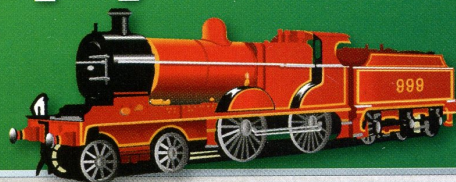
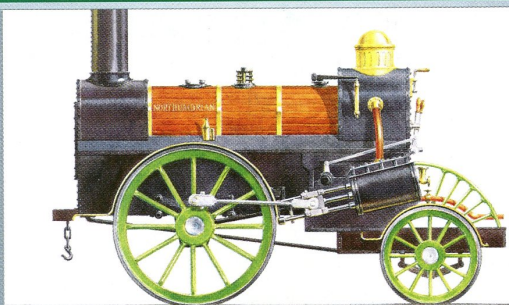


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



10



СБОРКА ПЛАТФОРМЫ
СТАНЦИИ

ПАРОВОЗ «НОРТУМБРИЕЦ»
ТИПА 0-1-1

ЮЖНО-САХАЛИНСК –
НОГЛИКИ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



10

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Сборка платформы станции

Подготовьте и соедините детали, необходимые для платформы станции, и установите над ней навес.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз «Нортумбриец»

Этот паровоз, младший брат знаменитой «Ракеты», также выпущенный на заводе Стефенсонов, обошел ее в скорости.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Южно-Сахалинск – Ноглики

635 км по острову Сахалин, через горы, тайгу, вдоль морского побережья, – увлекательнейшее путешествие.



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.

EAGLEMOSSE COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 10

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. Никольямская, 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 Дистрибушен Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 249 руб.

Украина

Свидетельство о государственной регистрации печатного средства массовой информации Государственной регистрационной службы Украины КВ № 20658-10478Р от 15.04.2014 г.

Учредитель и издатель:

ООО «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, 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 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 Центр»
01051, Киев, ул. Довженко, 44-Б

Тираж: 64 400 экз.

Сдано в печать 25.09.2014 г.

Менеджер проекта:

Джина Мэйхед

Директор по маркетингу:

Алекс Нил

Менеджер по маркетингу:

Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Кэролайн Гримшоу

© 2014 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 © Фотобанк Лори; 13 © РИА Новости, © AKG images; 14-15 © 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



Сборка платформы станции

На платформе станции необходимо установить стенды с расписанием поездов, скамьи, урны для мусора, указатели. Все эти детали вы можете оформить на свой вкус, прежде чем укрепить их на платформе. Обратите внимание, что работа

с мелкими предметами потребует особой аккуратности и осторожности, однако результат обязательно вас порадует. Не забудьте прикрепить таблички с названием станции, прежде чем устанавливать навес платформы.



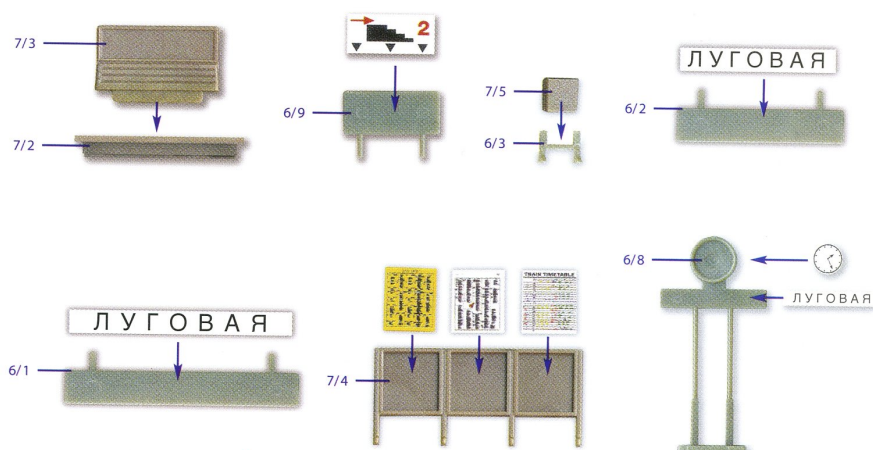
Инструменты и материалы

- Специальный клей для соединения деталей
- Небольшой резак или ножницы



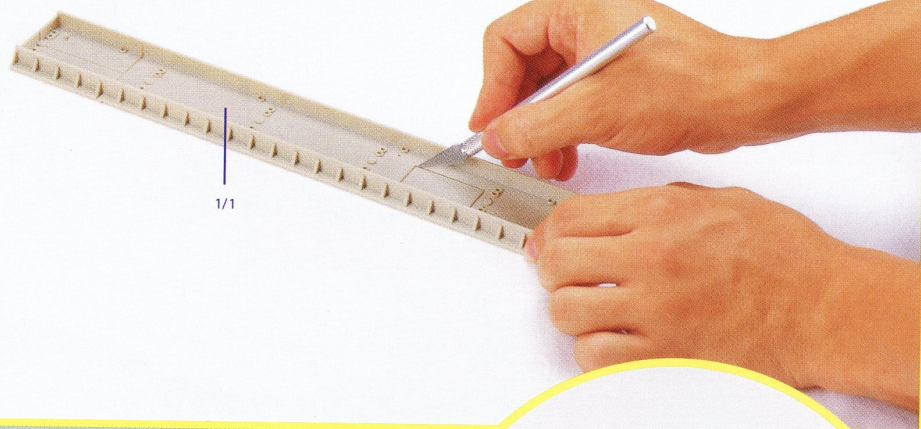
1

Выберите наклейки с названием станции или напишите на стикере свое. Приклейте название, расписание и указатель на соответствующие детали. Затем склейте детали 7/2 и 7/3, чтобы изготовить скамейки, а также части 7/5 и 6/3, чтобы сделать урны для мусора.



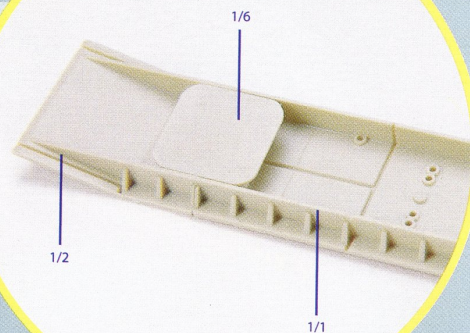
2

Переверните платформу лицевой стороной вниз и резаком вырежьте часть, где будет расположена лестница. Это место отмечено на детали 1/1 засечками, которые помогут вам добиться ровного среза.



3

Перед размещением на платформе мелких предметов необходимо соединить платформу (1/1) с пандусом (1/2). Удобнее это сделать, перевернув детали лицевой стороной вниз. Для соединения используйте деталь 1/6.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

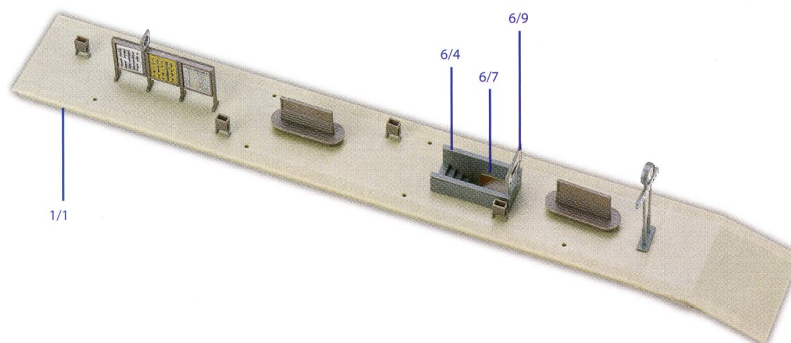
Платформа будет выглядеть ярче, если на спинки скамеек наклеить рекламу. Ее можно вырезать из какого-нибудь журнала и подогнать по размеру.





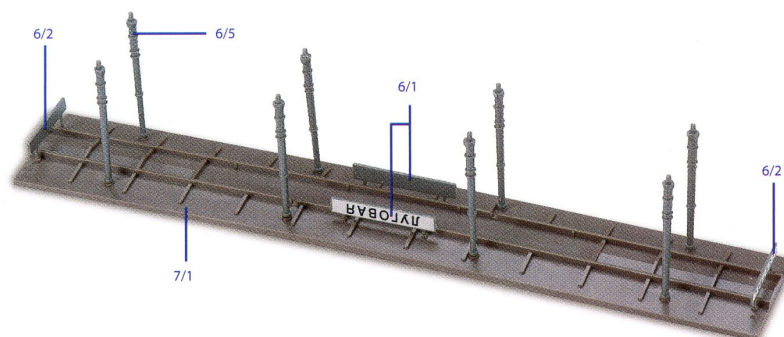
4

Вставьте лестницу в отверстие, которое вы только что сделали, и установите остальные детали на платформу.



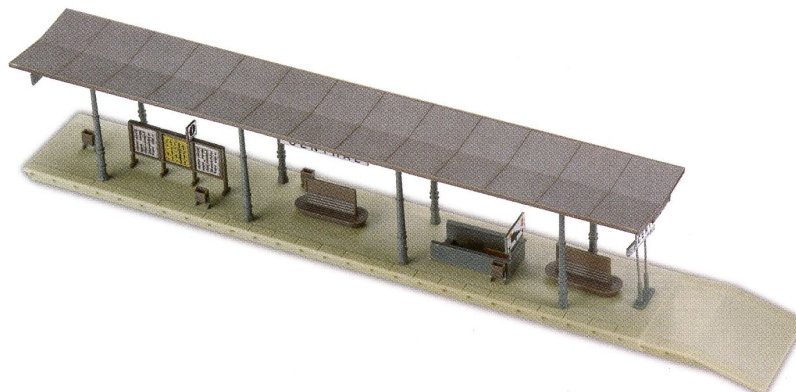
5

Вставьте столбы и таблички с названием в предназначенные для этого отверстия в навесе (7/1). Это также удобнее делать, перевернув навес. Установите навес на платформу, вставив столбы в отверстия на ней.



6

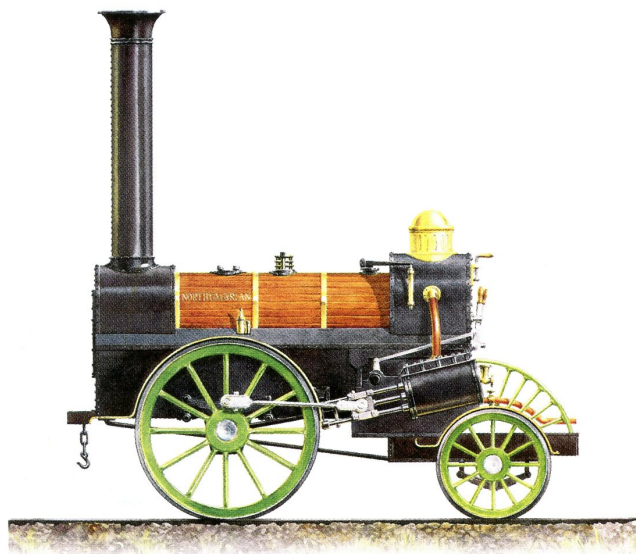
На данном этапе приклеивать платформу к основе макета не нужно. В следующем номере мы расскажем, как можно изменить некоторые детали и как проверить, правильно ли расположена платформа.



10

Паровоз «Нортумбриец»

Железная дорога Ливерпуль – Манчестер (L&MR),
Великобритания, 1830 год



Этот паровоз стал свидетелем первой железнодорожной аварии со смертельным исходом. Он же участвовал в попытке спасти пострадавшего и сразу этим прославился.

ПЕЧАЛЬНЫЙ РЕКОРД

15 сентября 1830 года, в день открытия первой пассажирской железной дороги Ливерпуль – Манчестер, локомотив «Ракета» сбил члена парламента Уильяма Хескиссона. Произошло это так. От Ливерпуля торжественно отправились в путь восемь паровозов, изготовленных на заводе Стефенсонов специально для этой линии. Первым шел «Нортумбриец», которым управлял Джордж Стефенсон. В нем ехали члены правительства, в том числе и Уильям Хескиссон, который активно поддерживал в парламенте строительство дороги. Дальше следовали «Феникс» и «Северная Звезда» под управлением двух Робертов, брата и сына Стефенсона. Затем шли «Ракета», «Копье», «Комета», «Стрела» и «Метеор». Через 30 км, на станции Парксайд, «Нортумбриец» остановился, чтобы пополнить запасы воды. Пассажиры вышли из вагонов и разгуливали по путям. В это время на полном ходу к станции прибли-

жалась «Ракета». Хескиссон поднялся на ступеньку вагона, но потерял равновесие и упал прямо под колеса. Ему раздробило ногу. Пострадавшего положили на площадку «Нортумбрийца», и Стефенсон срочно повез его в ближайший населенный пункт, где можно было найти врача, – Иклесс. При этом паровоз развил скорость 58 км/ч, превзойдя рекорд, который за год до этого установила «Ракета» в Рейнхильских паровозных гонках, – 46 км/ч. Через полчаса Хескиссону оказали помощь, но к вечеру он скончался. Этот трагический случай прославил «Нортумбрийца» и, как ни странно, сделал хорошую рекламу новому транспорту.

МЛАДШИЙ БРАТ «РАКЕТЫ»

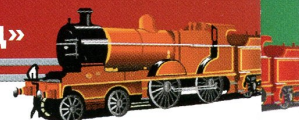
«Нортумбриец» – результат работы Джорджа Стефенсона, за свои многочисленные технические новации по праву считающегося «отцом парового локомотива». Этот паровоз занял ключевое место в истории железнодорожного транспорта. Действительно, можно утверждать, что в «Нортумбрийце» уже присутствуют все фундаментальные технические решения, свойственные локомотивам эпохи паровозов. «Нортумбриец» воспроизводит



Паровоз «Нортумбриец»

Железная дорога Ливерпуль – Манчестер (L&MR), Великобритания, 1830 год





множество удачных конструктивных решений, впервые воплощенных в «Ракете», например многотрубчатый котел, позволивший резко увеличить парообразование и значительно повысить тепловую мощность по сравнению с котлом, имеющим одну трубу. Кроме того, локомотив был оснащен инжектором пара – механизмом, регулирующим тепловую мощность котла за счет количества произведенного пара. Среди новшеств следует особо выделить котел и дымовую коробку. В котле теперь соединялись резервуар с водой и изолированная топка. Дымовая коробка служила для собирания газов и сажи из многочисленных трубок и усиления тяги в топке.

Еще одно важное новшество – наличие двух цилиндров и место их установки. Первоначально их разместили снаружи рам и связали с ведущими колесами, там цилиндры были легкодоступны, но вызывали раскачивание при движении. Потребовалось усилить жесткость опорной рамы, а цилиндры сдвинуть вперед, расположив под меньшим углом по горизонтали. Вместо простой бочки на колесах «Нортумбриец» тащил настоящий тендер, куда помещались необходимые для работы локомотива

топливо и вода. За счет этого значительно увеличились размеры и вес тендера (7470 кг). Паровоз без тендера весил 4320 кг.

«РОБЕРТ СТЕФЕНСОН ЛОКОМОТИВ ВОРКС»

В историю железной дороги вошел не только Джордж Стефенсон, но и его сын Роберт (1803–1859), первый компаньон, а впоследствии продолжатель дела жизни отца. Завод, носивший имя младшего Стефенсона, возник благодаря финансовой поддержке Роберта Пиза, заказавшего Джорджу Стефенсону проект Стоктон-Дарлингтонской железной дороги. Город Ньюкасл, где разместился завод, видел рождение первых локомотивов для будущей железной дороги, призванной соединить города Стоктон и Дарлингтон: «Локомоушн», «Блэк Даймонд», «Дилидженс». На нем же строили паровозы для знаменитой линии Ливерпуль – Манчестер, в том числе «Нортумбриец». Стефенсоны постоянно вносили технические усовершенствования и 34 года получали патенты на локомотивы различного типа. Им удалось надолго утвердить господство паровоза в истории железнодорожного транспорта.

Победа железнодорожного транспорта

Открытие линии Ливерпуль – Манчестер окончательно определило победу нового вида транспорта. Она стала первой железной дорогой для общего пользования. Поезда преодолевали расстояние между двумя этими городами в среднем за 2 часа, раньше на это уходил целый день. Неудивительно, что линия пользовалась большим успехом: сначала перевозила до 1200 пассажиров ежедневно, а через год уже в 10 раз больше. С этого времени началось активное строительство железных дорог и в других странах. Железная дорога Ливерпуль – Манчестер имела два рельсовых пути, пассажирские и грузовые вагоны, локомотивное депо, вокзалы. На линии было возведено 63 моста, виадука и путепровода и трехкилометровый тоннель в горе. Для управления движением поездов вдоль путей существовали посты, где дежурные

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1830 год
Производитель:	«Роберт Стефенсон Локомотив Воркс», Ньюкасл, Великобритания
Максимальная скорость, км/ч:	58
Тяговое усилие, кг:	720
Нагрузка на ось, т:	2,95
Цилиндры, мм:	(2) 280 × 406
Поверхность нагрева котла, м²:	38
Давление пара, кг/см²:	3,5
Площадь колосниковой решетки, м²:	0,75
Топливо (кокс), т:	1
Вода, м³:	1,8
Сцепной вес, кг:	2950
Вес тендера, кг:	7470
Общий вес, кг:	11 500
Общая длина, мм:	7315

подавали сигналы флажками и фонарями. В 1834 году на линии появились первые стационарные сигналы – поворачивающиеся на столбах диски.

Южно-Сахалинск – Ноглики

Эта самая восточная в России железнодорожная трасса находится на острове Сахалин. Сегодня 653 км пути скорый поезд проходит за 11,5 часа, а на строительство этой линии потребовалось более 70 лет.

Остров Сахалин, по форме кому-то напоминающий рыбу, а кому-то – корень женьшеня, лежит в Охотском и Японском морях и отделен от материка Татарским проливом. До Японии от него ближе, чем до России. Попасть туда можно лишь по воздуху или по воде, и только тогда пересечь в поезд. Ветка Южно-Сахалинск – Ноглики, или Восточный ход, пересекающая остров с юга почти до самого севера, была закончена только в 1979 году, а сейчас уже перестраивается, однако продолжает действовать.

ОСТРОВ ТУМАНОВ И СНЕГОВ

Сахалин – настоящий край земли, здесь до сих пор сохранилась практически нетронутая человеком природа и население невелико. И это не удивительно, ведь климат на Сахалине отнюдь не курортный.

Из-за близости холодного Охотского моря летом на севере острова прохладно и влажно (можно даже увидеть у берега нерастаявшие льдины), а на юге очень жарко и душно. Зима в южной части короткая и мягкая, а в северной – длинная и холодная, с морозами до -45°C . Но все-таки не морозы осложняют жизнь, а сильные грозы и снегопады, частые туманы, шквалистый ветер и тайфуны. Кроме того, на острове нередки землетрясения, горы здесь невысоки, но их довольно много.

Безусловно, строить и обслуживать железную дорогу в таких условиях нелегко: нужно делать много тоннелей и мостов, расчищать путь от леса, а где-то прокладывать по самому краю воды, бороться со снегом. Но вовсе не природные особен-

▼ Типичный ландшафт для железной дороги на Сахалине: с одной стороны к полотну подступают горы, а с другой – вода.





ности были главными трудностями в строительстве железных дорог на Сахалине, а политические.

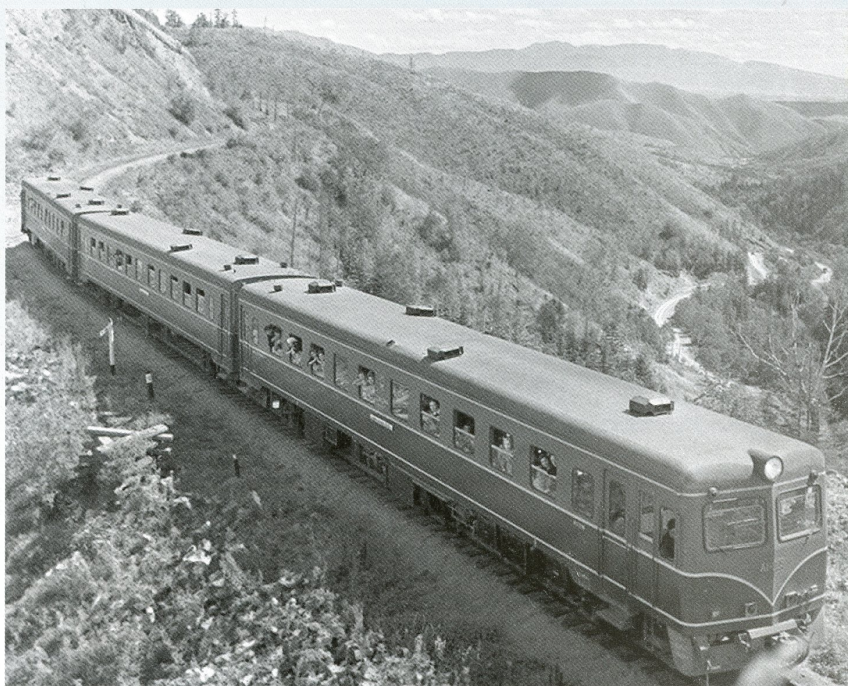
МЕЖДУ ЯПОНИЕЙ И РОССИЕЙ

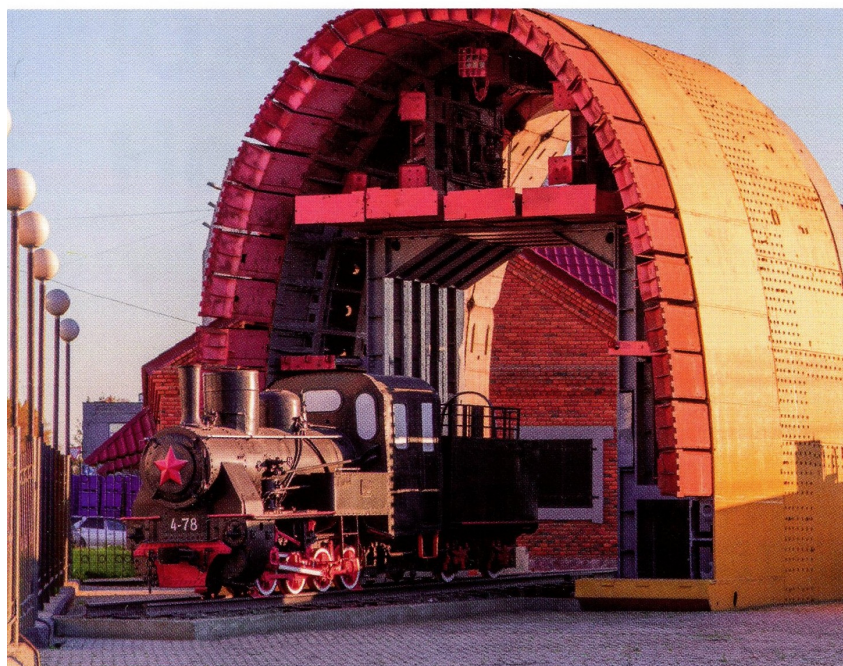
К началу XX века на Сахалине было около 40 тыс. жителей, в основном ссыльнокаторжные и ссыльно-поселенцы. Около 130 русских населенных пунктов отделялись друг от друга сотнями верст дремучей тайги, а соединялись лишь просеками и выючными тропами. Три дороги общей протяженностью около 30 верст можно было назвать шоссейными. Они связывали административный центр каторги Александровский с селениями Красный Яр, Арково и Александровской пристанью. Дорога, проложенная ссыльнокаторжными от поста Корсаковский до селения Найбучи (Стародубское), тянулась на 80 верст. Вдоль нее в 80-х годах XIX века возникли поселения, многие из которых существуют и сейчас. Отсутствие хороших дорог сказывалось на управлении ссыльнокаторжной колонией, промышленном развитии Сахалина и обороноспособности острова. Поэтому летом 1905 года японские войска оккупировали Сахалин, разбив русские войска в южной, а затем и в северной части. По мирному договору, подписанному в Портсмуте (США), южная часть острова, до 50-й параллели, отошла к Японии. Эту часть Сахалина стали называть Карафутто, и следующие 40 лет она развивалась отдельно, гораздо быстрее северной. После Второй мировой войны весь остров отошел Советскому Союзу вместе со всем, что успели создать трудолюбивые японцы,

▲ Спасательный поезд на железнодорожной станции, где ведутся работы по ликвидации снежных заносов. Сахалинская область.

в том числе и с линиями железных дорог. За 40 лет японцы построили в южной части Сахалина 700,4 км железнодорожных путей с 24 тоннелями, 618 мостами и 804 трубами. Дорога шла по западному и восточному берегам острова. На ней располагались 127 станций, большинство из которых имели деревянные вокзалы и по 3–4 пути. Паровозный парк состоял из 101 локомотива 13 различных серий. В подвижном составе насчитывалось 105 пассажирских и 1640 грузовых вагонов. Это была довольно доходная отрасль хозяйства, которую в следующие полвека использовала советская власть. В этот период была построена лишь ветка от Победино до Ногликов и проложен перегон Ильинск – Арсентьевка длиной 29 км, соединивший западную и восточную линии Сахалинской железной дороги. Единственное неудобство, которое осталось в наследство от Карафутто, – необычная для страны ширина рельсовой колеи: 1067 мм вместо российского стандарта – 1520 мм.

▼ До сих пор по Сахалинской железной дороге ходят японские тепловозы.





▲ Горнопроходческий щит и паровоз 4-78 в Музее истории Сахалинской железной дороги.

▼ Фирменный поезд № 0013/0023 «Сахалин» курсирует с 2001 года.



ЮЖНО-САХАЛИНСК – ПАРОНАЙСК

Пролетев от Москвы до Южно-Сахалинска 6700 км за 8,5 часа, не спешите сесть в поезд – познакомьтесь с этим единственным на Сахалине крупным городом. Он появился в 1882 году как поселок каторжан, назывался Владимирка (очевидно, как та дорога, по которой шли в ссылку из Москвы) и имел 57 жителей. В первой половине XX века, будучи японским, он носил имя Тоёхара, а в 1946-м получил нынешнее название. Сегодня это современный и очень своеобразный город. Здесь можно увидеть и серенькие спальные кварталы с 3–9-этажками, и оригинальные живописные гостиницы и торговые центры, и здания в традиционном японском стиле (например, краеведческий музей), и строения, близкие к современной архитектуре Европы, такие как футбольный стадион. Но всему этому придают необычайный вид величественные горы и сопки, которые окружают город, видны отовсюду и главенствуют над всем. По сравнению с ними Южно-Сахалинск, лежащий на небольшой равнине, кажется просто игрушечным.

Железнодорожный вокзал находится в центре города. Он совсем небольшой и не представляет

интереса, но здесь есть Музей истории Сахалинской железной дороги, где можно увидеть двухосные платформы, снегоочистители японского производства, паровозы, ходившие в 1940-х годах, и много другого интересного. Насмотревшись на ретротехнику, приятно сесть в современный вагон и наблюдать в окно, как поезд несколько часов пробирается через холмы и невысокие горы, пересекает множество речушек, оставляет справа озеро Лебяжье и наконец выходит на берег Охотского моря. Теперь, если не помешает густой туман или сильнейший снегопад, можно вволю налюбоваться морскими видами.

Через 40 км, от станции Взморье, дорога вновь уходит вглубь острова. Кстати, здесь самая узкая его часть и здесь расположен перегон Арсентьевка – Ильинск, который соединяет восточную и западную линии Сахалинской железной дороги.

Еще через 15 км будет маленькая станция Тихая. Если сойти на ней и не пожалеть пары дней и своих ног, то можно познакомиться с невероятно красивым хребтом Жданко. Этот горный массив вулканического происхождения совсем небольшой: длиной 13 км, шириной до 2 км и высотой 682 м, тем не менее вершина его почти всегда тонет в облаках. Отсюда можно увидеть оба побережья Сахалина: на западе, на горизонте, – Татарский пролив, отделяющий остров от материка, на востоке – Охотское море и одну из его красивейших бухт – Тихую. Настоящее богатство хребта – его бесчисленные водопады: от совсем маленьких, образующих каскады, до 40-метрового.

От Тихой железнодорожный путь петляет в тайге. За окном то тянется мохнатая и темная стена пихт и елей, то мелькают березовые и ольховые светлые стволы, то склоны, поросшие невероятно высокими зарослями травы, в которых может потеряться чело-



ИНТЕРЕСНО

С 2003 года началась перешивка колеи Сахалинской железной дороги (и восточной, и западной) с ширины 1067 мм на 1520 мм. Чтобы не останавливать движение, укладывают так называемый трехниточный путь. Кроме новых рельсов, с начала реконструкции до 2014 года построили 59 мостов и 80 водопроводных труб, а также реконструируют тоннели и строят обходы опасных участков. Эти работы планируется завершить к 2019–2020 годам. Вслед за этим придется заменить и весь подвижной состав Сахалинской железной дороги.



век, то серо-желтые каменные обрывы. Но, пожалуй, больше всего удивляет, как много тут рек, вернее речек и речушек. Действительно, поверхность Сахалина изрезана густой сетью небольших и неглубоких горных рек, которых здесь около тысячи. Они быстрые, порожистые, с прозрачной холодной водой.

От станции Восточный состав вновь движется, можно сказать, вдоль самой кромки моря. Это залив Терпения. В 1643 году экспедиции голландского мореплавателя М. Г. де Фриза, открывшей это место, понадобилось немало терпения, чтобы переждать туман, не позволявший плыть. Залив славится не только туманами, но и рыбными запасами, среди которых кета и горбуша. Одно из основных занятий местных жителей – добыча и переработка рыбы.

ПОРОНАЙСК – ТЫМОВСК

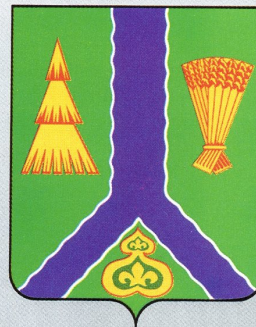
На юге залива, в устье самой длинной на острове реки Поронай (350 км), расположен город-порт Поронайск и одноименная железнодорожная станция. Здесь поезд резко поворачивает за запад и затем идет посередине острова, оставляя справа Восточно-Сахалинские горы. Множество хребтов разбиты долинами рек. Склоны, покрытые густым елово-пихтовым лесом и кедровым стлаником, кажутся издали бархатными, а выступающие на их фоне обнаженные горные породы – розовыми и фиолетовыми. Любители острых ощущений могут еще раз прервать путешествие на станции Смирных. Недалеко расположена гора Вайда, небольшая, но известная своими карстовыми пещерами и необычными наружными окаменелостями. Это крупнейшее на Сахалине древнее рифовое образование. У горы две вершины – 947 и 866 м, а в ее недрах – более 30 карстовых полостей. Пещера Каскадная считается самой глубокой (127 м), а Вайдин-

ская – самой красивой на Дальнем Востоке. Ее галереи расположены в три яруса. Сталагмиты, кораллиты, гурлы и сталактиты, в некоторых местах срастаясь, образуют сложные, запутанные сооружения, напоминающие гигантский праздничный торт. На третьем «этаже» тянутся длинные и узкие «органные трубы», на нижнем встречаются пустоты и натеки, напоминающие ушные раковины и гроздья винограда. В пещере Медвежьих трагедий обнаружены многочисленные черепа медведей, орудия охоты древних людей эпохи мезолита. Однако все эти диковинки можно увидеть только в сопровождении специалистов, а самостоятельно посещать пещеры опасно. Но что за беда! Гора и снаружи будто сказочный замок. Ее массив, сложенный известняками, тянется на 5–6 км вдоль реки Витницы. Западный склон – стометровая пропасть с несколькими уступами. У вершины и на склонах множество высоких останцов, похожих то ли на средневековые остроконечные башни, то ли на внеземные сооружения. Бродя здесь, каждый может придумать свое сравнение.

ТЫМОВСК – НОГЛИКИ

Тымовск – довольно крупная железнодорожная станция. До 1979 года она была конечной на линии. Здесь семь путей, оборотное депо, предназначенное для техобслуживания тепловозов, и база запаса, на которой размещены списанные вагоны и дизельные поезда. Отсюда до конечного пункта путешествия, Ногликов, около 130 км поезд идет по заболоченной Тымь-Поронайской низменности, вдоль реки Тымь, второй по длине на Сахалине. Ее название переводится как «нерестовая река». Для выведения потомства в ее притоки (а их очень много) заходят сима, горбуша, кета и кижуч. На правом берегу Тыми, в 9 км от впадения в Ныйский залив, в поселке городского типа Ноглики кончается железная дорога. Современная жизнь здесь связана с месторождениями нефти и газа. В 2007 году в Ногликах появился аэропорт, который стал принимать самолеты, доставляющие из Южно-Сахалинска вахты для работы по проектам «Сахалин-1» и «Сахалин-2», и вертолеты, обслуживающие морские платформы на шельфе Сахалина. Теперь из Ногликов можно улететь и в Хабаровск.

◀ Осенью сахалинские пейзажи особенно красивы.



◀ Герб Тымовского городского округа.

СТАНЦИИ МАРШРУТА ЮЖНО- САХАЛИНСК – НОГЛИКИ

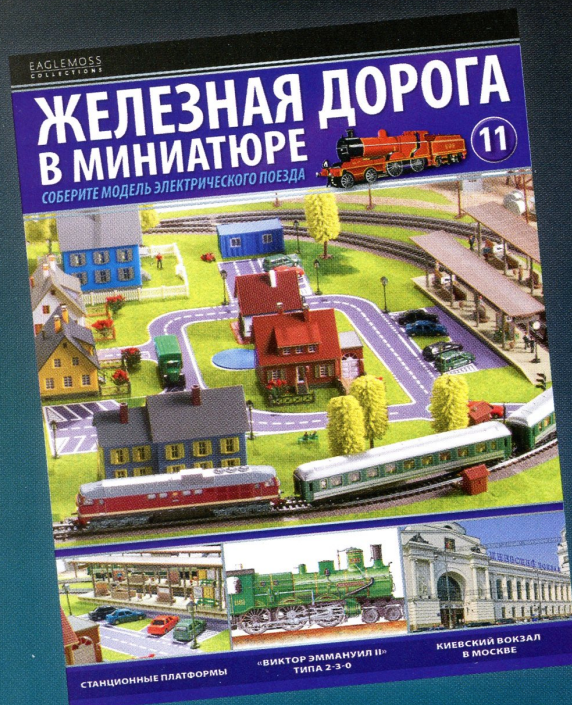
Южно-Сахалинск
Новоалександровка
Сокол
Долинск
Советское
Фирсово
Взморье
Арсентьевка
Тихая
Пугачёво
Восточный
Зазёрное
Макаров
Туманово
Новое
Вахрушев
Гастелло
Поронайск
Олень
Забайкалец
Матросово
Буюклы
Смирных
Победино
Южная Хандаса
Онор
Палево
Тымовск
Слава
Адо-Тымово
Альба
Арги-Паги
Ныш
Ноглики

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

От Южно-Сахалинска до Ногликов и обратно ежедневно ходят два пассажирских поезда. Один идет 14 часов и делает между конечными пунктами 32 остановки. Другой, скорый, доходит за 11,5 часа и делает только 5 остановок. Ведут все составы исключительно тепловозы.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 11:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Продолжите оформление станционных платформ для вашей железной дороги и найдите для каждой правильное расположение.

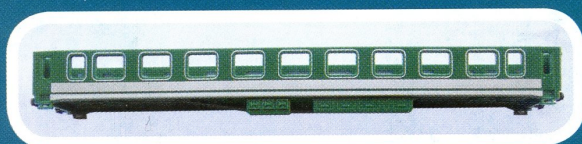
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Для горных районов Северной Италии Чезаре Фрескот разработал локомотив «Виктор Эммануил», отличавшийся мощностью и надежностью.

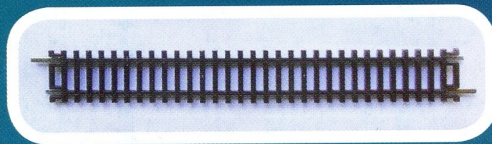
ПОД СТУК КОЛЕС

Дебаркадер Киевского вокзала – конструкция из стекла и металла, спроектированная В. Г. Шуховым, – без малого столетие восхищает пассажиров.

С выпуском 11:



ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА
ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА



УЧАСТОК ПРЯМОГО
РЕЛЬСОВОГО ПУТИ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru