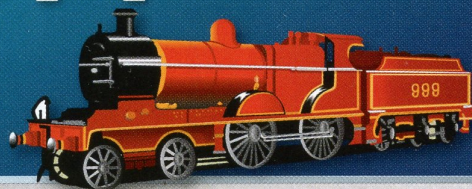
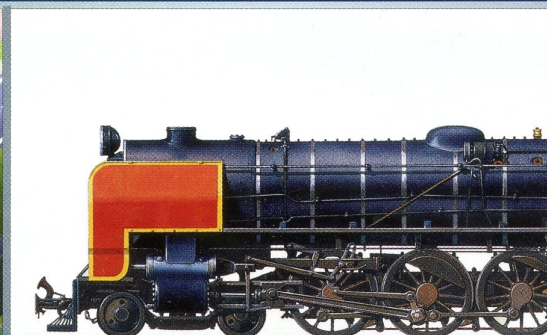
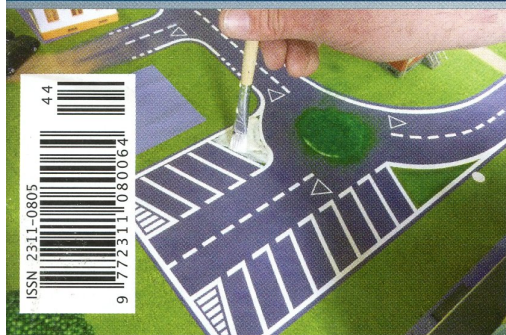


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



44

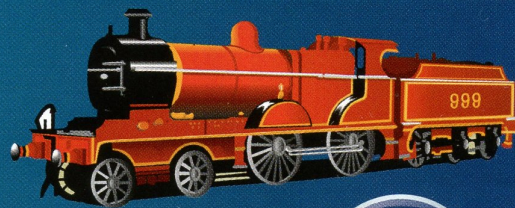


ОФОРМЛЕНИЕ
ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ УР ТИПА 2'С1

БЕЛОРУССКИЙ ВОКЗАЛ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



44

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3–5

Оформление проезжей части

Сделайте аккуратный травяной покров на газончиках, оформляющих проезжую часть, – и она приобретет законченный вид.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6–11

Паровоз серии YP типа 2'С1

В паровозах серии YP для индийских железных дорог соединились черты американских и английских локомотивов.

ПОД СТУК КОЛЕС

12–15

Белорусский вокзал

Этот вокзал называют воротами на запад: он связывает Москву с городами Белоруссии и некоторых других стран Европы.



РОССИЯ

Отдел по работе с клиентами
Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: www.eagle-moss.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.eagle-moss.ru.

Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: shop.eagle-moss.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.eagle-moss.ru

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 44

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@eagle-moss.ru
www.eagle-moss.ru

Главный редактор:
Павел Звонов

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен
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 Едішенз»

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@eagle-moss.com.ua

Адрес для писем:
а/я 37, г. Киев, Украина, 01054
Главный редактор и ответственный
за выпуск: Юлия Коваль

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен»,
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 дистрибьютор:

ООО «РЭМ-ИНФО», переулок
Козлова, д. 7, г. Минск, РБ, 220037,
тел.: (+375-17) 297-92-74

Отпечатано в типографии

Univest Print
ООО «Университетский Маркетинг»
19104, г. Киев, ул. Демитриевская, 44 Б

Тираж: 16 700 экз.

Сдано в печать 28.05.2015

© 2015 Eagle-moss Ltd.

Право пользования принадлежит
ООО «Иглмосс Эдишинз»
и ООО «Иглмосс Едішенз».

Иллюстрации:

3–5 © Club Internacional del Libro,
Curato Oscuro Fotografos; 6–10
© Club Internacional del Libro, 12–
15 © Фотобанк Лори, © частный архив.

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.

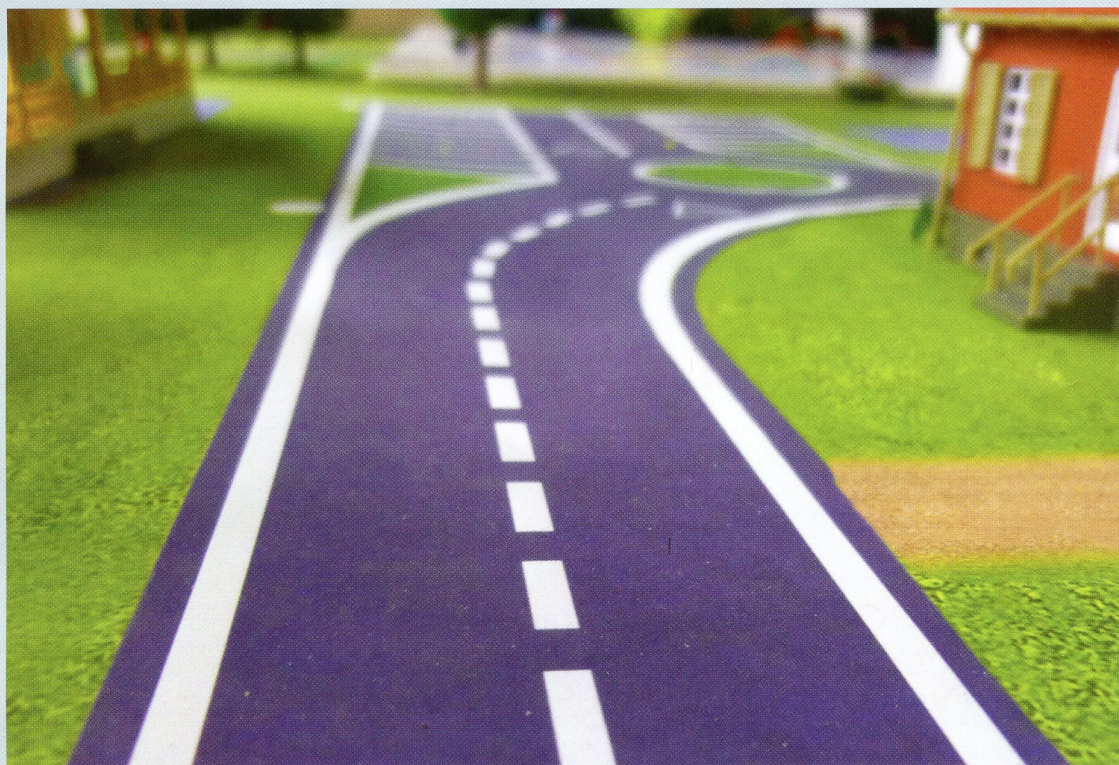
www.eagle-moss.ru



Оформление проезжей части

С этим номером вы получили семафор и пакет темно-зеленой травы. Отложите пока семафор и храните его в надежном месте. Вы его установите на одном из последних этапов сборки. А искусственную траву можно

использовать сразу. Сегодня мы напомним о некоторых нюансах работы с ней. Если у вас осталась трава, светлая или темная, из пакетиков, полученных с предыдущими номерами, самое время задействовать и ее.



Материалы и инструменты

- Клей ПВА
- Кисточка
- Распылитель
- Искусственная трава



1

Разные оттенки зеленого на газонах сделают вашу модель более реалистичной и живописной. Можно использовать светло- и темно-зеленую траву по отдельности, а можно смешивать в разных пропорциях, чтобы получить разные тона цвета.



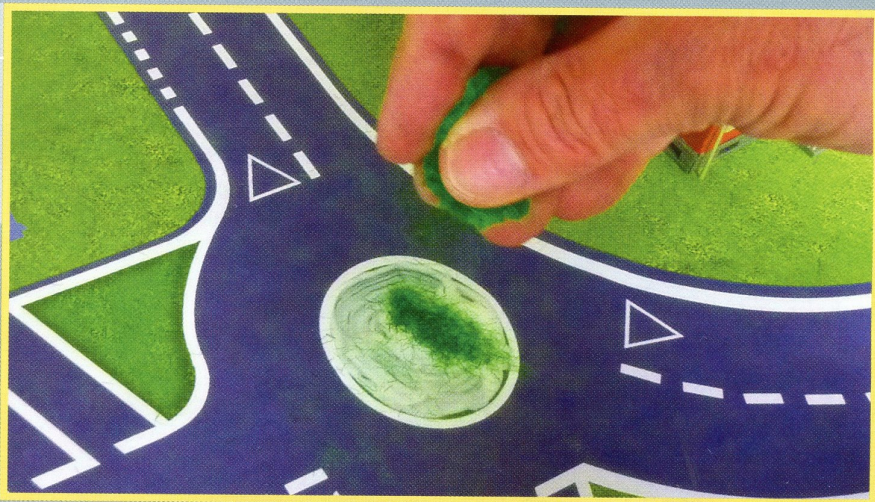
2

Посмотрите внимательно на свой макет. Возможно, какие-то небольшие участки, окрашенные зеленым, вы еще не засеяли травой. Например, круглый газончик при въезде на парковку. Покройте его клеем ПВА.



3

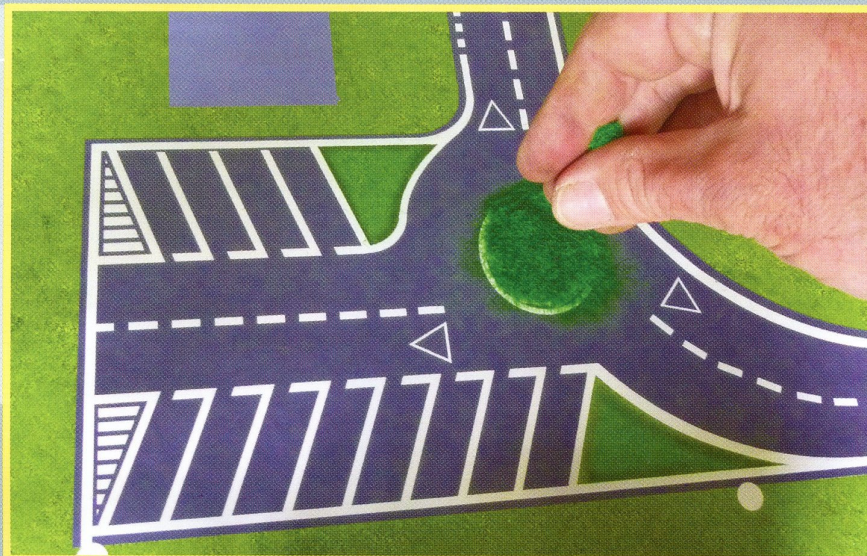
Равномерно посыпьте искусственной травой, пока клей не высох, и прижмите рукой, как это описано в номере 14.





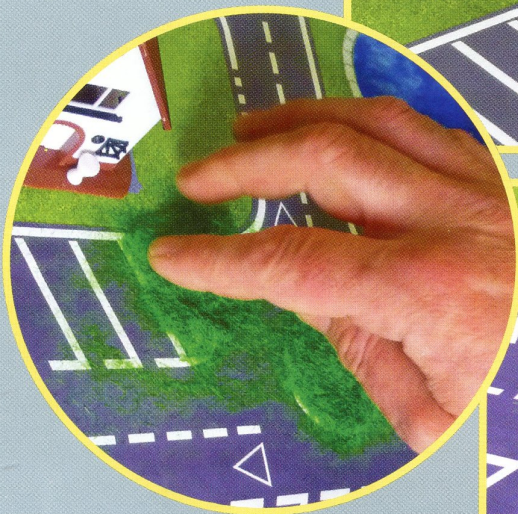
4

Когда первый слой травы хорошо приклеится, опрыскайте его сверху из пульверизатора смесью клея и воды. Обильно посыпьте травой, чтобы получилась пышная горка, и закрепите опять смесью из пульверизатора. У вас получится рельефный газончик, который придаст своеобразие этой части модели.



5

Покройте ровным слоем травы другие оставшиеся «незасеянными» небольшие газоны. Когда клей высохнет, сдуйте не приклеившуюся траву.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

Проверьте, не повредили ли вы травяной покров, когда сажали деревья, устанавливали дома или фигурки людей. Используя тонкую кисточку или пульверизатор и остатки травы, вы можете ликвидировать все повреждения.

44

Паровоз серии YP типа 2'C1

Железные дороги Индии, 1950 год



Железные дороги Индии создавались преимущественно на британские деньги, а потому и подвижной состав сначала поступал из Англии. Каждая железнодорожная компания ориентировалась исключительно на собственные нужды и оставляла конструктивные детали на усмотрение разработчиков.

В 1924 году был образован Индийский комитет по стандартизации локомотивов, чтобы разрабатывать единые технические характеристики для локомотивов всех железных дорог в стране (кроме некоторых специальных линий в горной местности). Серия X предназначалась для широкой колеи, Y – для метровой и Z – для колеи шириной 762 мм. Эту политику удалось провести в жизнь, но не столь последовательно, как первоначально предполагалось. Так, некоторые операторы, прежде всего Нагпурская железная дорога в штате Бенгалия, добились разрешения на продолжение закупок иных локомотивов для своих «особых потребностей».

КОНСТРУКТИВНЫЕ КРИТЕРИИ

Индийские угли обладают относительно низкой теплотворной способностью и высокой зольностью. В проектируемых мощных локомотивах для их оптимального сжигания требовались большие огневые коробки, в идеале в сочетании с камерой сгорания. А для восприятия дополнительной нагрузки неизбежным стало появление новых поддерживающих осей. И если в начале 1920-х годов крупнейшими машинами, служившими для всех видов перевозок на широкой и метровой колее, оставались локомотивы 2'C (2-3-0) и 2'D (2-4-0), то теперь весь пассажиропоток должны были взять на себя паровозы 2'C1 (2-3-1), а тяжелые товарные составы на широкой и стандартной колее – 1'D1 (1-4-1).

Проектируемые локомотивы принадлежали к лучшим образцам тогдашнего британского инженерного искусства. При этом особенно обращали на себя внимание листовые рамы, чья специальная рессорная подвеска удовлетворяла требованиям далеких от совершенства рельсовых путей в Индии. В разработке подробных рабочих чертежей ведущую роль сыграл прославленный английский локомотивостроительный завод «Вулкан Фаундри».

Для метровой колеи вначале построили два варианта паровоза «Пасифик» (серии YB и YC) и версии 1'D1 (серия YD). Локомотивы 2'C1 обладали максимальным осевым давлением на рельсы, 10 и 12 т, давлением в котле 12,3 бар и тяговой мощностью от 73,73 до 87,76 кН. Поскольку завод «Вулкан Фаундри» был загружен другими заказами, индийские железные дороги заключили контракты также с компаниями континентальной Европы, и один из первых 27 «Пасификов» серии YB был изготовлен в Германии.

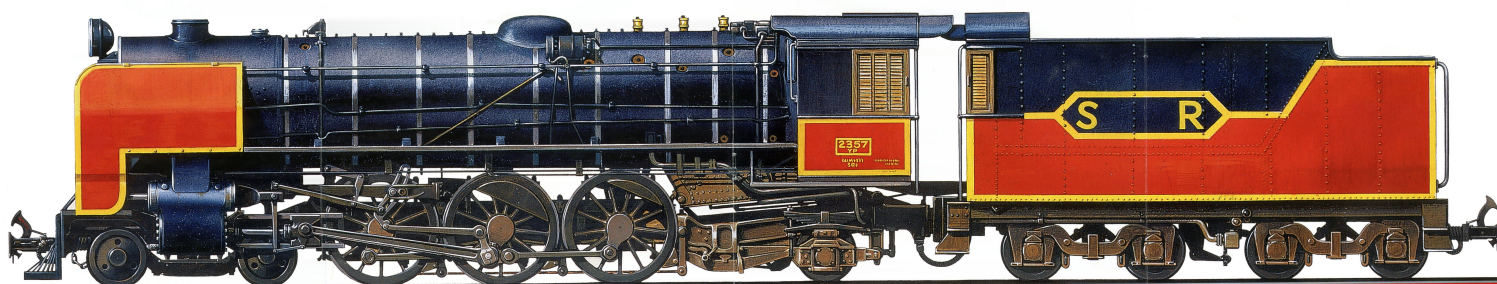
ЗНАКОМСТВО С АМЕРИКАНСКОЙ ТЕХНИКОЙ

Во время Второй мировой войны локомотивный парк на участках метровой колеи в Ассаме и по другую сторону границы штата Брахмапутра пополнился за счет локомотивов MAWD 1'D1 с различных заводов США. Индийские железнодорожные компании впервые столкнулись со всей мощью достижений американской локомотивной техники и заинтересовались ею.

В 1947 году компания «Балдвин Локомотив Воркс» начала поставку в Индию «Пасификов» для широкой колеи. Локомотивы получили обозначение WP и вместе с WG 1'D1 представляли самые крупные образцы новой серии W. У американской техники они позаимствовали такие детали, как брусковые рамы, стальные огневые

Паровоз серии УР типа 2'С1

Железные дороги Индии, 1950 год





коробки, термосифоны типа Николсона, водяные трубы и камеры сгорания. От британской традиции взяли золотники с длинным ходом. Два года спустя Джодхпурская железная дорога, расположенная в самом сердце сети метровой колеи, в районе близ пакистанской границы, уже самостоятельно заказала «Пасифики» в компании «Балдвин», и им было присвоено обозначение НР.

Для снижения веса до 10,5 т в соответствии с расчетным максимальным осевым давлением на рельсы локомотивы НР также оснастили огневыми коробками из стали. Камера сгорания и водяные трубы увеличивали поверхность нагрева. Давление в котле составляло 13,79 бар. Рассчитанные с целью оптимизации потока пара 254-мм золотники были особенно велики в сравнении с 394-мм цилиндрами. Диаметр ведущих колес равнялся 1295 мм. Для сокращения расходов по техническому обслуживанию все оси оснастили роликовыми подшипниками.

МОДИФИКАЦИЯ ДЛЯ МЕСТНЫХ ДОРОГ

Эти десять локомотивов произвели большое впечатление на Центральное правление службы стандартизации Индии. Последовал заказ на 20

опытных образцов «Пасификов» класса УР. Исполнение базировалось на нагпурской конструкции, но модифицированной для более широкой сферы применения. Диаметр ведущих колес увеличили на 76,2 мм и вместо роликовых подшипников ведущая ось теперь вращалась на подшипниках скольжения. Лишь тележки, опорные мосты и оси тендера снабдили подшипниками качения. Это обеспечивало компенсированную подвеску ведущих осей по отношению к опорным мостам.

В результате модификации котла увеличился пароперегреватель и улучшались пропорции труб. Для оптимизации циркуляции воды огневую коробку оснастили дополнительными термосифонами типа Николсона, а также двумя водяными трубами. Давление в котле удалось увеличить до 14,5 бар. Вырезанные из стальных плит опорные рамы толщиной 8,9 см прикручивались с заднего конца к открытой литой стальной раме, проходившей под огневой коробкой и с обеих сторон от зольника. Чтобы сохранить осевое давление на рельсы близким к 10,5 т, проступные плиты и кабину машиниста изготовили из алюминиевых листов и компонентов. Вдоль дымовой коробки установили обтекатели, но скорее ради шика, нежели из необходимости.

Самая успешная модель

Прототипы получили удовлетворительную оценку, и заказ на 300 локомотивов разместили в Германии и Великобритании. Поставки начались в 1952 году. Позднее все подряды на строительство передали на недавно возведенный индийский локомотивостроительный завод «Тата Инжиниринг энд Локомотив Компани Лимитед». Он находился в непосредственной близости от организационного филиала предприятия, сталелитейного завода под городом Джемшедпур в штате Бихар. В итоге серия УР насчитывала 871 локомотив. Эти машины служили вплоть до конца 1990-х годов.

Основным цветом их окраски был черный с полосами полированной нержавеющей стали в окаймлении котлов. Однако железные дороги любили украшать локомотивы на свой вкус. Вклад в отделку нередко вносили и сами машинисты.

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1950
Производители:	«Балдвин Локомотив Воркс», США, «Краусс-Маффай», Германия, «Норт Бритиш Локомотив Компани Лимитед», Великобритания, «Тата Инжиниринг энд Локомотив Компани Лимитед», Индия
Заказчик:	Центральное правление службы стандартизации Индии
Всего выпущено локомотивов:	871
Нагрузка на ось, т:	10,5
Тяговая мощность, кН:	82,07
Диаметр ведущих колес, мм:	1372
Площадь колосниковой решетки, м²:	2,6
Диаметр котла, мм:	1575
Общая длина, мм:	19 088
Уголь, т:	9,5

Белорусский вокзал

За свою более чем вековую жизнь этот вокзал не раз менял облик и имя. Прежде чем стать Белорусским, он был Смоленским, Брестским, Александровским и Белорусско-Балтийским.

В 1860-е годы от Тверской заставы на западе Москвы началось строительство Московско-Смоленской железной дороги, которая вела к Смоленску, от него – к Бресту и Варшаве. Смоленские промышленники охотно вкладывали средства в этот проект: хорошее транспортное соединение с Москвой было выгодно. Самое удобное место для станции и вокзала в Москве было у Тверской заставы. Отсюда можно было протянуть соединительную ветку к Николаевской железной дороге. Кроме того, эти земли не приносили городу никакого дохода. Правда, дорога как раз должна была пройти через место проведения скачек. Коннозаводчики написали прошение председателю Императорского московского скакового общества князю В. А. Долгорукову, но оно было отклонено ввиду важности строительства, и ипподромам пришлось потесниться.

▼ В правом крыле здания находится вход на станцию метро «Белорусская».

СМОЛЕНСКИЙ

В 1868 году начали строить однопутную дорогу, одновременно из Смоленска и Москвы, а в следующем – вокзал. Дело шло быстро, и 19 сентября 1870 года торжественно открыли и Московско-Смоленскую железную дорогу, и вокзал. В Москве он был шестым по счету и вторым по размерам (после Николаевского). Имя автора проекта не сохранилось, как и само здание. Но судя по фотографии, это была довольно интересная архитектура. Стиль строения можно назвать неорусским. Входы были выполнены в виде монументальных арок, некоторые окна объединены парами, главный вход украшали башенки с шатровыми крышами. Высокие зеленые кровли, желтые стены с белыми и красными деталями делали здание праздничным, живописным и выгодно отличали его от бесцветных Рязанского и Ярославского вокзалов.





БРЕСТСКИЙ

В 1871 году железная дорога достигла Бреста, линия в 1100 км стала самой длинной в стране, а вокзал переименовали в Брестский. Среди московских вокзалов он был наиболее приближен к императору. Отсюда государь отправлялся в свой подвездной Петровский дворец.

Именно поэтому при подготовке к коронации Николая II справа от основного здания для встречи царской семьи выстроили Императорский павильон. Его проект принадлежал модному в то время архитектору Л. Н. Кекушеву. Павильон представлял собой деревянный терем. Он делился на три части: в центральной была приемная, от нее в обе стороны расходились крытые застекленные галереи, за ними следовали до самой платформы проходы крытые, но без стекла. Внутри стены и потолки были обиты тиком стального цвета, украшены золоченым орнаментом. Над входом красовался рельефный государственный герб, а выход на вокзальную площадь застилал бархатный ковер.

Вокзал и павильон действовали до 1908 года, когда было решено строить новое, более современное, а главное, большое здание.

НОВОЕ ЗДАНИЕ

К XX веку железнодорожные перевозки выросли, и стали нужны станционные сооружения других масштабов. В 1890-х годах железная дорога стала двухпутной, а платформа отправления была одна. Вокзал не мог как следует обслужить пассажиров даже одного поезда. Да и по сравнению с появившимися к тому времени новыми современными Ярославским или Казанским вокзалами Брестский выглядел устаревшим. Еще в 1898 году принципиально решили заменить его. Инженер И. И. Струков, занимавший пост архитектора Александровской железной дороги, составил эскизный проект перестройки, но приступить к практической реконструкции удалось лишь через девять лет.

Специалисты считают, что Брестский вокзал вышел не столь эффектным и гармоничным, как, допустим, тот же Ярославский. Однако с этим можно и поспорить. Уже сам план вокзала делал его оригинальным. Два симметричных корпуса поставлены под тупым углом друг к другу, соединены центральной вставкой и издали восприни-



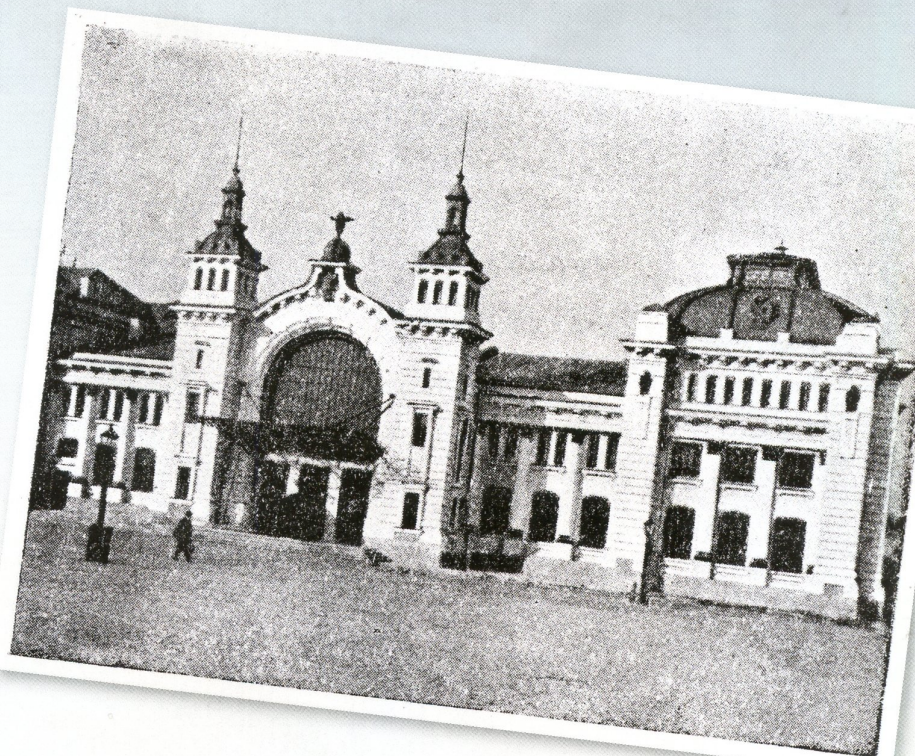
▲ Оригинальный павильон вокзала, выстроенный специально для коронации Николая II, не сохранился до наших дней.

маются плавной дугой. Середина здания, как раз угловая часть, была предназначена для высочайших особ и называлась Царским углом. Сегодня от его некогда чрезвычайно богатых интерьеров почти ничего не сохранилось.

В левое крыло, для пассажиров первого и второго классов, вход был с площади и с платформ через просторный, 250 кв. м, вестибюль. Над обоими входами сияли большие полукруглые окна. Полуциркулярная кровля вестибюля держалась на металлических арках. Они оставались на виду и вносили некоторый мотив промышленной архитектуры, которая как раз входила в моду и на вокзале была вполне уместна. В этом же крыле были залы ожидания, парикмахерская и ресторан для «чистой публики». К левому крылу под прямым углом примыкал вытянутый дворовый корпус со служебными помещениями.

Правое крыло предназначалось для пассажиров третьего класса и было скромнее. На Брестском вокзале, в отличие от других, было два багажных отделения, свое в каждом крыле. Это создавало некоторые неудобства. Но что поделать, если обычное место этого отделения здесь занял Царский угол.

▼ В конце XIX века Белорусский вокзал назывался Брестским.



ИНТЕРЕСНО

Долгое время парикмахерская была обязательной принадлежностью более-менее приличного российского вокзала. Многие поездки затягивались надолго, а побриться в вагоне не было возможности. Пассажиры пользовались долгими стоянками, чтобы привести себя в порядок. Так что парикмахеры на вокзалах были нарасхват.

НЕУДОБНАЯ СОСЕДКА

Площадь, которую с одной стороны будто обнимает вокзальный комплекс, москвичи обычно называют площадью Белорусского вокзала (это было ее официальным именем с 1932 по 1990 год). Но раньше она называлась Тверская застава или площадь Новых Триумфальных ворот, и в наши дни историческое имя вернули. Здесь действительно стояла Триумфальная арка в честь победы в 1812 году. С 1814 года – деревянная, а с 1834-го – каменная, по проекту архитектора О. И. Бове.

Это архитектурное сооружение навредило новому железнодорожному соседу. Дело в том, что архитектор Струков вместе с вокзалом проектировал путепровод через железнодорожные пути. Слишком высокий, он грозил полностью перекрыть вид на Триумфальную арку со стороны Тверской-Ямской она бы смотрелась уже на фоне не светлого неба, а темного виадука. Чтобы сделать путепровод ниже, архитектор несколько заглубил пути. Из-за этого пришлось сделать ниже платформы, соответственно, пол

▼ В 1937 году на Белорусском вокзале москвичи встречали летчиков В. Чкалова и М. Громова после их триумфального перелета через Северный полюс, а в 1938-м – покорителей Арктики во главе с И. Папаниным.





первого этажа вокзала. Таким образом, все здание оказалось стоящим в выемке. Безусловно, это не улучшило его восприятие в ансамбле площади.

Досаднее всего то, что жертвы оказались напрасными. В 1936 году в ходе реконструкции площади арку временно разобрали, но так и не поставили вновь на место. Только через 30 лет ее восстановили. Правда, в другой части города, на Кутузовском проспекте (ныне площадь Победы), и в несколько измененном виде.

АЛЕКСАНДРОВСКИЙ

Первую очередь нового вокзала открыли 25 мая 1910 года, а левое крыло – почти через два года. Площадь здания была в три раза больше прежней. Постройка из железа и бетона, более безопасная в пожарном отношении, и эстетически не отставала от своего времени. Все элементы фасада: огромные застекленные арки над входами, изящные башенки со шпилями, ряды частых узких окон вверх и больших полукруглых внизу, регулярные колоннады в два этажа, разноуровневые кровли, то куполообразные, то шатровые, то сводчатые – все это соединяло черты и псевдоготики, и ампира,

и неоклассицизма. Восхищение вызвала не только выразительная архитектура и отделка интерьеров, но и новейшее техническое оборудование: телеграф и билетные кассы. Впервые в Москве здесь появились аппараты, печатающие железнодорожные билеты.

В год окончательного открытия нового Брестского вокзала страна отмечала столетие победы над Наполеоном. По Высочайшему Его Императорского Величества соизволению Московско-Брестскую железную дорогу переименовали в Александровскую. Соответственно стали называть и вокзал, а паровозы и вагоны отныне украшались объемными вензелями императора Александра I.

ВОРОТА НА ЗАПАД

Белорусский вокзал расширяли и перестраивали в 1938, 1976, 2009 годах. Теперь это большой современный комплекс, с новыми залами для пассажиров, тоннелями для выхода в город и метро, с 11 путями и 7 платформами. Каждый час услугами вокзала пользуются более 1,5 тыс. человек.

В соответствии со своим названием вокзал отправляет поезда в Минск, Брест, Гродно, Гомель, Полоцк и принимает обратные. С Белорусского уходят составы, связывающие Москву с некоторыми европейскими столицами и даже средиземноморским курортом – Ниццей. Внутривосточные поезда дальнего следования отсюда ходят до Смоленска, Рыбинска (с прицепными вагонами до Углича и Весьегонска), Калининграда и Анапы (через Тулу, Курск, Воронеж, Ростов-на-Дону). С 2009 года от Белорусского вокзала ходит экспресс до аэропорта Шереметьево. Здесь начальная (или конечная) станция пригородных электричек Смоленского направления – до Вязьмы, Усова, Одинцова, Голицына, Кубинки, Можайска, Бородина, Гагарина, Звенигорода.

ПОЕЗДА, ОТПРАВЛЯЮЩИЕСЯ С БЕЛОРУССКОГО ВОКЗАЛА ИЛИ ПРОХОДЯЩИЕ (ТУДА И ОБРАТНО)

Москва – Минск
Москва – Брест
Москва – Вильнюс
Москва – Брест
Москва – Варшава
Москва – Ницца
Москва – Прага
Москва – Париж
Москва – Минск
Москва – Брест
Москва – Калининград
Москва – Смоленск
Москва – Полоцк
Москва – Гомель
Новосибирск – Минск
Москва – Гродно
Москва – Брест
Новосибирск – Брест
Москва – Анапа
Архангельск – Минск
Москва – Калининград
Москва – Рыбинск
Москва – Смоленск

◀ В начале XX века на площади перед вокзалом находился трамвайный круг, позднее – сквер с памятником Максиму Горькому.

КРУПНЫМ ПЛАНOM

В Первую мировую войну Брестский вокзал стал фронтовым. Отсюда шли эшелоны на передовую, сюда прибывали раненные, здесь для них открыли первые пункты питания. С 1922 года, после объединения Александровской и Московско-Балтийской дорог в Московско-Белорусско-Балтийскую, вокзал именовался Белорусско-Балтийским. В 1936-м получил свое современное название – Белорусский. Под этим именем он вошел и в историю Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Даже один из лучших советских фильмов о победителях-фронтовиках получил название «Белорусский вокзал». Именно здесь 29 июня 1941 года перед бойцами, отправлявшимися на фронт, прозвучала песня А. Александрова «Священная война». Здесь же в 1945-м Москва встречала эшелон из Берлина с советскими солдатами-победителями. Ежегодно в День Победы отсюда в белорусском направлении отходит Поезд памяти. В Воинском зале отражена история Белорусского вокзала в военные и послевоенные годы.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 45:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Если вы решили создать на своем макете осенние пейзажи, вам пригодятся разноцветные листья. Мы расскажем, как их сделать наиболее естественными.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Тендер-паровозы серии 57xx с колесами 1410-мм, предназначавшиеся для тяжелых маневровых работ на сортировочных станциях, служили почти исключительно на Большой западной железной дороге.

ПОД СТУК КОЛЕС

Кажется, паровозы с их дымом и громоздкими котлами, ушли в прошлое, но любители и профессионалы вновь и вновь восстанавливают старые модели. Так произошло и с баварским S 3/6 № 3673.

С выпуском 45:



НАБОР ФИГУРОК ЛЮДЕЙ



БЕЛЫЙ АВТОМОБИЛЬ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

