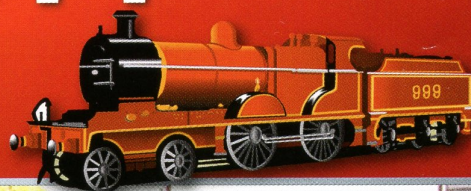
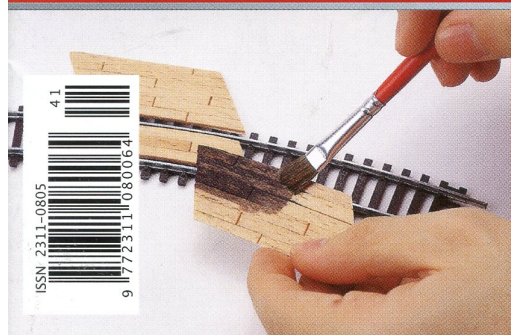


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



41

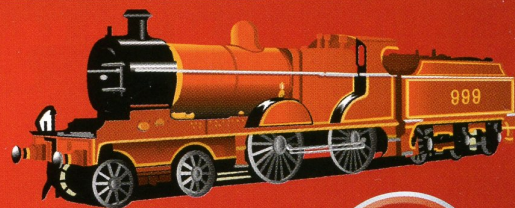


ДЕТАЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ПЕРЕЕЗДА

ЭЛЕКТРОВОЗ СЕРИИ D
ТИПА 1-C-1

ГУДОК ДЛИННОЮ
В СТОЛЕТИЕ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



41

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Детали железнодорожного переезда

Продолжите оформлять железнодорожный переезд, сделав деревянный настил.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Электровоз серии D типа 1-C-1

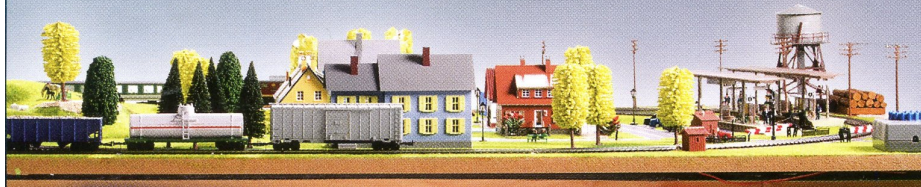
Электровоз серии D, выпущенный в 417 экземплярах, стал к середине XX века самым распространенным на железных дорогах Швеции.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Гудок длиною в столетие

В 1920-х годах отраслевая газета «Гудок» была столь же популярна, как всеююзные издания «Правда» и «Известия».



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.eagleboss.ru или связавшись с нами по телефону: 8-800-555-44-85 (звонок бесплатный). Написать нам можно по адресу: «Иглмосс Эдишинз», а/я 46, г. Москва, 109240.

Подписка

Подпишитесь на коллекцию по телефону: 8-800-555-44-85 (звонок бесплатный) или на сайте: www.eagleboss.ru.

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: shop.eagleboss.com/ru или позвонив по телефону: 8-800-555-44-85 (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.eagleboss.ru.

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 41

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: collections@eagleboss.ru

www.eagleboss.ru

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена: 299 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@eagleboss.com.ua

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор и ответственный за выпуск: Юлия Коваль

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, г. Минск, РБ, 220037, тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии



Тираж: 17 000 экз.

Сдано в печать 07.05.2015

© 2015 Eagleboss 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 стр. 12 © РИА Новости; стр. 13 сверху © РИА Новости, внизу © Фотобанк Лори; стр. 14 © ИТАР-ТАСС, стр. 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.eagleboss.ru



Детали железнодорожного переезда

С этим номером вы получили два светло-зеленых дерева. Вы можете поместить их около только что собранного домика с балконом или в любом другом месте.

Все моделисты-железнодорожники стремятся сделать свою модель уникальной и неповторимой за счет деталей, привлекающих внимание и радующих глаз. Кроме зданий и поездов на макете необходимо

добавить небольшие сценки или детали в различных частях модели, которые создадут иллюзию реального мира. Не забывайте правило хорошего моделиста: лучшего результата всегда добивается тот, кто включает свое воображение. Элементы железнодорожного переезда можно изготовить уже сейчас, но окончательно закреплять их на модели можно будет только после монтажа всего рельсового пути.



Материалы и инструменты

- Пробковая древесина
- Тонкие деревянные рейки для маркетри
- Деревянные жалюзи различных размеров
- Резак и клей ПВА



Приведенный здесь перечень материалов ориентировочный, можно использовать любые другие, например картон вместо дерева, спички, зубочистки...

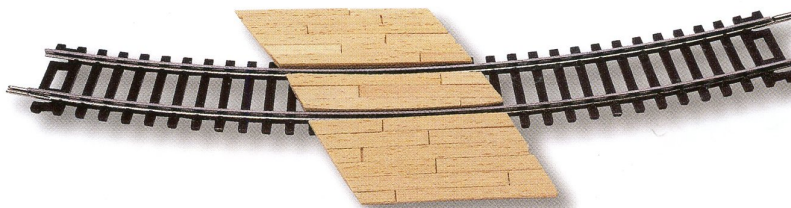
1

В реальной жизни переезды, как правило, имеют специальное мощение, облегчающее прохождение транспорта через железнодорожные пути. Это покрытие может быть изготовлено из самых разных материалов: асфальта, гравия, дерева... Здесь показано, как создать деревянное мощение. Вырежьте три детали из пробкового дерева по форме шаблона, в качестве которого можно использовать поворотный участок рельсового пути. Ошкурите наружные грани, следуя изгибу. Вырежьте небольшие кусочки древесины и приклейте к основанию, имитируя настил.



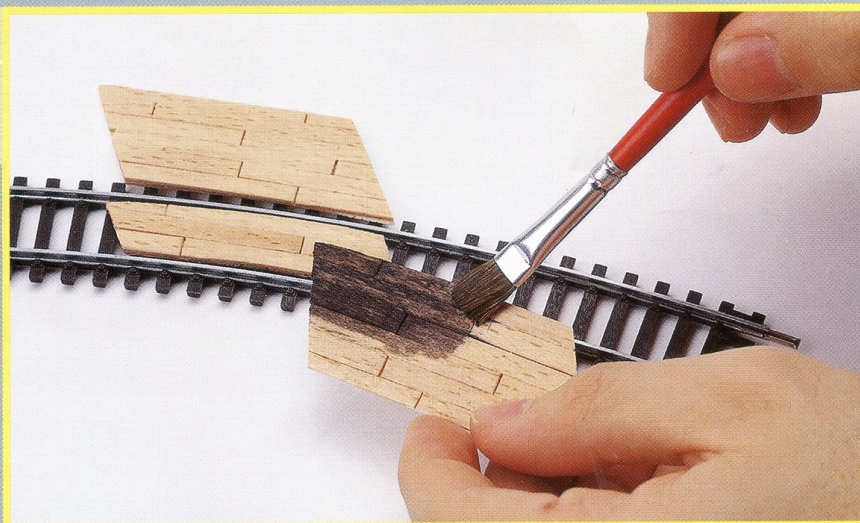
2

Располагая настил на пути, проследите, чтобы он не мешал прохождению поездов. Прокатите вагон на этом участке пути и, если колеса задевают дерево, подрежьте настил, чтобы этого не происходило.



3

Окрасьте полученную поверхность, имитируя старение и загрязнение.





4

Скопление материалов

Вдоль путей железной дороги часто лежат разные материалы, ожидающие своей очереди для транспортировки товарным поездом. Воссоздание этого скопления материалов – быстрый и эффективный способ оживить один из уголков модели. Можно вырезать, аккуратно уложить и при желании окрасить маленькие рейки или кусочки картона. Если оставить штабель незавершенным и отложить несколько реек в сторону, создастся впечатление незаконченной работы, что добавит правдоподобия всей сцене.

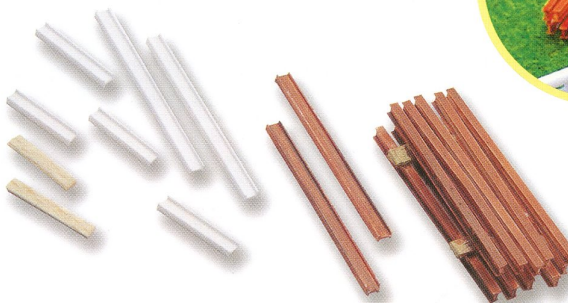


5

Рельсы и шпалы

Можно изобразить сложенные или сваленные возле путей рельсы и шпалы. Новые и аккуратно сложенные предназначены для строительства железной дороги, ржавые и сваленные в кучу – это старые, уже замененные.

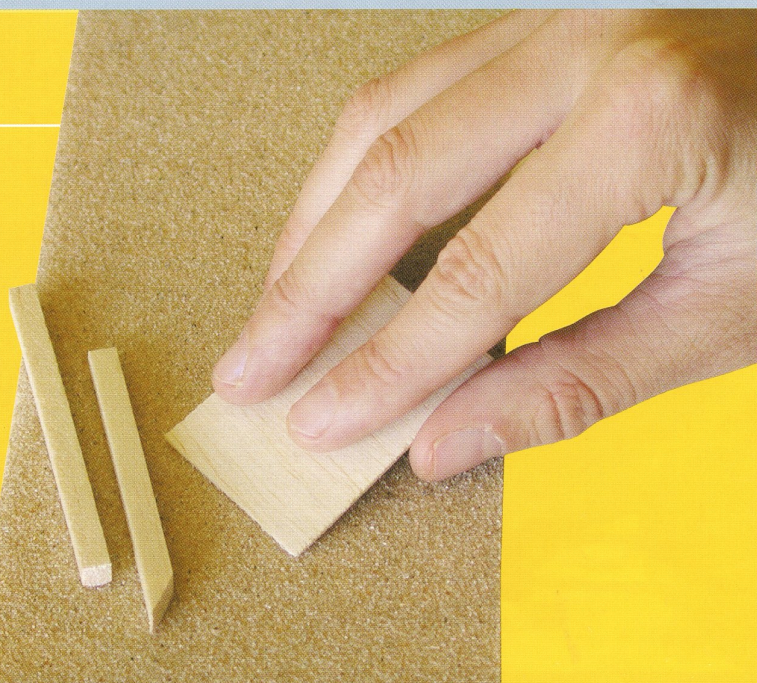
В специализированных магазинах для моделистов можно найти подходящие детали I-образной и H-образной формы. Обычно они бывают белые, так что их следует покрасить в нужный цвет.



ДИАГОНАЛЬНЫЕ СРЕЗЫ ПО ДЕРЕВУ

Для реализации некоторых из этих идей потребуется сделать диагональные срезы по дереву, что, учитывая малый размер деталей, может оказаться непросто.

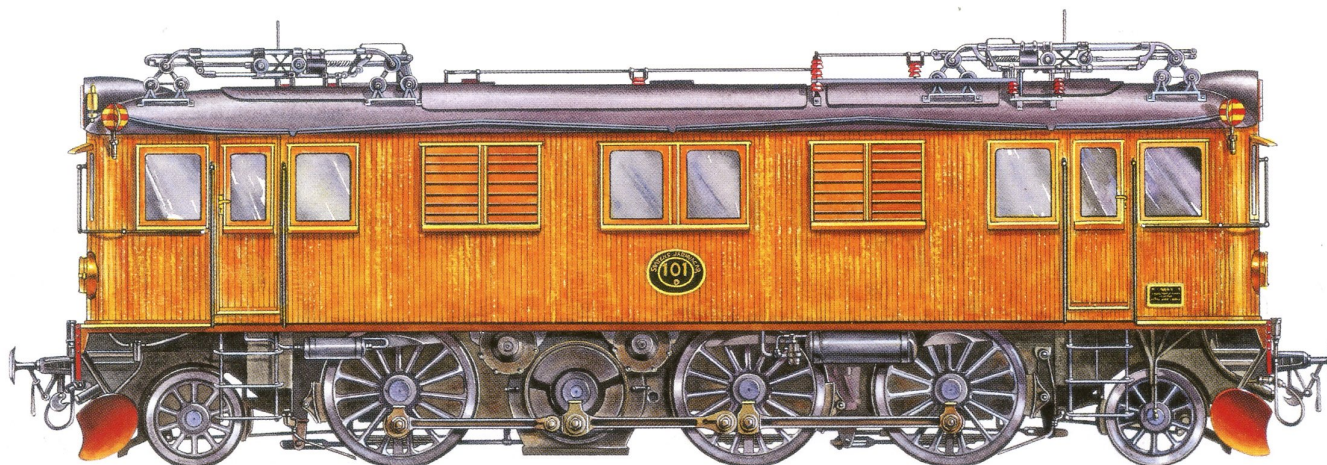
При работе с мягкой древесиной, например пробковой, специальной макетной древесиной или спичками, лучший способ сделать эти срезы – потереть детали, держа их под углом, о тонкую наждачную бумагу.



41

Электровоз серии D типа 1-C-1

Шведские государственные железные дороги, 1925 год



С 1925 года, когда изготовили первый вариант этого электровоза, предназначенного для пассажирских и грузовых перевозок, и вплоть до 1950-х годов было построено более 400 машин класса D. Их устройство постоянно совершенствовалось, в основном в направлении увеличения мощности. В итоге эти локомотивы стали самыми распространенными на Шведских государственных железных дорогах. Удачная конструкция локомотива сделала его практически универсальным. Модель Dg, с корпусом, целиком выполненным из дерева, придающим электровозу несколько романтический вид, заслужила особое внимание поклонников железнодорожного транспорта.

СТРЕМИТЕЛЬНАЯ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ

Первые небольшие электровозы, питаемые напряжениями от 5 до 20 кВ, появились еще в 1905 году. Но подлинная электрификация железных дорог в Швеции началась в 1910 году, с применения однофазного тока напряжением 16 кВ. Первоначально его использовали огромные грузовые локомотивы 1+CC+1 и B-B+B-B. Позже государственные органы в соответствии

со швейцарской моделью учредили стандартное напряжение, равное 15 кВ.

Темпы электрификации были чрезвычайно стремительными. В 1923 году завершили электрификацию 450 км путей. В 1955-м паровозы работали на 10 % линий, в то время как 63 % уже были электрифицированы, а на 27 % перешли на дизели. Первоначально большая часть машин поступала из Великобритании, пока Швеция не наладила собственное производство электровозов, оптимально приспособленных к местным потребностям.

РАЗНОВИДНОСТИ СЕРИИ D

Первый локомотив серии D вышел из заводских ворот в 1925 году, и с весьма незначительными изменениями конструкции такие электровозы продолжали изготавливать на протяжении трех последующих десятилетий. Чтобы отличить каждую из последующих модификаций, после обозначающей основную модель буквы D добавляли еще одну. Так, есть серия Du, элегантная серия Dg с деревянным корпусом, а также Da – последняя и самая мощная.



Электровоз серии D типа 1-С-1

Шведские государственные железные дороги, 1925 год





До 1952 года, когда выпустили последнюю машину этой серии, в общей сложности в эксплуатацию было введено 417 таких электровозов, и почти все они продолжают работать по сей день. Такое количество сделало присутствие локомотивов данной серии на железных дорогах постоянным и утвердило их первенство в пассажирских перевозках в масштабах всей страны.

ДОСТОИНСТВО – УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ

Одно из главных достоинств этих локомотивов – их пригодность как для грузовых, так и для пассажирских перевозок. На электровозе D есть возможность изменять скорость хода для достижения большей мощности. Вследствие этого он может со скоростью 72 км/ч тащить товарный состав весом 900 т или со скоростью 105 км/ч вести 500-тонный пассажирский поезд.

НЕОБХОДИМЫЙ ТРАНСФОРМАТОР

В самой схеме расположения осей – 1-С-1 – крылась конструктивная проблема. Вынужденное асимметричное размещение двигателей угрожало стабильности работы локомотива. Во избежание этого потребовалась установка трансформатора низкой частоты.

Использовать это устройство было необходимо, потому что железнодорожная сеть не располагала своей собственной системой производства и распределения электроэнергии, а пользовалась национальной системой бытового и промышленного тока и расположенными вдоль пути понижающими подстанциями. С другой стороны, в этом сразу же проявилась забота об окружающей среде, поскольку излишки энергии возвращались в национальную электрическую сеть.

Частный случай: монорельс

Монорельс возник в конце XIX века, завоевав умы инженеров, взявшихся за разработку проекта, обещавшего скорость до 160 км/ч. Политики и писатели также не обошли столь эффектную идею своим вниманием. Английский писатель-фантаст Г. Дж. Уэллс, автор таких прославленных романов, как, например, «Машина времени», в своих произведениях описывал работающий в воображаемом будущем быстрый и бесшумный монорельсовый транспорт.

Как правило, данный особый тип электропоездов циркулирует по замкнутым железным дорогам. Такова, например, монорельсовая подвесная дорога в немецком городе Вупперталь – одна из самых успешных и надежных подобных систем, находящихся в эксплуатации. Такая линия особенно полезна на пересеченной местности или при наличии многочисленных водных преград. Тем не менее некоторые проблемы затрудняют ее широкое практическое применение. Так, поддержание устойчивости на одном рельсе (или под ним) чрезвычайно сложно и требует установки дополнительных рельсов и колес для стабилизации вагонов. Кроме того, рельс, а на подвесной дороге и вагон, принимает на себя мощные крутильные напряжения, и проблема эта пока удовлетворительно не решена:

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Изготовитель:	Шведские государственные железные дороги
Тип:	Электровоз для смешанных перевозок
Ширина колеи, мм:	1435
Привод (однофазный ток), В:	15 000
Питание	Контактная линия и понижающий трансформатор
Мощность двигателя, л. с. (кВт):	1250 (930)
Тяговое усилие, кН:	154
Максимальная нагрузка на ось, т:	17
Максимальная скорость, км/ч:	
для пассажирских перевозок	105
для грузовых перевозок	75
Сцепной вес, т:	51
Общий вес, т:	75
Общая длина, мм:	13 000

все решения либо слишком дороги, либо слишком громоздки. Все это заставляет использовать монорельс только в особых обстоятельствах, как это сделали в некоторых американских городах.

Гудок длиною в столетие

Газета «Гудок» – старейшая отраслевая газета в России. Это полноцветное восьмистраничное издание о железных дорогах страны предназначено для железнодорожников, но читают его и другие.

Большая часть публикаций «Гудка» касается сферы железнодорожного транспорта, ее деловых, социальных, культурных аспектов. Однако в связи с тем, что в России 80 % общего грузооборота приходится на железнодорожные перевозки, а большинство жителей страны пользуются, постоянно или изредка, пригородными электричками или поездами дальнего следования, газету читают представители и органов власти, и промышленных предприятий, и консалтинговых компаний, а также просто пассажиры.

▼ В 2007 году газета «Гудок» отмечала свое 90-летие.

ТРУДНОЕ НАЧАЛО

После революции возникло множество профсоюзов. Свое объединение создали и железнодорожники в Петрограде. Оно называлось Союз мастеровых и рабочих. Сразу появилась идея выпускать свою газету. В день, когда открылся всероссийский съезд Союза мастеровых и рабочих, вышел и первый номер «Гудка» – 10 (23) декабря 1917 года. Его создавала временная редакция: Я. Буров, М. Елизаров, В. Невский и Р. Хаин. В бывшем царском павильоне Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги делегаты съезда

«Гудок»: еще десять до ста
Одной из старейших газет в России 23 декабря исполнится 90 лет



Интересный факт
В 1925 г в редакции газеты «Гудок» встретились Е. Петров и И. Ильф



Награды
Орден Трудового Красного Знамени в 1958 г. в связи с выходом 10-тысячного номера газета



Премия имени М. Булгакова
ежегодно присуждается в канун дня рождения газеты, учреждена редакцией «Гудка», по согласованию с писательской и журналистской организациями России в 1992 г.



Имя газеты «Гудок»
в 2006 г. присуждено электропоезду повышенной комфортности «Санкт-Петербург - Великий Новгород»

Сегодня ежедневная транспортная газета «Гудок» — крупнейшее корпоративное издание России

Тиражи:



Гудок



Выходит с 23 декабря 1917 года

Первые учредители

Наркомат (министерство) путей сообщения (НКПС) и профсоюзы железнодорожников и транспортных строителей

Нынешние учредители

ОАО «Российские железные дороги»

Кузница литературных кадров

М. Булгаков, В. Катаев, И. Ильф и Е. Петров, Ю. Олеша, М. Кольцов, К. Паустовский, А. Тарковский

В газете печатались

В. Маяковский, Д. Бедный, Э. Багрицкий, В. Лебедев-Кумач, В. Распутин, В. Ганичев, В. Карпов, В. Белов, и др.

ФГУП РАМИ «РИА Новости» © 2007
Любое использование этой публикации возможно только с письменного согласия ФГУП РАМИ «РИА Новости»
По вопросу использования обращаться по телефону +7 (495) 981-6601 (# 7251) или e-mail: infographica@rian.ru





нарасхват разбирали первый номер, который стоил 20 копеек. Заголовки этого выпуска были такими: «Рабочий класс и текущий момент», «Рабочий контроль», «Наш союз и безработица».

Первые два года изданию было туго. Вышло всего девять номеров, из них шесть были объединенными – за два или три месяца. Правда, два праздничных (к годовщине Октябрьской революции и 1 мая 1919 года) удалось выпустить цветными. В 1919 году «Гудок» прекратил свое существование, а его работники перешли в журнал «Железнодорожник».

«ГУДОК» МОСКОВСКИЙ

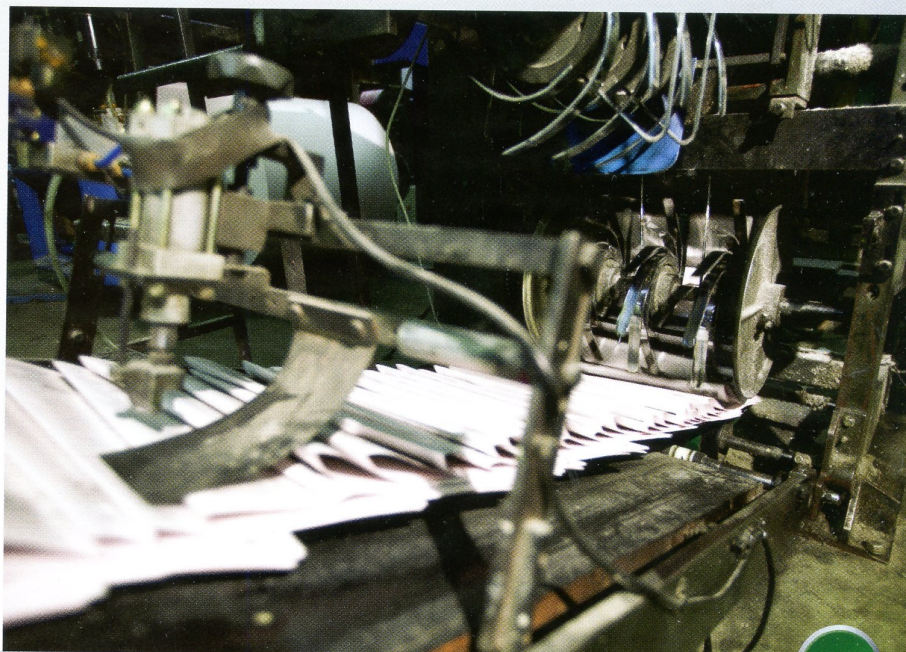
Весной 1920 года «Гудок» возродился в Москве. Первый номер вышел 11 мая. Издатели – Главное политическое управление путей сообщения (Главполитпуть) и Всероссийский профессиональный союз железнодорожников. Первый редактор новой газеты «Гудок» Лев Сосновский так записал задачи, которые перед ними ставило высшее руководство: «Оповещать весь путевый мир и всю страну о жизни нашего транспорта – каждой дороги, каждого участка, мастерской, области, реки, района, затона и пр.».

Структура четырехстраничной газеты была такова. На первой ее полосе (так называют журналисты газетную страницу) можно было прочесть декреты правительства, отчеты со съездов,

▲ Фотография из газеты «Гудок» от 20 января 1972 года. Старший экономист В. В. Бухтияров (справа) общается со слесарями в цехе вагонного депо.

▼ Кроме общего «Гудка», железнодорожники разных регионов читают местные корпоративные газеты: «Транссиб», «Уральская магистраль», «Железнодорожник Поволжья» и другие – всего 16.

речи и доклады политических деятелей, на второй и третьей – материалы, непосредственно связанные с железнодорожной сферой, а на четвертой помещались письма читателей, стихи, фельетоны, карикатуры и сатирические заметки. Вот эта четвертая полоса создала в то время «Гудку» необычайную популярность. В 1925 году тираж газеты уже составлял 305 тыс. экземпляров. То есть отраслевое издание занимало четвертое место после всесоюзных партийных газет – «Правды», «Известий» и «Рабочей газеты».





ЛЕГЕНДАРНАЯ ЧЕТВЕРТАЯ ПОЛОСА

В начале 1920-х «Гудок» открывает свои страницы для всех, кто умеет писать и имеет свой взгляд на актуальные темы. Причем не только связанные с железной дорогой. Что немало важно в тот голодный период, редакция платит своим постоянным авторам. И на четвертой полосе собирается весь цвет молодой русской литературы: Михаил Булгаков, Юрий Олеша, Илья Ильф и Евгений Петров (они встретились именно здесь, в «Гудке»), Арсений Тарковский, Валентин Катаев. Они пишут прозаические и стихотворные фельетоны, обрабатывают письма читателей, превращая их порой в блестящие

▲ Илья Ильф работал в «Гудке» с 1923 по 1928 год, а Евгений Петров – в 1926–1928 годах. В этот период, буквально за полгода, в 1928-м, они написали знаменитый роман «Двенадцать стульев».

ИНТЕРЕСНО

Михаил Булгаков, известный сегодня как автор романа «Мастер и Маргарита», работал в «Гудке» с апреля 1922 года по август 1926-го. Именно за это время он написал роман «Белая гвардия» и повесть «Записки на манжетах». В более позднем «Театральном романе» Булгакова «Гудок» фигурирует под названием «Пароходство». А сам процесс создания фельетона автор, со свойственным ему остроумием и преувеличением, описывал так: «...сочинение фельетона строк в семьдесят пять — сто занимало у меня, включая сюда курение и посвистывание, от 18 до 22 минут. Переписка его на машинке, включая сюда и хихиканье с машинисткой, — 8 минут. Словом, в полчаса все заканчивалось...» Тем не менее всякий раз получалось нечто необычное, новое по форме: транспортный рассказ, рассказ-фотография, история в документах, дневник, письмо, любовный роман, уголовный роман, пьеса, монолог, диалог и даже поэма в стихах.

миниатюры, смешные и саркастические. И чем острее и оригинальнее публикации, тем больше писем приходит от читателей. Также здесь публиковали свои произведения Владимир Маяковский, Сергей Есенин, Константин Паустовский, Самуил Маршак.

С одной стороны, будущим знаменитостям мешала газетная текучка. С другой стороны, газета была не только их банком (обеспечивала хоть какой-то постоянный доход), но и мастерской, где они оттачивали свое остроумие, набирали невероятные факты из реальной жизни, знакомились с удивительными характерами.

ДОМ, КОТОРОГО УЖЕ НЕТ

Вознесенский переулок, 7 — по этому адресу в двухэтажном доме в пять окон располагалась в начале своей деятельности редакция «Гудка». Здесь же было и общежитие для работников, которые не имели никакого жилья. Такими были Юрий Олеша и Илья Ильф. Они жили в комнатках с фанерными тонкими стенками, по словам Олеши, похожими на спичечные коробки. Евгений Петров вспоминал: «Нужно было иметь большое воображение и боль-





КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Издательский дом «Гудок» выпускает, кроме самого «Гудка», специализированное приложение о работе железнодорожных администраций СНГ, стран Балтии, Монголии, Финляндии и Восточной Европы – «Гудок 1520», журнал «Пульт управления» и в пятницу газету «Гудок» объединяет с региональными железнодорожными газетами, которых 16. Среди них самая старая и до сих пор самая популярная – «Московский железнодорожник», который выходит с 1877 года.

шой опыт по части ночевки в коридоре у знакомых, чтобы назвать комнатой это ничтожное количество квадратных сантиметров, ограниченное половинкой окна и тремя перегородками из чистой фанеры. Там помещался матрас на четырех кирпичах и стул. Потом, когда Ильф женился, ко всему этому был добавлен еще и примус». Через четыре года дружба-писатели именно это общежитие «Гудка» изобразили как Общежитие имени монаха Бертольда Шварца в романе «Двенадцать стульев», где нашли временный приют аферисты и закончил свой век Остап Бендер. В начале 2000-х годов ушло в небытие и здание редакции «Гудка».

▼ В газете «Гудок» было напечатано более 120 репортажей, очерков и фельетонов Михаила Булгакова.

В ВОЕННОМ РЕЖИМЕ

Во время Великой Отечественной войны газета не просто продолжала выходить, но стала еще более авторитетной. Ее статьи перепечатывали другие газеты, даже «Правда», центральный орган Коммунистической партии. В декабре 1941 года «Правда» дала целый обзор газеты «Гудок». Журналисты «Гудка» действительно ничего не жалели для победы. Не только таланта, сил, но и самой жизни. Ведь, отправляясь с профессиональным заданием на фронт, корреспонденты всякий раз рисковали не вернуться. Порой так и случалось. Борис Лесин, заведующий Ленинградским отделением газеты, погиб при выполнении задания редакции в авиакатастрофе в сентябре 1943 года. Военный корреспондент Александр Букаев, прикомандированный редакцией к 31-му Горьковскому дивизиону бронепоездов, погиб во время авианалета 12 мая 1942 года.

Многие шли и воевать. Например, Самуил Коган, заведующий отделом редакции, на фронте был помощником начальника штаба стрелкового полка и погиб в октябре 1941 года. Корреспондент Меер Бернштейн, командовавший стрелковым взводом, погиб 26 августа 1942 года.

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

Каждый последующий этап истории страны и ее железных дорог менял конкретную тематику, характер, стилистику газеты. Собственно, она стала летописью развития отечественного железнодорожного транспорта и жизни в целом. На ее страницах главные проблемы – техническое перевооружение магистралей, совершенствование организации перевозочного процесса: электрификация железных дорог в сочетании с широким внедрением тепловозной тяги взамен малоэкономичной паровой, оснащением стальных магистралей современными типами вагонов, механизацией и автоматизацией производственных процессов, усилением путевого хозяйства, средств связи, ремонтной базы. Однако «Гудок» по-прежнему не замыкается в рамках одной отрасли, международная, экономическая и культурная жизнь также находит отражение на его страницах.

В XXI веке «Гудок» придерживается тех же принципов, что и почти сто лет назад, хотя из простой газеты превратился в издательский дом и, естественно, использует современные формы и средства.

Сегодня газета «Гудок» печатается в 25 городах, выходит в полноцветном дизайне пять раз в неделю на 8–12 полосах тиражом 240 тыс. экземпляров. У нее есть своя интернет-версия. Учредителем газеты является ОАО РЖД. В газете «Гудок» по состоянию на декабрь 2012 года работали около 250 человек, в том числе около 100 журналистов.



1891-1940

об

СКОРО В ВЫПУСКЕ 42:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Ящики для яблок, деревянная ограда, поленница – эти детали оживят приусадебный участок.

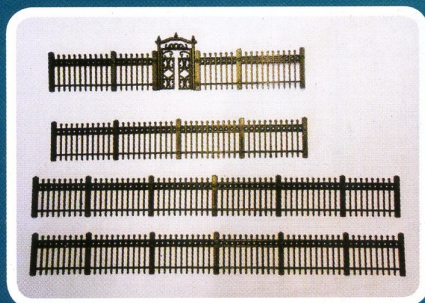
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Пятьдесят грузовых и пассажирских электровозов серии Ф французские компании выпустили и отправили в 1959–1960 годах в СССР.

ПОД СТУК КОЛЕС

Каждая новая версия французских скоростных поездов TGV превосходит предыдущую. Производительность уже второго поколения удалось увеличить почти вдвое.

С выпуском 42:



ИЗГОРОДЬ



БОЛЬШАЯ ЕЛЬ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru