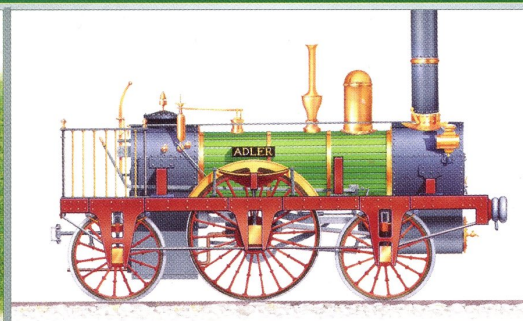


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



14

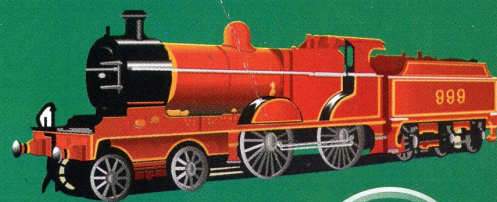


ИСКУССТВЕННАЯ ТРАВА

ПАРОВОЗ «АДЛЕР»
ТИПА 1-1-1

МОСКВА – КИСЛОВОДСК

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



14

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Искусственная трава

Чтобы за окном вашего миниатюрного поезда мелькали красивые пейзажи, нужна искусственная трава.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз «Адлер» типа 1-1-1

Копию локомотива, открывшего первую железную дорогу в Германии, можно увидеть в уникальном нюрнбергском Музее Немецкой железной дороги (DB).

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Москва – Кисловодск

Вокзалы станций на маршруте из столицы России на Кавказ поражают разнообразием архитектуры.



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.

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 14

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. Николаямская, д. 26, стр. 1-1а, г. Москва,

Россия, 109004,

тел.: (+7-495) 666-44-85,

факс: (+7-495) 666-44-87,

e-mail: eaglemoss@dzbr.ru

www.eaglemoss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 249 руб.

Казахстан

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»,

г. Алматы,

тел.: (+7-727) 311-12-41

Республика Беларусь

Импортер и дистрибьютор:

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 Полиграфии»
01054, г. Киев, ул. Демитриевская, 44 Б

Тираж: 56 400 экз.

Сдано в печать 23.10.2014 г.

Менеджер проекта:

Джина Мейхед

Директор по маркетингу:

Алекс Нил

Менеджер по маркетингу:

Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Каролайн Гримшоу

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:

Наталия Павловская

Ответственный за выпуск:

Юлия Свиридюк

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен»,

г. Киев,

тел.: (+380-44) 494-07-92

© 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; 12-15 © Фотобанк Лори;

13-14 из частного архива.

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



Искусственная трава

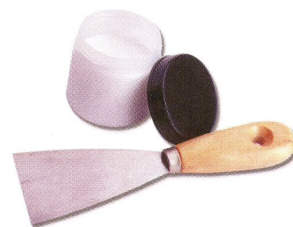
С этим номером вы получили пакет темно-зеленой травы и участок поворотного рельсового пути (отложите его до сборки полного кольца). Чтобы сделать ландшафт вашего макета более реалистичным, вы можете использовать искусствен-

ную траву зеленого цвета разных оттенков. Пакет светло-зеленой травы вы уже получили с 7-м номером. Оба оттенка зеленого цвета можно применять по отдельности или смешивать, чтобы добиться промежуточного тона.



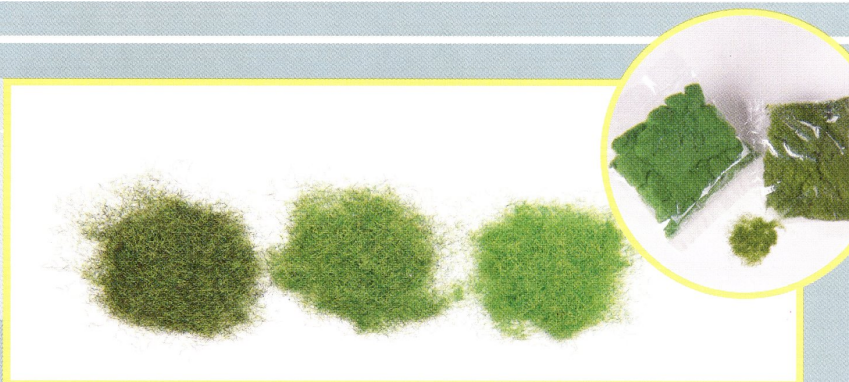
Инструменты и материалы

- Искусственная трава
- Клей ПВА
- Распылитель
- Небольшой шпатель или другой инструмент для нанесения клея



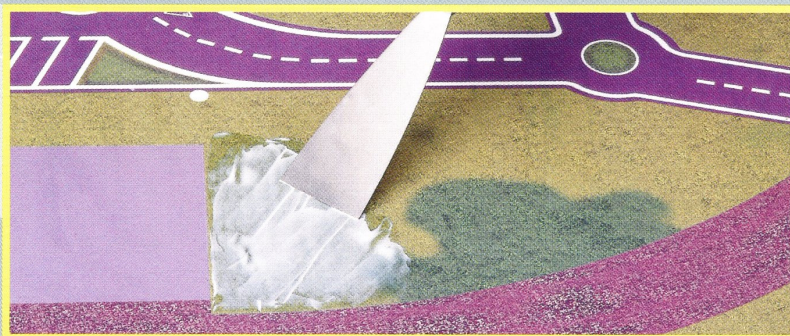
1

Коллекция электрической железной дороги включает несколько пакетов искусственной травы двух оттенков зеленого. Траву каждого цвета можно использовать по отдельности или смешивать в разных пропорциях.



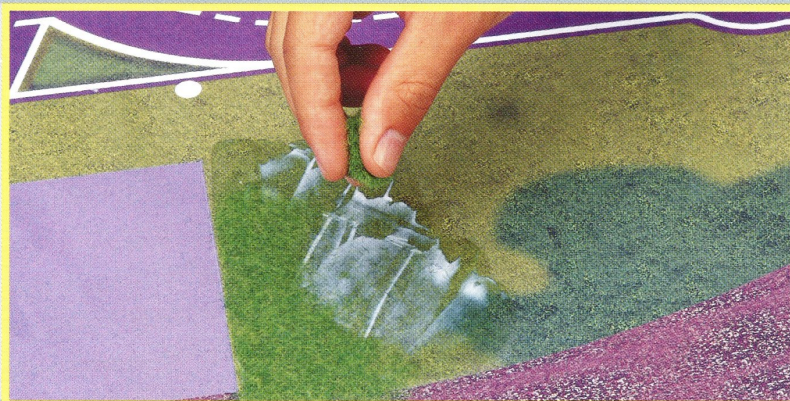
2

С помощью шпателя нанесите тонкий слой клея ПВА на участок примерно 12 × 12 см. Если площадь будет больше, клей может высохнуть до приклеивания травы.



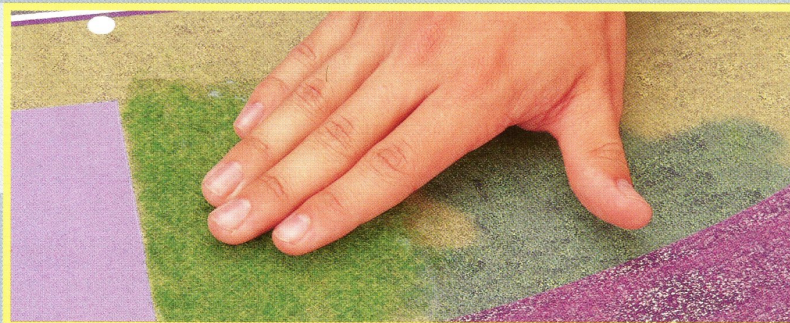
3

Пальцами распределите траву по поверхности, покрытой клеем, стараясь, чтобы она легла равномерно. Траву, изготовленную заводским способом, нередко слипаются в шарики. Их надо разравнивать пальцами, чтобы на вашей лужайке не появились нежелательные кочки. Внимание! Будьте очень аккуратны, распределяя траву около дорожек. Удалите остатки травы с рельсов, чтобы она не помешала движению поездов.



4

После того как вся покрытая клеем поверхность будет покрыта травой, крепко прижмите ее пальцами, чтобы трава лучше приклеилась.





5

Чтобы ровно покрыть большие поверхности, можно воспользоваться кухонным ситечком. Легонько постукивайте по нему, чтобы рассеять траву. Этот способ быстрее ручного, но гораздо менее точный, кроме того, требует большего количества травы для покрытия такой же поверхности.



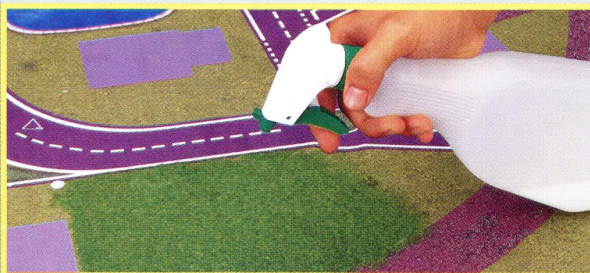
6

Нанесите клей на следующую зону, прилегающую к уже покрытой, и повторите весь процесс. Обратите внимание на стыки между зонами, чтобы не оставалось пролысин.



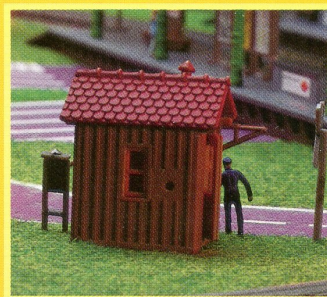
7

После нанесения травы на обширный участок ее следует закрепить, чтобы она хорошо держалась. Для этого смешайте клей с водой до консистенции молока и распылите смесь над поверхностью из пульверизатора.



ПОЗАБОТЬТЕСЬ О ДЕТАЛЯХ

Будьте особенно аккуратны, создавая газоны рядом со зданиями, деревьями, горами, улицами. Вы можете использовать разное количество травы, чтобы имитировать более плотные или разреженные участки. Можно также смешивать траву разных оттенков, чтобы сделать пейзаж разнообразнее, например выделить сад, лужайку, поле.



СДЕЛАЙТЕ ТРАВУ САМИ

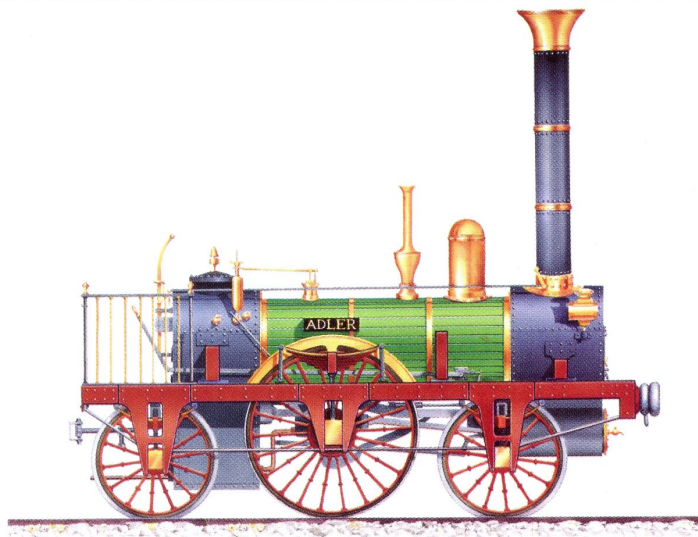
Самостоятельно изготовить искусственную траву очень легко. Просто отрежьте ножницами кусочки шерстяной нити длиной 2-3 мм и распушите их пальцами. Если правильно выбрать цвет шерсти, можно получить интересные эффекты: попробуйте использовать шерсть охристого цвета для имитации пшеничного поля или других оттенков, чтобы смоделировать цветы.



14

Паровоз «Адлер» типа 1-1-1

Железная дорога Нюрнберг – Фюрт,
Германия, 1835 год



Железная дорога «Людвигсбан», связавшая Нюрнберг и Фюрт, была торжественно открыта 7 декабря 1835 года. Эта названная в честь Людвига I Баварского линия стала первой в Германии общественной железной дорогой.

ПУТЕШЕСТВИЕ ЗАКАЗА

«Бог любит троицу» – поговорка, как нельзя лучше подходящая к произошедшему на начальном этапе развития немецких железных дорог. Трижды линию пытались ввести в эксплуатацию. В 1816 году в путь должен был отправиться паровоз «Берлинец I», обещавший стать первым построенным в континентальной Европе локомотивом с осевой формулой 0-4-0, но этого не случилось. В следующем году попытка также оказалась неудачной, и лишь почти через 20 лет трассу обновил другой паровоз – «Адлер» («Орел»).

Несмотря на всю важность для страны пуска железнодорожной линии, изготовление локомотива надолго задержали финансовые трудности. Цена, назначенная известным заводом «Роберт Стефенсон

энд Ко» в английском Ньюкасле, превысила бюджет строительства дороги. Тогда Иоганнес Шаррер, глава немецкой линии, решил привлекать только отечественных исполнителей.

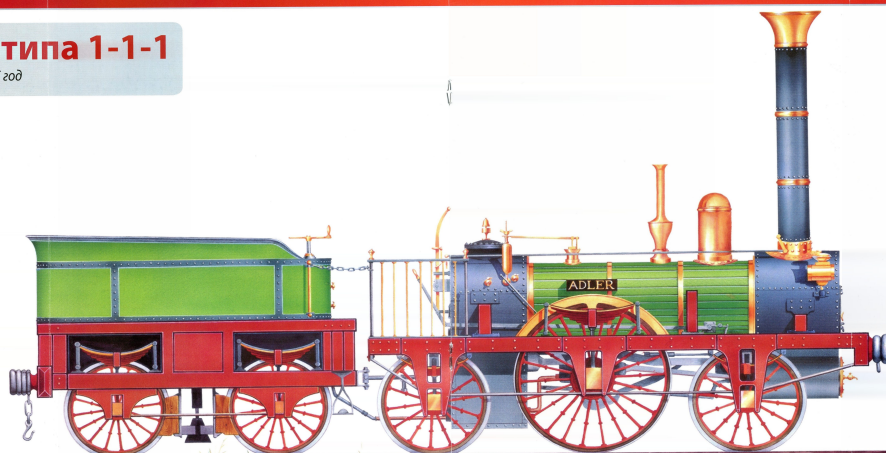
Производством локомотива занялись подрядчики из Вюртемберга, но так неудачно, что вскоре Шарреру пришлось искать других в Австрии. Там заказ приняли, но за цену в два раза выше, и от этого варианта компания тоже вынуждена была отказаться. В конечном итоге заказ вернулся к Стефенсону. Его условия пришлось принять, поскольку время поджимало: до открытия линии оставалось всего семь месяцев. Таким образом, «Адлер» построили в Англии, на заводе Стефенсона.

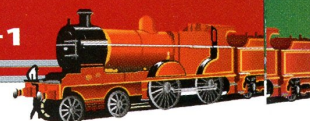
НЕТОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Виной ли тому секреты фирмы или суэта считанных месяцев до открытия дороги, но информация об «Адлере», которой мы сегодня располагаем, запутана и даже во многих технических аспектах противоречива. Нам известно, что «Адлер» – модификация спроектированного и построенного

Паровоз «Адлер» типа 1-1-1

Железная дорога Нюрнберг – Фюрт, Германия, 1835 год





Стефенсоном паровоза «Патенти», бывшего в то время стандартной моделью скоростных локомотивов и изготовлявшегося на экспорт. Именно подобные паровозы открыли движение по железным дорогам таких стран, как Бельгия, Россия, Голландия, Италия и Германия.

Точных технических характеристик этого локомотива до нас не дошло: английский прототип «Патенти» весил 11,45 тонны. По английским отчетам, вес «Адлера» составлял 6,6 тонны, а немцы пишут о 14 тоннах. Стефенсон говорил о давлении в котле 4,2 кгс/см², а немцы – о 3,3 кгс/см².

ПОВТОР ЧЕРЕЗ ВЕК

Достоверно известно, что «Адлер» оставался в эксплуатации на протяжении 22 лет. Затем оригинальный паровоз 1835 года продали на запчасти. Через 100 лет, к юбилею открытия первой немецкой железной дороги, была построена точная рабочая копия «Адлера», которую все еще можно увидеть в железнодорожном депо города Кайзерслаутерна.

Еще один экземпляр этого колоритного локомотива создали в 1950 году, на этот раз просто как экспонат для музея.

Железнодорожный музей (DB Museum) в Нюрнберге, где хранится копия «Адлера», – место необыкновенное. На двух этажах площадью 2500 кв. м можно увидеть 25 единиц исторического железнодорожного подвижного состава: от копии паровоза «Адлер» до легендарного электровоза Е 03.

На панорамном экране небольшого кинозала «Адлерама» можно увидеть основателей «Людвигсбана», Георга Цахариаса Платнера и Иоганнеса Шаррера, а также машиниста «Адлера» во время летней поездки. Рядом на особом постаменте – сохранившийся вагон из первого состава. Тоннель, залы ожидания, вагонные купе, пульта централизации, двигатели, роскошные вокзальные часы XIX века, автодрезина, контейнер для перевозки крупного рогатого скота превращают осмотр экспозиций в увлекательное путешествие в историческое прошлое железных дорог.

«Патенти» в Европе

Паровоз типа «Патенти» Роберт Стефенсон разработал, когда потребовались мощные и устойчивые локомотивы, развивающие сравнительно высокие скорости. На самом деле это модификация «Планеты» типа 1-1-0 с дополнительной осью (соответственно, с формулой 1-1-1) и котлом большего объема. На различных заводах были построены тысячи локомотивов этого типа. «Патенти» стал в Европе стандартом экспресса: в конце 30-х годов XIX века этот тип локомотивов покупали Бельгия, Россия, Италия и Нидерланды.

В 1839 году один из этих паровозов открыл первую железную дорогу в Голландии протяженностью 30 км между Амстердамом и Харлемом, торговой столицей Нидерландов. Примерно в то же время три локомотива типа «Патенти», произведенные британскими компаниями «Тимоти Хэкворт», «Роберт Стефенсон энд Ко» и «Джеймс Тейлор энд Ко», закупила Россия для первой железной дороги, открывшейся в октябре 1837 года. Доставка в Россию изготовленного Хэквортом паровоза стала настоящим приключением. Инженеру и машине пришлось преодолевать трудности холодной русской

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1835 год
Производитель:	«Роберт Стефенсон энд Ко», Ньюкасл, Англия
Заказчик:	Железная дорога Нюрнберг – Фюрт
Тяговое усилие, кг:	550
Нагрузка на ось, т:	6
Цилиндры, мм:	229 × 406
Поверхность нагрева котла, м ² :	18,2
Давление пара, кгс/см ² :	4,2
Площадь колосниковой решетки, м ² :	0,48
Диаметр движущих колес, мм:	1371
Сцепной вес, кг:	6000
Общий вес (без тендера), кг:	14 500
Общая длина, мм:	7620

зимы. Все вокруг замерзло, так что локомотив выгрузили на лед Балтики, а оттуда везли на санях, по пути даже столкнувшись со стаей волков.

Москва – Кисловодск

Если вы решили покататься на лыжах или сноуборде на Домбае или укрепить здоровье на легендарных минеральных водах Кавказа, в санатории или доме отдыха, вам на поезд Москва – Кисловодск. Он подойдет и любителям русской литературы: в конце маршрута ждут пушкинские и лермонтовские места. А если путешественник захочет почувствовать себя альпинистом, совершить поход по Приэльбрусью? Тогда ему тоже на этот поезд.



► Домбай. Высокогорье.

▼ Движение электрички в Воронеже.

КРУПНЫМ ПЛАНOM

По маршруту Москва – Кисловодск и обратно ежедневно следует два поезда. Поезд 144Ч идет 1 день и 6 часов, отправляясь из Москвы в обед и прибывая в Кисловодск вечером следующего дня. Поезд преодолевает 1801 км. Фирменный поезд «Кавказ» 004С идет 1 день и 54 минуты, отправляясь утром и прибывая утром на следующий день. Длина его пути – 1785 км.

Пути из столицы России на Кавказ идет через территории Рязанской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Ростовской областей, Краснодарского и Ставропольского

краев. Поезд пересекает три крупные реки: Оку, Дон и Кубань. Целые сутки за окном сменяют друг друга разнообразные пейзажи: среднерусские леса, бескрайние поля, южные степи и горные склоны, покрытые густыми зарослями, древние русские города и маленькие, на первый взгляд неприглядные станции.

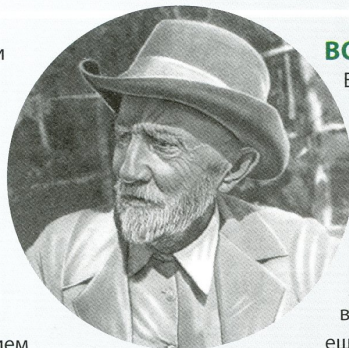


МОСКВА – ВОРОНЕЖ

Поезд отправляется с Казанского вокзала Москвы и, проскочив пригороды, мчит через настоящие русские леса: сосновые боры и ельники, березово-осиновые рощи. То и дело крадутся одиночные мощные дубы или ракиты. Через три часа – первая остановка, Рязань. Это ближайший к столице крупный город. Еще в XII веке на высоком правом берегу Оки, где впадает в нее Трубеж, заложили кремль. Он и сегодня главная достопримечательность города. Успенский собор с красными стенами и голубыми, с золотыми



звездочками куполами и белая колокольня с золоченым шпилем видны почти из любой точки города и далеко с реки. Сегодня Рязань – крупный научный, военный и промышленный центр. Под впечатлением только что увиденных пейзажей вы скорее вспомните, что это родина Есенина и Паустовского, а кроме того, Павлова, Циолковского и Мичурина.



В честь Ивана Владимировича Мичурина, ученого-селекционера, названа следующая станция, Мичуринск, уже в Тамбовской области. До 1932 года город назывался Козлов. Сначала это была крепость на берегу реки Лесной Воронеж, укрепленный пункт для обороны Рязани, затем крупный торговый центр, а в XX веке город стал общероссийским центром садоводства. Здесь расположены Всероссийские научно-исследовательские институты садоводства, генетики и селекции плодовых растений, аграрный университет. Все они носят имя Мичурина. В 2003 году Мичуринск получил статус наукограда. За пять минут, что здесь стоит поезд, путешественник успеет из окна полюбоваться чудесным вокзалом, нарядным, с красными стенами, белыми деталями и забавными металлическими шатровыми крышами над фронтонами и пилястрами.

«Ну и название – Грязи!» – воскликнет путник еще через час. Говорят, так назвал это место Петр I, у которого как-то дождливой осенью здесь увязла в грязи и сломалась коляска. В 1868 году по этим местам провели очередной отрезок Юго-Восточной железной дороги, а городок Грязи стал узловой станцией. Когда здесь побывал другой император, Александр II, он назвал местный вокзал одним из лучших в России. Он и сегодня производит впечатление. Большое светлое здание построено в стиле неоклассицизма. В три этажа, с длинным торжественным фасадом в два крыла, оно было бы похоже на дворец, если бы не строгая отделка, практически лишенная украшений. А вот интерьер вокзала поистине дворцовый. Одна только красномраморная лестница с изысканными перилами чугуна литья чего стоит! Увы, пассажиры, которым ехать дальше, не увидят ее – поезд стоит в Грязях всего пять минут.

ВОРОНЕЖ – РОСТОВ

Еще час с небольшим пролетит незаметно. Поезд проезжает над рекой Воронеж и вот уже останавливается в центре одноименного города. Уже поздний вечер, но светящийся огнями вокзал, пожалуй, еще эффектнее, чем днем. В середине фасада огромная застекленная арка, в крыльях – ряды высоких окон. Поезд стоит полчаса, и можно посмотреть на здание с другой стороны, выходящей на привокзальную площадь. Здесь оно еще торжественнее: центральная подковообразная часть сильно выступает вперед, шесть белых колонн на торцах «подковы» подчеркивают ее высоту, а мощный карниз украшают бронзовые скульптуры. Вокзал строили сразу после Великой Отечественной войны на месте разрушенного. Неудивительно, что архитекторы придали ему столь парадный и монументальный вид. Поезд отправляется и некоторое время идет вдоль Воронежского водохранилища. Теперь можно вспомнить, что мы покинули город, который

◀ В. И. Мичурин. Фотография 1936 года.

▼ Поезд подходит к Кисловодскому вокзалу.





▲ Зал ожидания на вокзале железнодорожной станции Грязи-Воронежские, г. Грязи, Липецкая область, Грязинский район.

▼ Фрагмент картины «Здесь будет город заложен». Н. Ф. Добровольский. 1880 год.

МАРШРУТ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА 144К МОСКВА – КИСЛОВОДСК

Москва
Рязань
Мичуринск
Грязи
Воронеж
Лиски
Россошь
Лихая
Ростов
Тихорецк
Кропоткин
Армавир
Невинномысск
Минеральные Воды
Пятигорск
Ессентуки
Кисловодск



считают родиной российского флота. Здесь по указу Петра I было создано адмиралтейство и с 1696 по 1711 год построено 215 кораблей. Если не уснете, то часа через два, после станции Лиски, увидите и Дон, который с этого места становится полноводным и судоходным.

В следующий крупный город, Ростов, поезд придет утром. А ночью он минует три маленькие станции – Лиски, Россошь и Лихая. Все они возникли благодаря железной дороге. Вокруг станций образовались поселки, а потом и городки, жители которых обслуживают эти железнодорожные узлы и заняты на железнодорожных предприятиях. На этом же участке, между Россошью и Лихой, Юго-Восточную железную дорогу сменяет Северо-Кавказская.

РОСТОВ – МИНВОДЫ

Строительство железных дорог на Северном Кавказе началось в 1861 году и продолжалось до конца XX века. Они охватывают территорию России от Азовского и Черного до Каспийского моря и, примыкая к другим дорогам России, связывают центр и восток страны с морскими портами, курортами Краснодарского края

и Предкавказья, республиками Северного Кавказа. Потому и расходятся рельсы железных дорог из Ростова-на-Дону с его эффектным урбанистическим вокзалом на запад, юг и юго-восток. Последнее направление – наше. Мы едем по восточной части Краснодарского края в Ставропольский, до самых Кавказских гор.

По пути останавливаемся на четырех маленьких станциях. Три минуты на Тихорецкой. Что-то очень знакомое в названии... Ах да, «на Тихорецкую состав отправится, вагончик тронется...» Знаем станцию по песенке, а ведь здесь находится уникальное локомотивное депо, где все еще обслуживают паровозы, и машиностроительный завод, выпускающий различную путевую технику. Следующая остановка – станция Кавказская. Здесь стоим долго – меняют локомотив. Город, в отличие от станции, называется Кропоткин, хотя его возникновение связано с А. В. Суворовым. Он велел устроить для охраны переправы через реку Кубань пост № 1 Романовский, укрепив его небольшим редутом. В 1870-х начали строить Владикавказскую железную дорогу, и вокруг станции Кавказская стало расти поселение. Огромное краснокирпичное здание вокзала, построенное в 1903 году, считают самым красивым на Кубани, но это все, что можно узнать о нем.

В Армавире вокзал гораздо скромнее, хотя тоже приятный, в стиле русских усадеб XIX века, а поселение образовали когда-то спустившиеся с гор черкесские армяне. Правда, теперь их в городе лишь 9 %, гораздо меньше, чем русских.



Невинномысск расположен на месте, где встречаются две реки, Кубань и Большой Зеленчук. В городе немало промышленных предприятий, но он скорее привлечет внимание живописными водоемами, лесополосами и парками. Отсюда поезд мчит практически по прямой вдоль реки Барсучки, Большого Ставропольского канала и реки Суркуль и через час с небольшим делает самую длительную остановку – в Минеральных Водах.

МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ – КИСЛОВОДСК

На станции Минеральные Воды у нас целый час с лишним, и можно спокойно оглядеться. Кажется, прямо рядом с городом – гора Змейка. Стоит одиночкой посреди степи. Зеленые ее склоны – это густые леса из ясеня, дуба, граба, а серо-желтое пятно – старые карьеры (здесь в прошлом веке добывали бештаунит). Вдали виден даже Эльбрус, хотя до него 91 км. Но прямо перед нами вокзал. Это здание будто с двумя лицами. Фасад, обращенный к городу, выдержан в строгом классическом стиле, а тот, что смотрит на поезд, совсем другой. Центральная часть, полукруглая, с двойными белыми колоннами, напоминает греческий дворик или беседку, столь характерное для Кавказа сооружение. В ее центре, посреди круглого бассейна, скульптура орла – символ Кавказа. Здесь надо обязательно сфотографироваться! Боковые части фасада – открытые галереи с колоннами и огромными полукруглыми окнами.

От Минеральных Вод до Кисловодска всего 64 км. Линия очень извилистая, огибает горы Змейка, Бештау, Машук и выходит на плавно повышающуюся

равнину. Здесь, у подножия Машука, расположился Пятигорск, второй по численности населения город в Ставропольском крае, старейший курорт и туристский центр эколого-курортного региона Кавказские Минеральные Воды. В его окрестностях свыше 40 источников минеральных вод, Тамбуканское озеро с целебной грязью, знаменитое озеро Провал. Здесь более 30 санаторно-курортных учреждений, отсюда начинаются многие туристские и альпинистские маршруты по Центральному Кавказу. Но первое, что поражает даже на перроне – воздух, наполненный запахом смолы, хвои и свежестью горных снегов.

Следующий город, Ессентуки, конечно, все знают по одноименной минеральной воде. Это курорт в основном для лечения пищеварительной системы. На его улицах вы сразу заметите, что среди населения больше греков и армян, чем русских, а в Кисловодске становится больше карачаевцев, абазин, грузин, осетин и представителей других местных народностей. В этом городе кончаются рельсы и начинаются настоящие горы: отсюда, уже на автомобиле, путь на Донбай и Теберду. Да и сам Кисловодск расположен на высоте 750–1200 м над уровнем моря. Он стал известным курортом благодаря нарзану, и теперь отдыхающие из многочисленных санаториев любят не только местными природными красотами, но и архитектурой. Необычайно своеобразны вокзал и бывший Курзал рядом с ним, Нарзанная галерея и Колоннада, Каскадная лестница и дача Шаляпина, не говоря уже о здании с романтическим названием Замок коварства и любви. Так что сочетать приятное с полезным тут очень просто.

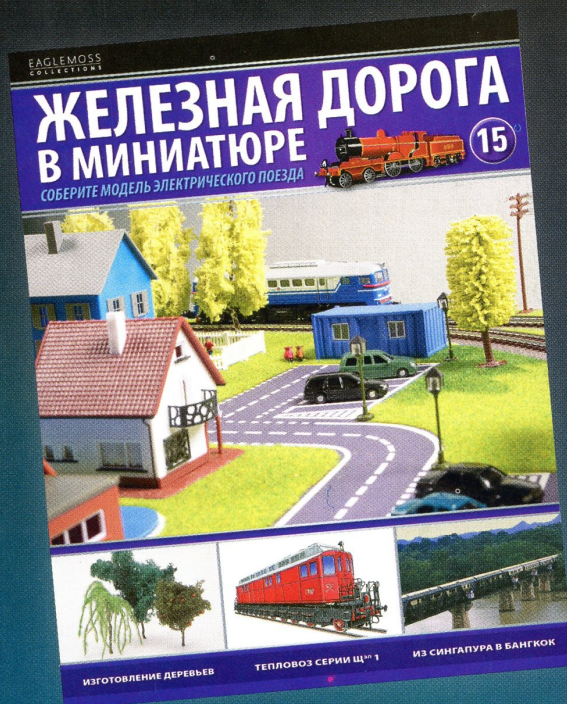
ИНТЕРЕСНО

Двухпутная линия Минеральные Воды – Кисловодск полностью электрифицирована переменным током. Тепловозы на всем участке не задействованы. Здесь проходят до 26 пар поездов дальнего следования и до 22 пар пригородных (из них несколько следуют по маршрутам Кисловодск – Пятигорск и Кисловодск – Лермонтовская). По линии следуют также грузовые составы.

▼ Платформа Кисловодского вокзала.



СКОРО В ВЫПУСКЕ 15:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С номерами коллекции вы получите разные деревья и кусты, но можно дополнить ландшафт деревьями, изготовленными своими руками.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Скорее напоминающий вагон, магистральный тепловоз ЩЗЛ 1, спроектированный известным конструктором Я. М. Гаккелем, совершал поездки дальностью более 4000 км без захода в депо.

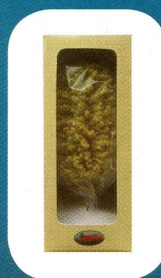
ПОД СТУК КОЛЕС

Поезд класса люкс «Истерн энд Ориентал Экспресс» теперь ходит по маршруту Сингапур – Бангкок, поражая пассажиров комфортом и экзотическими видами из окна.

С выпуском 15:



УЧАСТОК ПОВОРОТНОГО
РЕЛЬСОВОГО ПУТИ



МОЛОДОЕ
СВЕТЛО-ЗЕЛЕНОЕ
ДЕРЕВО

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru