести в дом электричество.



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ

Так выглядит фасад кирпичного дома, обращенный к другому зданию. Вы сможете украсить дом с этой стороны цветами, как показано на фотографии, или придумать что-то оригинальное.



Рельсовый путь

С этим номером вы получили первый участок поворотного рельсового пути. Дождитесь, пока у вас соберутся все необходимые детали для полного круга, а пока храните их в надежном месте. Обратите внимание, что каждый участок рельсов снабжен двумя заранее установленными рельсовыми накладками, которые будут служить для соединения концов рельсов друг с другом. Постарайтесь не потерять их.

Со следующими номерами вы получите исчерпывающие инструкции, как уложить балластный слой и шпалы, как правильно расположить и состыковать детали на макете и закрепить их с помощью специальных гвоздей, которые прилагаются к журналам. Также мы подробно расскажем, как смонтировать электропроводку.



Дерево

Фруктовое дерево, полученное с этим номером, предназначено для сада возле кирпичного дома, но вы можете «посадить» его и в любом другом месте на макете. Небольшая подставка имитирует расходящиеся в разные стороны корни. Вы можете приклеить дерево на газон или прибить гвоздиками. Подробнее мы покажем это позже. К растениям, поставляемым с журналами, вы можете добавить свои деревья, кусты и цветы. Как это сделать, мы тоже подскажем в следующих выпусках.



5

Паровоз «Ракета»

Железная дорога Ливерпуль – Манчестер (L&MR),
Великобритания, 1829 год



Грандиозное строительство железной дороги Ливерпуль – Манчестер стало причиной появления знаменитого паровоза «Ракета», спроектированного и изготовленного Джорджем Стефенсоном и его компанией. Именно этот локомотив выбрали для преодоления 56-километрового маршрута между двумя городами. С тех пор изобретателя считают отцом железных дорог, а «Ракета» стала, пожалуй, самым известным изобретением в области железнодорожной техники.

«ЛОКОМОУШН № 1»

Джордж Стефенсон завоевал известность в зарождающейся индустрии паровозостроения, спроектировав железную дорогу Стоктон – Дарлингтон. Это была первая в мире железная дорога общественного пользования. Она обслуживала бурно развивающуюся угольную промышленность. Пассажирские перевозки были вторичны и невелики. Предполагалось, что по рельсам будут двигаться кареты, запряженные лошадьми. Однако Стефенсон настоял на применении паровой тяги. В 1823 году он создал

паровозостроительный завод, основал компанию, получившую имя сына изобретателя (и директора предприятия) – «Роберт Стефенсон Локомотив Уоркс», и изготовил для линии Стоктон – Дарлингтон паровоз «Локомоушн № 1».

27 сентября 1825 года локомотив, которым управлял сам конструктор, провел 80-тонный состав на расстояние 15 км со средней скоростью 7,5 км/ч. В поезде был и один пассажирский вагон. В нем ехали члены приемочной комиссии.

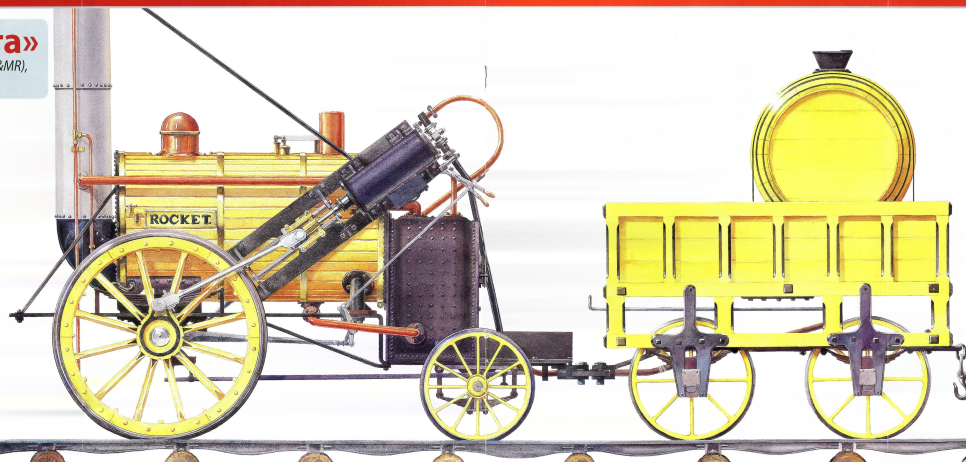
РЕЙНХИЛЬСКИЕ ИСПЫТАНИЯ

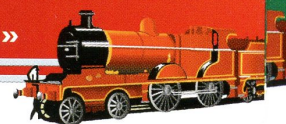
Железная дорога Ливерпуль – Манчестер объявила конкурс на лучший локомотив. Состязания получили название «Рейнхильские испытания». За паровоз, который покажет лучшие результаты по таким строгим критериям, как собственный вес локомотива, расход топлива, скорость и так далее, полагался приз 500 фунтов.

Конкуренция была острой. На участие в испытаниях, которые эксперты считают важнейшим событием в истории создания паровоза, первоначально подали заявки пять претендентов. Два локомотива, «Сайклопед»

Паровоз «Ракета»

Железная дорога Ливерпуль – Манчестер (L&MR),
Великобритания, 1829 год





Томаса Шоу Брэндрета на конной тяге и «Персеверэнс» Тимоти Бёрстола, были сняты до старта. Таким образом, в испытаниях участвовали лишь три локомотива: «Ракета», ее основной конкурент «Сан-Парель», разработанный Тимоти Хэквортом, и «Новелти» Джона Эрикссона и Джона Брэйтвэйта. В октябре 1829 года на «Рейнхильских испытаниях» паровоз Стефенсона одержал безоговорочную победу. Он оказался единственным локомотивом, отвечавшим всем требованиям, на тот момент ему не было равных.

ПАРОВОЗ-ЛЕГЕНДА

Разработанная и построенная специально для этой гонки «Ракета» была оснащена нагревавшимся от топки трубчатым паровым котлом конструкции Генри Бута. Тендер представлял собой четырехколесную тележку, в передней части которой было топливо, а в задней – бочка с водой.

На испытаниях длина и сложность трассы соответствовали маршруту Ливерпуль – Манчестер, также был симулирован самый сложный его участок с подъемом на холм Рейнхилл. «Ракета» с 13-тонным грузом развила

невероятную для того времени максимальную скорость 38 км/ч и поддерживала среднюю скорость 28 км/ч.

В следующем году на заводе в городе Ньюкасл построили восемь усовершенствованных «Ракет»: изменили расположение цилиндров, уменьшив угол наклона во избежание раскачивания, снабдили котел топкой и улучшили выхлоп для создания достаточного вакуума в конце трубок.

Знаменитый локомотив «Ракета» до сих пор можно увидеть в Музее науки в Лондоне, а в те времена несколько экземпляров были отправлены в США.

Имя конструктора и название его паровоза стали легендарными в истории железной дороги. Стефенсон вполне справедливо считается сердцем и душой зарождавшегося нового вида транспорта, а его знаменитое детище – символом успеха всех последующих паровозов. «Ракета» не только прославила компанию Стефенсона – ее появление сделало паровую тягу доминирующим средством передвижения в развивающейся железнодорожной отрасли. Стефенсон дал старт процессу, превратившему железнодорожный транспорт в индустрию и всеобщее достояние.

Джордж Стефенсон (1781–1848)

Стефенсону посчастливилось родиться в Уилэме, высокоразвитом индустриальном районе Великобритании. Его, сына шахтера, природа одарила не только талантом, но и упорством. С ранних лет Джордж совмещал работу в шахте Уилэма с учебой по вечерам. Вскоре своими способностями он привлек внимание владельца шахты «Киллингворт» лорда Рейвенсвуда, который стал финансировать изобретательскую деятельность молодого инженера.

За 7 лет Стефенсону удалось создать 17 экспериментальных моделей локомотивов. Он скрупулезно изучил паровые машины, многое знал о потенциале и недостатках железной дороги.

Получив предложение финансиста Роберта Пиза возглавить строительство железной дороги Стоктон – Дарлингтон, Стефенсон спроектировал все сам, включая мосты, колею и, разумеется, всю необходимую инфраструктуру. Уже во время этого строительства он понял, что при прокладке пути необходимо свести к минимуму подъемы и спуски,

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1823 год
Производитель:	«Роберт Стефенсон Локомотив Уоркс» (Ньюкасл, Великобритания)
Заказчик:	железная дорога Ливерпуль – Манчестер
Максимальная скорость, км/ч:	38
Ширина колеи, м:	1,46
Цилиндры, мм:	(2 внешних) 203 × 431
Давление пара, кг/см²:	3,5
Общий вес, кг:	4500

а значит, для сглаживания рельефа делать тоннели, железнодорожные насыпи, виадуки и т. д.

В последующие годы Стефенсон служил главным инженером на разных железных дорогах, участвовал в проектировании многих трасс, возглавлял Институт инженеров-механиков. Колея шириной 1435 мм, выбранная конструктором, называется стефенсоновской, или европейской, колеей. Это самый распространенный стандарт в Западной Европе и Северной Америке.

Финляндский вокзал

Железная дорога, соединившая Санкт-Петербург с финским городом Рийхимяки, а сегодня связывающая Северную столицу с обширными пригородами и столицей соседней Финляндии, Хельсинки, была построена более 140 лет назад. Ее ключевой узел – Финляндский вокзал – имеет интересную, даже героическую, историю.



▲ Финляндский вокзал – типичный пример советской архитектуры середины XX века.

Современный Финляндский вокзал – один из пяти железнодорожных вокзалов Санкт-Петербурга, пассажирский терминал станции Санкт-Петербург-Финляндский, которая относится к Октябрьской железной дороге. Каждый день сюда прибывают и отсюда отправляются 119 пар поездов пригородного сообщения в северо-западном и северо-восточном направлениях. Ежедневно электрички перевозят более 37 тысяч пассажиров.

ЧЕРЕЗ ЛЕСА И БОЛОТА

Строительство этой дороги, которая вначале называлась Финляндской, а затем стала частью Октябрьской, началось в связи с промышленным подъемом в Петербурге, ростом числа коммерческих и промышленных предприятий и населения. Появилась необходимость в застройке городских

окраин и пригородов, в том числе Удельной, Озерки, Шувалово, Коломяги и др. Местные крестьяне начали продавать петербуржцам сельскохозяйственные угодья под застройку.

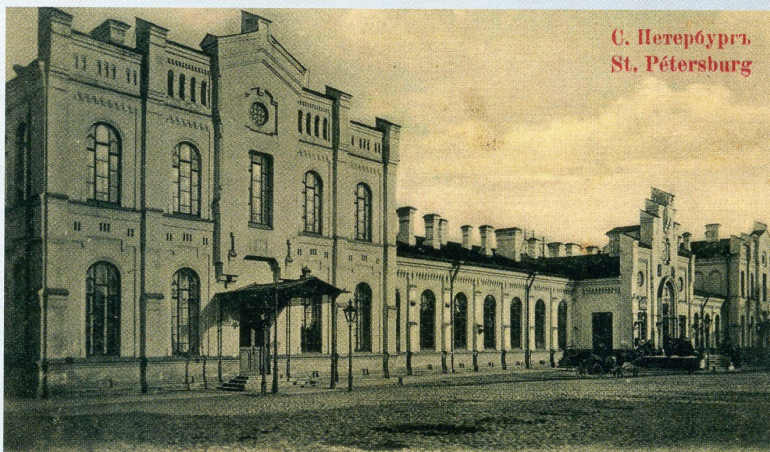
В свою очередь некоторые общественные деятели из Финляндии уже давно считали нужным установить регулярное транспортное сообщение между Гельсингфорсом (Хельсинки) и Петербургом. В 1863 году финские предприниматели даже предлагали построить за свой счет железную дорогу Петербург – Выборг. Однако лишь в 1867-м, когда в поддержку проекта высказался генерал-губернатор Великого княжества Финляндского граф Н. В. Адлерберг, начались реальные работы.

Они проходили в чрезвычайно тяжелых условиях. Нужно было пробить путь через леса и скалы, реки и болота. И все это: устройство земляного по-



лотна, подъем и укладку шпал и рельсов, заготовку конструкций для мостов и их сооружение – выполняли вручную. Пробная обкатка дороги состоялась 22 июня 1869 года, когда был отправлен поезд из Петербурга до Парголово.

После постройки линия стала собственностью Финляндии, и до революции на ней работали только финны. Исключение составляли несколько русских кондукторов, хорошо знавших финский язык, что тогда было обязательным условием.



С. Петербург
St. Petersburg

▲ В начале XX века Финляндский вокзал представлял собой длинное здание, в основном одноэтажное, и только в некоторых местах имеющее два этажа.

◀ Паровоз ЭУ 708-64, ведущий первый после прорыва блокады состав с продовольствием и боеприпасами, прибывает на Финляндский вокзал Ленинграда.

дией станция Белоостров. Позднее построили еще три: Озерки, Графскую (ныне Песочная) и Дибуну. Расстояние между станциями составляло от двух до четырех верст.

В 1892 году поезда пошли по Ириновской ветке, в 1894 году – до станций Приморский вокзал, Сетрорецк, Озерки. К 1896 году узел Финляндского вокзала стал охватывать всю северную часть Петербургской губернии.

Первоначально линия имела очень небольшой грузооборот. Так, в 1877 году по ней перевезли всего 3,7 млн пудов груза (для сравнения: по Николаевской, ныне Московской, – 96,7 млн). Пассажирские поезда тоже ходили редко – максимум три в один конец и столько же обратно. За проезд в первом классе платили по 3 копейки за километр, во втором – по 2 и в третьем – по 1 копейке.

ПО КОПЕЙКЕ ЗА КИЛОМЕТР

Официально дорогу открыли 11 (23) сентября 1870 года. Но еще 3 февраля 1870 года «Санкт-Петербургские ведомости» писали: «1 февраля 1870 года в час пополудни на станции Финляндской ж.-д. на Выборгской стороне было совершено молебствие; дорога и подвижной состав ее освящены; торжества сопровождались и речами, и завтраками, и прекрасною погодою. Официальная жизнь дороги началась при самых благоприятных обстоятельствах. Подвижной состав ее очень хорош».

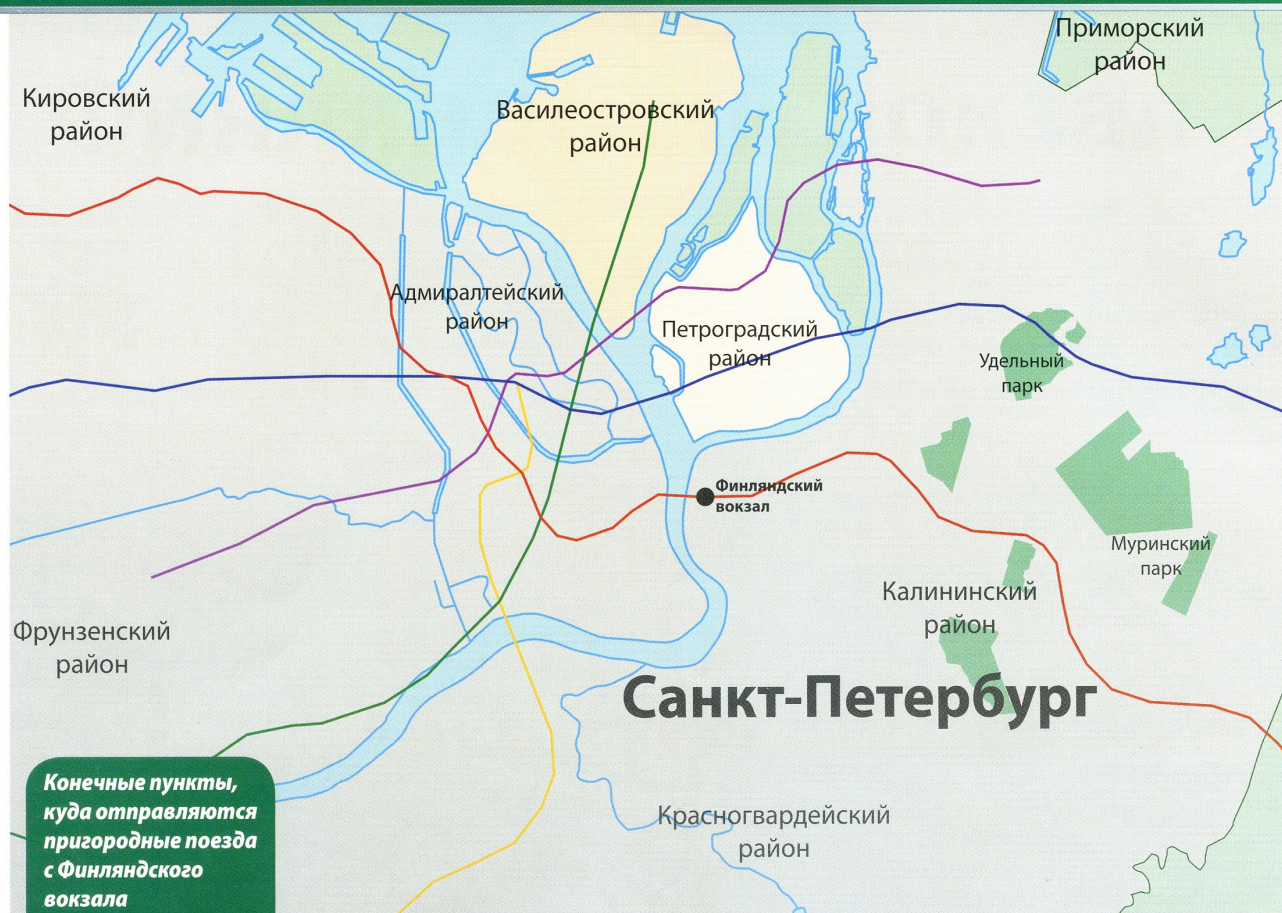
Всего на этом участке действовали 32 станции. Среди них только Финляндский вокзал был каменным, остальные – деревянными. На территории Петербургской губернии появились станции Ланская, Удельная, Шувалово, Парголово, Левашово и пограничная с Финлян-

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

В том же году, когда открыли Финляндскую дорогу, родился В. И. Ленин. И несколько событий в его жизни были связаны именно с Финляндским вокзалом. 3 апреля 1917 года Ленин прибыл в Россию из эмиграции. Поезд довез его до Финляндского вокзала. Здесь с броневика он произнес одну из своих самых известных речей. Почти сразу после бурных событий революции Ленин вместе с женой и сестрой Марией ездил отсюда в санаторий «Халила» (ныне «Сосновый Бор»), где отдыхал с 24 по 27 декабря 1917 года. Паровоз № 293, на котором Ленин дважды в 1917 году под видом кочегара с машинистом Г. Э. Ялавым пересек русско-финляндскую границу, в 1957 году был установлен на вечной стоянке в специально построенном павильоне из стекла и металла.



Паровоз № 293.



Конечные пункты, куда отправляются пригородные поезда с Финляндского вокзала

Белоостров
Васкелево
Выборг
Гаврилово
Зеленогорск
Каннельярви
Кирилловское
Кирпичный Завод
Кузнечное
Ладожское Озеро
Мельничный Ручей
Невская Дубровка
Петрокрепость
Приозерск
Пупышево
Рощино
Сестрорецк
Советский
Сосново
Также с Финляндского
вокзала отправляется
поезд дальнего следования
«Аллегро» сообщением
Санкт-Петербург – Хельсинки.

► Памятник В. И. Ленину
около Финляндского вокзала.
Санкт-Петербург.



«ЛАДОЖСКАЯ СТРЕЛА»

Суровое испытание выпало на долю вокзала в период Великой Отечественной войны, когда он стал основным пунктом легендарной Дороги жизни. На вокзале был создан эвакуационный пункт, который занимался вывозом населения из блокадного города через Ладогу. Поскольку многие службы вышли из строя, работники станций на Ладожской линии ведрами носили воду для заправки паровоза, а поездные бригады заготавливали в лесу дрова. Сырые дрова давали скорость 10–12 км/ч. Тогда на промежуточных станциях стали заранее готовить заправленные паровозы, и дело пошло быстрее, хотя локомотивов требовалось больше. В начале 1942 года линию Ленинград – Ладожское Озеро удалось реконструировать: вместо 3 поездов в сутки пошли 10–15 пар с продовольствием, горючим, боеприпасами, боевой техникой, а в обратном направлении – с эвакуируемым населением и ранеными.

Вокзал сильно пострадал от артиллерийских обстрелов и бомбежек, но продолжал работать. Здесь даже был свой «фирменный» поезд, который называли «Ладожская стрела», сформированный из пригородных вагонов. Ежедневно в 19:05 он отправлялся на Ладогу.



7 февраля 1943 года, после прорыва блокады города, к перрону вокзала прибыл первый поезд с Большой земли – паровоз ЭУ 708-64 с грузом из далекого Челябинска.

ДВА ВЕКА – ДВА ВОКЗАЛА

В 1870 году по проекту архитектора П. С. Купинского севернее Симбирской улицы (ныне Комсомола) было построено здание Финляндского вокзала. Экстерьер здания, сложный, эклектичный, соединял в себе элементы классицизма, барокко и даже детали готики. Интерьеры создавали финские архитекторы В. Вестлинг и П. Дегенер. Мебель заказывали в Германии.

Главный фасад вытянутой по ширине одноэтажной станции был на углу Симбирской улицы и проложенного при строительстве вокзала Финского переулка. Главный вход находился в западном корпусе, перед которым возникла небольшая привокзальная площадь. Здесь же была единственная двухэтажная часть здания с царскими апартаментами. Железнодорожные пути были подведены к Неве, где располагалась товарная станция.

В послевоенные годы это здание стало слишком тесным, к тому же его часть пришлось разобрать для сооружения вестибюля станции метро «Площадь Ленина». Новый вокзал строили в 1955–1960 годах. Авторы проекта – П. А. Ашастин, Н. В. Баранов и Я. Н. Лукин – придали вокзалу простой, строгий и стройный облик, который соответствовал эстетике XX века. Довольно длинный прямоугольный фасад, выходящий на площадь, не выглядит тяжеловесным, так как прорезан 17 высокими оконными проемами. Вверху они украшены горельефами, созданными учениками Художественно-промышленного училища им. В. И. Мухомовой и отлитыми на заводе «Монумент-

скульптура». Центральный фасад украшен аллегорическим изображением революции, другие посвящены Советской армии и Военно-морскому флоту, Красной гвардии и т. д. Здание венчает прямоугольная башня высотой 16 м с часами и 30-метровым шпилем. Центральную часть здания занимает главный зал площадью около 1000 м² и высотой 10 м. Зал перекрыт железобетонной конструкцией размером 32,5 × 32,5 м, опирающейся на четыре колонны.

Единый комплекс включил в себя вокзал пригородных направлений на 2000 человек и вокзал для поездов дальнего следования на 200 человек.

Последующие строительные работы велись без прекращения движения поездов. После главного корпуса был возведен корпус диспетчерской централизации. Западный корпус соединен с частью фасада старого вокзала. Его подвальный этаж занимает распределительный зал, первый этаж – зал ожидания для пассажиров.

По объемам пассажиропотока Финляндский вокзал можно сравнить с Ярославским, Казанским, Курским в Москве. В 1970-х годах был построен дополнительный, северный, корпус. С открытием в 2003 году нового Ладожского вокзала поезды дальнего следования стали прибывать туда, а Финляндский перешел на обслуживание только пригородных маршрутов. Сегодня отсюда отправляется лишь один состав дальнего следования – скоростной электропоезд «Аллегро» от Санкт-Петербурга до Хельсинки.

В сентябре 2005 года на площади Ленина перед Финляндским вокзалом был запущен уникальный комплекс фонтанов. Композиция выполнена из черного и серого гранита. Из 20 гранитных чаш бьют 600 струй. По задумке авторов фонтаны должны дополнять светомузыкальное шоу.

ИНТЕРЕСНО

Эта железная дорога долгое время причиняла массу неудобств жителям Выборга – она проходила через город на одном уровне и имела в его пределах 10 переездов! Естественно, это очень затрудняло движение городского транспорта. Так продолжалось 10 лет, пока к 1910 году не развели железнодорожное и уличное движение по разным уровням, приподняв железнодорожные пути на 5 м.



◀ Вокзал Выборга, одна из ключевых станций Финляндской железной дороги. Ленинградская область.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 6:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

На первом этапе сборки железнодорожного переезда вы сконструируете шлагбаум.

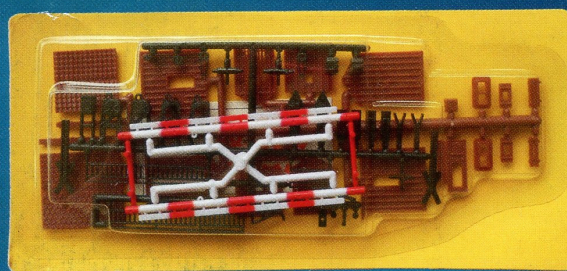
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

«Бест Френд оф Чарльстон» – так назывался первый американский паровоз, который ходил между Чарльстоном и Гамбургом.

ПОД СТУК КОЛЕС

Станцию Юнгфрауйох в Швейцарских Альпах называют вершиной Европы – она находится на высоте 3454 м.

С выпуском 6:



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЕЗД

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru