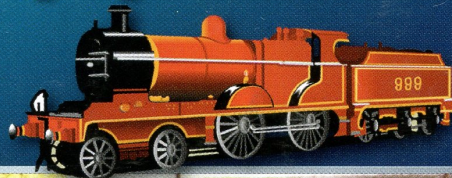


EAGLEMOSS
COLLECTIONS

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

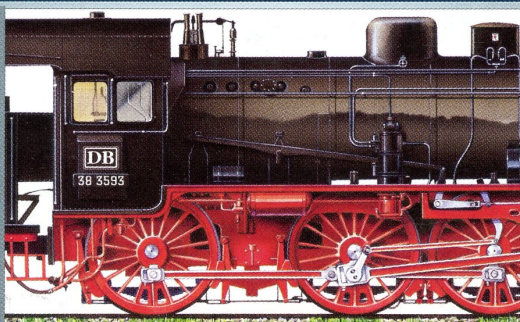
СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



1



Выходит еженедельно. Рекомендуемая цена – 79 руб.

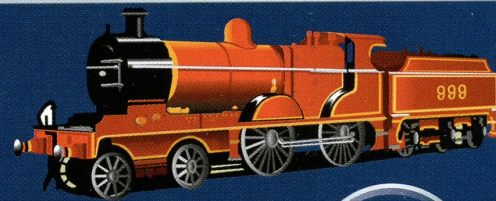


ВАЖНЕЙШИЕ СОВЕТЫ
ПО СОЗДАНИЮ МОДЕЛИ

ПАРОВОЗ СЕРИИ Р8 ТИПА 2-3-0,
ГЕРМАНИЯ

ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ
В МОСКВЕ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



1

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3–5

Начало проекта

Эти советы дают общее представление обо всем процессе сборки и объясняют, как пользоваться пошаговыми инструкциями.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6–11

Паровоз серии Р8 типа 2-3-0

Появившись в начале XX века, этот паровоз пережил две мировые войны и прослужил более 70 лет.

ПОД СТУК КОЛЕС

12–15

Ярославский вокзал

Построенный в 1902–1904 годах, этот самый оживленный из девяти московских вокзалов является начальной точкой знаменитой Транссибирской магистрали.



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» № 1

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 – 79 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 Едішінз»
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», г. Минск, ул. Дзержинская, 41 Б

Тираж: 241 000 экз.
Сдано в печать: 04.07.2014 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 Едішінз».

Иллюстрации:
3–5 © Club Internacional del Libro, Curato Oscuro Fotografos;
6–10 © Club Internacional del Libro;
12 © Fine Art Images/East News;
из частного архива;
13 © Фотобанк Лори;
© РИА Новости; 14 © GEOATLAS;
15 © РИА Новости.

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



Начало проекта

Процесс создания модели железной дороги может доставить не меньшее удовольствие, чем поездка в настоящем поезде. Еженедельно вы будете получать детали, необходимые для создания модели железной дороги, и подробные пошаговые инструкции о том, как правильно собрать рельсовый путь, соорудить здания, установить уличные фонари и т. д. Вы узнаете приемы, которые помогут эффектно оформить макет железной дороги, о которой вы, возможно, мечтали всю свою жизнь.

Эксплуатация и техническое обслуживание

Журналы предоставят вам все необходимые сведения для правильной эксплуатации и технического обслуживания рельсового пути, локомотивов и вагонов.



Улучшайте и расширяйте свою модель

Вы можете не ограничиваться созданием железной дороги, а продолжить декоративное оформление окружающего ее ландшафта, добавив деревья, газоны, разные сооружения, а также фигурки людей, животных. Советы экспертов, изложенные на страницах журналов, помогут вам в этом. Вы можете сделать свою железную дорогу настолько протяженной и сложной, насколько захотите.



ВАЖНЕЙШИЕ СОВЕТЫ

Прежде чем начать сборку любого элемента модели, осмотрите детали и внимательно прочтите инструкции. Перед тем как приступить к монтажу, подождите, пока вы получите все детали собираемого элемента. Только убедившись, что поняли, как крепятся все детали, приклеивайте или прибивайте их.

Инструменты и материалы

Все инструменты, которые понадобятся для сборки, как правило, есть в каждом доме, а материалы, не вошедшие в комплект поставки, такие как плита основания, легко приобрести в магазинах стройматериалов или хозяйственных отделах.



Основание

Первый шаг – сооружение основания макета и наклеивание плана. На нем вы увидите, где именно будет располагаться каждый из элементов вашего миниатюрного ландшафта, которые вы будете получать еженедельно по мере выхода коллекции.





Сооружение зданий

Особую привлекательность и реалистичность модели железной дороги придают различные здания, такие как жилые дома и вокзал. В пошаговых инструкциях есть советы и подсказки экспертов, гарантирующие превосходный результат.

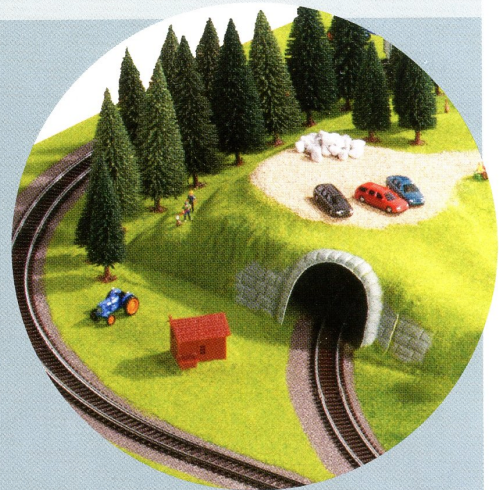
Электрическая схема

Электрическая система с напряжением 14 В, питающая энергией локомотив, а также обеспечивающая освещение зданий и улиц вашего макета, безопасна и проста в монтаже.



Детали пейзажа

С журналами серии вы получите миниатюрные искусственные деревья, траву и макет горы с тоннелем. В пошаговых инструкциях подробно описывается, как разместить эти элементы на макете так, чтобы пейзаж выглядел как настоящий.



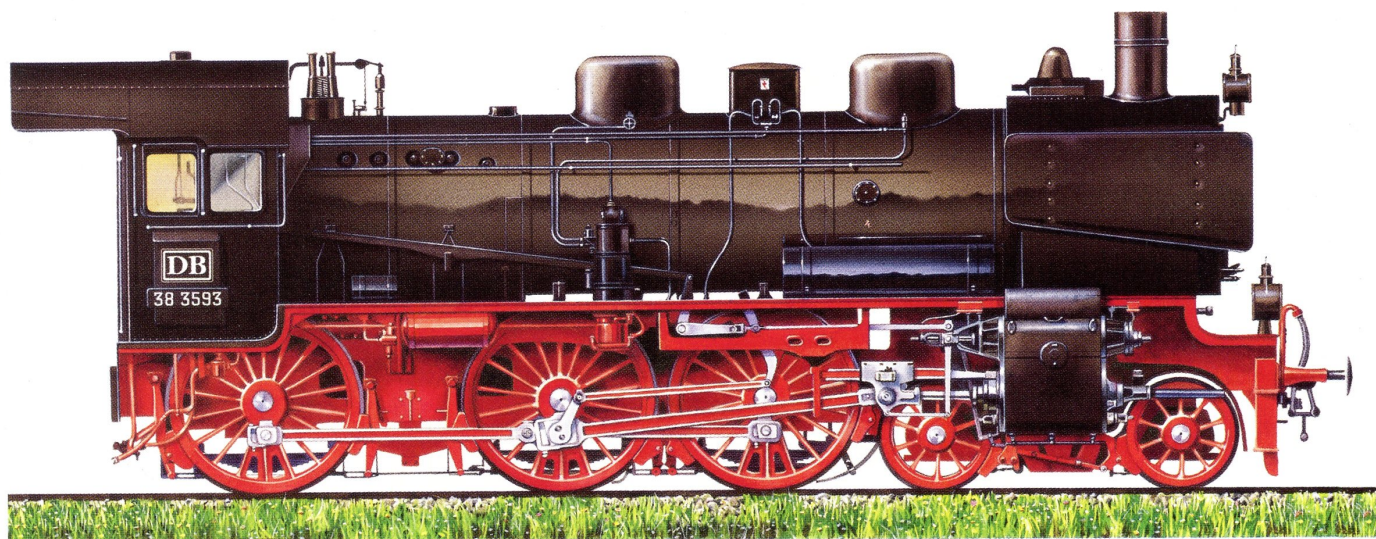
Моделируйте на свой вкус

После того как вы собрали макет железной дороги, ничто не мешает вам продолжить над ней работать. Вы сможете, например, искусственно состарить машины и постройки, добавить миниатюрные скалы и искусственную растительность. Инструкции подскажут, как еще можно усовершенствовать вашу железную дорогу.

1

Паровоз серии Р8 типа 2-3-0

Королевское прусское управление железных дорог (KPEV), 1906 год



Этот паровоз появился на свет в «золотом веке» развития железных дорог. Вместе с тем он стал свидетелем трагических событий мировой истории, прежде всего двух войн, потрясших большую часть планеты. Первоначально паровозы серии Р8 (позднее получившей известность в Германии как серия 38) разрабатывали как машины для скоростных пассажирских перевозок. Однако некоторые неточности в расчетах привели к тому, что серию рекомендовали для смешанных перевозок на второстепенных линиях. Применение этого паровоза оказалось гораздо шире первоначально задуманного конструкторами, и серия стала наиболее популярной и используемой на прусских железных дорогах.

НЕОБХОДИМОСТЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Паровоз стал политическим и экономическим оружием. Усовершенствования моделей, особенно на международных линиях, определялись как развитием конфликтов, так и заключением дипломатических союзов.

В марте 1883 года была реализована давняя великая железнодорожная мечта Европы – «Восточный экспресс», первый скоростной пассажирский состав межгосударственного европейского уровня. Позднее поезда стали доходить до Константинополя (ныне Стамбул), но из-за нежелания России пропускать по своей территории составы в Турцию приходилось пользоваться паромом.

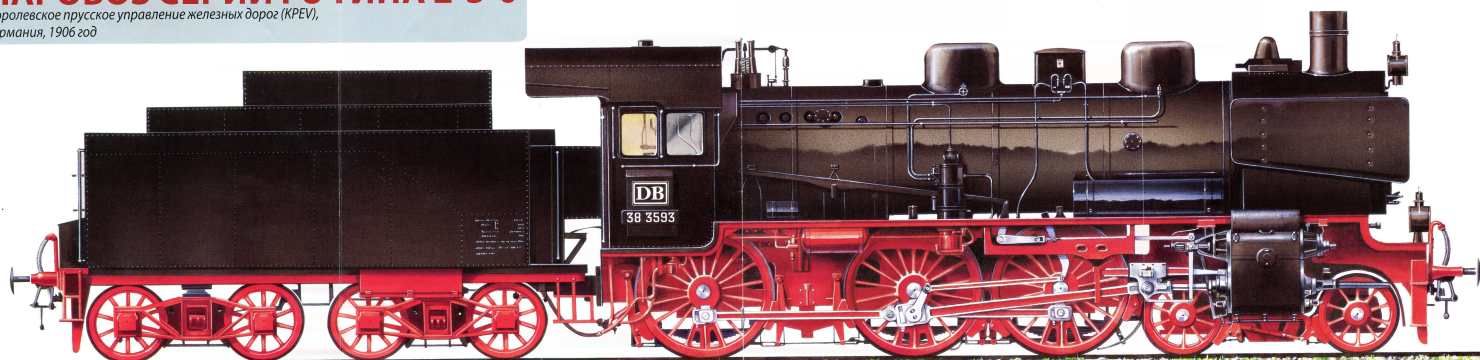
Позже, во время Первой мировой войны, поезда играли важнейшую роль в мобилизации войск.

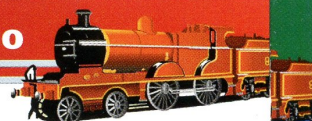
МАРШРУТЫ

Поезда ходили до 1914 года, и хотя после войны их движение возобновилось, маршрут, из-за произошедших в результате войны изменений государственных границ, пролегал иначе. Послевоенные политики стремились любой ценой избежать проезда по территории Германии и бывшей Австро-Венгерской империи, пользуясь для этого более длинным маршрутом через альпийский Симплонский туннель, а далее поезд шел либо в Грецию, либо на Балканы и в Турцию.

ПАРОВОЗ СЕРИИ Р8 ТИПА 2-3-0

Королевское прусское управление железных дорог (КРЭВ),
Германия, 1906 год





Путь локомотива через две мировые войны

Чтобы наглядно продемонстрировать значение паровозов серии Р8 для стран Европы в период двух мировых войн, достаточно отметить, что с 1906 по 1928 год было построено более 6000 подобных машин. Воистину, судьба подготовки данной серии напрямую зависела от развития вооруженных конфликтов. Если вначале большинство этих паровозов строилось для железных дорог Пруссии и несколько меньше для государственных железных дорог Ольденбурга, Мекленбурга и Бадена, то после Первой мировой войны немало машин отправилось во Францию и Бельгию в качестве послевоенных репараций. Во время Второй мировой войны в ходе натиска немцев на восток Европы туда же продвигался и подрастерявший уже к тому времени первоначальную элегантность паровоз. Он дошел до Чехословакии, Греции, Югославии, Польши, Румынии и России. Интерес к этим простым и мощным машинам значительно возрос. Созданные под эгидой Королевского прусского управления железных дорог (КРЕУ), позднее они вошли в линейку паровозов германских железных дорог: сначала Имперских железных дорог, а с 1945 года – Государственных железных дорог ФРГ.

ТРИ ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ УСТРОЙСТВА

По государственному заказу произвели большое количество паровозов, компенсируя огромные военные потери парка и покрывая репарации. Кроме того, большое число поврежденных паровозов реконструировали, причем их первоначальный облик значительно изменился в результате добавления дополнительных приспособлений и устройств.

Высокая эффективность и надежность этих локомотивов в значительной степени основывалась на сочетании трех основных механизмов: только что изобретенного тогда пароперегревателя, длинноходового цилиндрического золотника Шмидта (идеального дополнения к пароперегревателю) и уже постоянно использовавшегося парораспределительного механизма Вальсхарта. Изобретенному прусским физиком Вильгельмом

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1906
Производитель:	завод «Шварцкопф», Берлин
Тяговое усилие, кг:	12 140
Нагрузка на ось, т:	17,75
Цилиндры, мм:	(2) 575 × 630
Диаметр движущих колес, мм:	1750
Поверхность нагрева котла, м²:	143,3
Пароперегреватель, м²:	58,9
Давление пара, кг/см²:	12
Площадь колосниковой решетки, м²:	2,58
Топливо (уголь), т:	5
Вода, м³:	21,5
Сила сцепления, т:	52
Общий вес, т:	78,5
Общая длина, мм:	18 592

Шмидтом пароперегревателю предстояло стать основой не только этих паровозов, но и повлиять на общее развитие техники в мире. Первые испытания пароперегревателя провели в 1897 году, и, несмотря на неизбежные проблемы обкатки, он очень скоро продемонстрировал огромные преимущества по сравнению с преобладавшими тогда компаунд-машинами: расход воды паровоза с пароперегревателем оказался ниже на 30 %, а угля – на 12 %.

НАДЕЖНЫЙ И МОЩНЫЙ

Пароперегреватель стали часто устанавливать на различные паровозы, но не забыли и компаунд-машину, применявшуюся для движения на высоких скоростях. Хотя вопреки первоначальному замыслу паровоз не показал высоких скоростей, на заводе «Шварцкопф» удалось создать машину исключительной надежности, которая могла по ровной местности тащить до 700 тонн груза со скоростью до 80 км/ч, а при уклоне 10 тысячных – до 300 тонн со скоростью до 50 км/ч.

С распространением дизельных локомотивов число находившихся в эксплуатации паровозов серии Р8 стало быстро сокращаться. Так, в 1968 году в строю оставалось всего 73 машины, в основном на линиях к югу от Штутгарта.

В других странах, таких как Польша и Румыния, они прослужили до 1979 года. До сегодняшнего дня в различных музеях Германии сохранилось восемь паровозов этой модели.

Ярославский вокзал



▲ Портрет императора Александра II.
Художник Н. А. Лавров. 1873 г.

Этот вокзал занимает первое место по объему перевозок пассажиров в Москве. Он связывает столицу с севером России, Уралом, Сибирью, Дальним Востоком, столицами Китая, Монголии и Северной Кореи. Ежедневно он обслуживает около 300 пар поездов, а его пассажиропоток составляет 8 тыс. человек в час.

Ярославский вокзал расположен на Комсомольской площади. Он насчитывает 16 путей. Из них 2 обслуживают скоростные электропоезда «Спутник», 6 предназначены для транспорта дальнего следования, а по остальным 8 движутся пригородные. Электрички ходят до близлежащих городов Подмосковья: Мытищ, Юбилейного, Королева, Ивантеевки, Пушкино, Фрязино, Сергиева Посада, Щелково, Красноармейска, Лосино-Петровского, Хотьково. Поезда дальнего следования идут на север до Архангельска и на восток до Владивостока.

МОСКВА – СЕРГИЕВ ПОСАД

Вокзал как таковой появился в 1862 году, когда открылся железнодорожный маршрут от Москвы до Сергиева Посада.

Идею тянуть дорогу от Москвы на север выдвинул в середине XIX века профессор математики МГУ Федор Васильевич Чижев, который также интересовался промышленностью и торговлей России. Студенты по его поручению подсчитали, что в этом направлении на различном транспорте (от карет до телег) в год проезжает более 150 тыс. человек и провозят около 4 млн

пудов различных грузов. А несколько раз в году около 500 тыс. паломников, в основном пешком, направляются в Троице-Сергиеву лавру. Эти данные убедили императора Александра II, и в 1858 году он дал разрешение строить туда железную дорогу. В результате было учреждено Общество Московско-Ярославской железной дороги. Основными компаньонами Чижова стали состоятельный и энергичный предприниматель Иван Федорович Мамонтов и инженер-генерал-лейтенант Андрей Иванович Дельвиг.

Строительство первого отрезка дороги до Сергиева Посада шло 3 года. 22 июля 1862 года ее открыли. Это была первая русская частная «образцово-показательная паровозная железная дорога», построенная силами исключительно русских рабочих и инженеров на деньги русских купцов, без участия иностранного капитала. В этом же году по проекту петербургского архитектора Романа Ивановича Кузьмина построили вокзал – строгое и изящное двухэтажное белое здание.

Билет от Москвы до Сергиева Посада был дорогим даже в третьем классе – 80 копеек. Однако пассажиров все равно было много и затраты окупались невероятно быстро. В 1865 году по Троицкой железной дороге было перевезено 456 тыс. пассажиров и 9,5 млн пудов грузов, прибыль предприятия составила 467 тыс. рублей.

ДОРОГА В «МЕДВЕЖЬИ УГЛЫ»

2 июля 1868 года началось строительство трассы до Ярославля и через 2 года она уже функционировала. Железная дорога, связавшая столицу с Волгой, способствовала развитию промышленности в городах Поволжья, а Москву обеспечивала продуктами.

В 1869 году председателем Общества Московско-Ярославской железной дороги стал Савва Иванович Мамонтов, более известный как любитель искусства и меценат. Он еще более настойчиво, чем отец, убеждал правительство, что железнодорожные ветки надо тянуть не на Запад,

▼ Строительство Ярославского вокзала в Москве. 1903–1904 гг.





к развитой Европе, а в «медвежьи углы». Вскоре дорога пролегла от Ярославля до Костромы, а затем стали тянуть линию Вологда – Архангельск. Этот участок был узкоколейным и только к 1916 году перестроен на широкую колею.

Несмотря на суровый климат, короткое лето, болота, бездорожье, отсутствие связи, малонаселенность, все работы, и подготовительные, и строительные, заняли всего 4 года. Поистине строители совершили настоящий подвиг. Магистраль оказала огромное влияние на развитие всего северного края и на жизнь миллионов людей. Неслучайно открытие каждой очередной станции становилось праздником, а завершение работ стало настоящим торжеством. На церемонии открытия дороги в Архангельск начальник Архангельской губернии А. П. Энгельгардт сказал: «До сегодняшнего числа общение с остальной Россией, с остальным миром нам преграждали то скованное льдом море, то снежные сугробы, то мелководье рек. Забудем отныне томительный путь в повозке, шубе и валенках и станем пользоваться всеми удобствами быстрого и спокойного сообщения по железной дороге». С 22 октября 1898 года началось постоянное движение по всей дороге.

За несколько следующих десятилетий железнодорожные ветки связали Ярославский вокзал в Москве с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком. Вокзал стали называть транссибирскими

воротами: от него до Владивостока протянулась Транссибирская железнодорожная магистраль длиной 9302 км.

В 1924 году на участке от Ярославского вокзала до станции Пушкино начались работы по электрификации пригородного движения, что положило начало эпохе электрификации отечественных магистралей.

▲ Ярославский вокзал прекрасно вписывается в архитектуру Москвы. 2010 г.

ИНТЕРЕСНО

«Не менее велико может быть и культурное значение этого нового пути, который, соединяя непосредственно с Москвой обширный северный край, привлечет к нему приток новых сил и капиталов и пробудит его к многообразной и разносторонней экономической жизни».

М. И. Хилков, министр путей сообщения Российской империи в 1895–1905 гг.



Первый электропоезд перед отправкой из Москвы в Мытищи. Платформа Ярославского вокзала. 1929 г.



**Конечные пункты,
куда отправляются
поезда дальнего
следования
с Ярославского
вокзала**

Абакан
Архангельск
Владивосток
Вологда
Воркута
Иваново
Кемерово
Кинешма
Киров
Котлас
Кострома
Красноярск
Лабитнанги
Нижегород
Нижегород
Новый Уренгой
Пекин
Пермь
Приобье
Северобайкальск
Северодвинск
Сосногорск
Сыктывкар
Томск
Улан-Батор
Хабаровск
Череповец
Чита
Ярославль

УНИКАЛЬНЫЙ АВТОР

С удлинением дороги число пассажиров росло и маленького здания вокзала уже не хватало. Проект нового здания вокзала доверили Федору Осиповичу Шехтелю. В то время это был модный, известный, успешный, уважаемый архитектор. Сегодня мы можем сказать, что это был необыкновенный человек. До наших дней сохранилось 86 его сооружений, большинство в Москве. Даже в истории мировой архитектуры трудно найти другого столь плодотворного и удачливого мастера. А ведь у него не было даже диплома о специальном образовании – окончить Московское училище живописи, ваяния и зодчества не позволили материальные обстоятельства!

Федор родился в культурной и состоятельной семье из купеческого рода. Но отец, вложивший все средства в новый театр, внезапно умер и оставил вдове с шестью детьми запутанные дела и долги. Мать поступила работать экономкой к известному предпринимателю и меценату П. М. Третьякову. В его доме Федор познакомился с известным московским архитектором А. С. Каминским, который, оценив способности молодого человека, ввел его в круг богатых заказчиков.

Шехтелю поручили обновить усадьбы семьи железнодорожных магнатов Дервизов в Рязанской губернии, а затем пошли заказы на дачи, усадьбы – все вокруг Москвы. В 1886 году Шехтель вместе с матерью переехал в дорогую квартиру на Тверской улице и оборудовал в арендованных строениях собственную мастерскую. В Москве он много строит, особенно для богатой династии промышленников Морозовых. После Всемирной выставки в Париже (1900) и Международной – в Глазго (1901) он уже самый известный и востребованный архитектор, ему присваивают звание академика. Неудивительно, что именно его пригласили на столь ответственный и крупный объект, как Ярославский вокзал.

СЕВЕРНЫЙ ТЕРЕМ

Строительство нового здания вокзала началось весной 1902 года и было завершено к 1907-му. По площади оно было втрое больше старого и тогда казалось необычным как снаружи, так и внутри. Многие сравнивают его со сказочным русским теремом. Искусствоведы называют стиль сооружения неорусским, национально-романтическим, но точнее определить его как модерн. Этот стиль соединял современные строительные материалы



и технологии с историческими европейскими стилями и особенностями национальной архитектуры, по-новому осмысливая и преобразуя их. Эти черты как раз и определяют практически все здания Шехтеля, в том числе и Ярославский вокзал. В нем архитектор сумел синтезировать принципы древнерусского зодчества, характер северной культуры и современные приемы и материалы.

Словно в русском тереме, в здании вокзала объединились в одно целое несколько различных по форме и размеру построек. Главный фасад асимметричен: вход сдвинут вправо и помещен в большой центральной арке мощной башни. Она похожа на гигантскую въездную башню какого-нибудь древнего кремля. Ее большая шатровая крыша напоминает деревянные дозорные вежи русского Севера. Над главным входом расположены изображения гербов трех городов России, которые объединила Ярославская железная дорога: Москвы, Архангельска и Ярославля.

Эту грубоватую монументальную часть уравновешивает расположенная слева башня водонапорного бака, гораздо более легкая, устремленная ввысь за счет восьмигранного высокого шатра и очень высокого окна со стрельчатым кокошником. Ажурные металлические «кружева» в коньках кровли и стрелках арок, резной орнамент по верхнему, белому, фону ассоциируются с народной резьбой и кружевами, которыми так славится Север. Вверху, над окнами, тянется широкая полоса фриза из майоликовых плиток, напоминающих о древнерусских изразцах. Рисунок для фриза Шехтель делал сам, по своим впечатлениям о Севере: в сине-коричнево-зеленой

сдержанной гамме предстают на них северные растения, ягоды, животные.

Здание получилось нарядным, необычным, причудливым и даже странным... Но незабываемым! Сегодня уже трудно представить без него Москву. За 100 лет своей жизни Ярославский вокзал неоднократно подвергался реконструкции. При этом его фасадная часть никогда не была затронута, что еще раз доказывает архитектурную ценность этого строения.

▼ Пассажиры на платформе Ярославского вокзала. 1970-е гг.



▲ Комсомольская площадь. Справа – Ярославский вокзал, в центре – Ленинградский вокзал, слева – гостиница «Ленинградская».

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Ярославский вокзал несколько раз менял название. Сначала, как и железная дорога, назывался Троицким, поскольку путь шел в Сергиев Посад, где расположена Свято-Троицкая Сергиева лавра. Когда дорогу продлили до Ярославля, в 1870 году, вокзал получил имя Ярославского. С 1907-го он был Северным. А в 1936 году ему вернули название Ярославский.

СКОРО В ВЫПУСКЕ 2:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Начните сборку модели железной дороги с сооружения ее основания.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

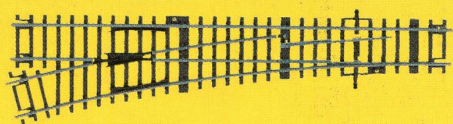
Статья расскажет о знаменитых паровозах типа 2-2-0, популярных в 30-е годы XIX века.

ПОД СТУК КОЛЕС

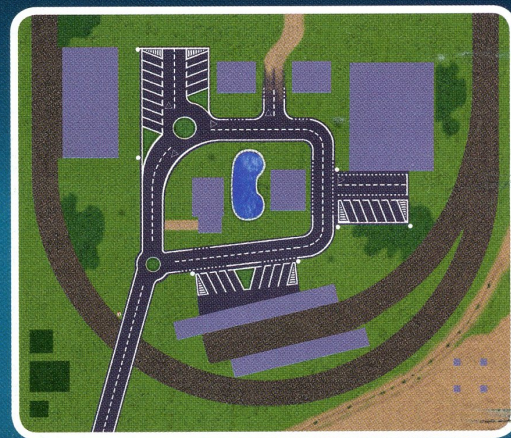
Вы узнаете об истории и особенностях Иркутского железнодорожного вокзала, одной из станций Транссибирской железнодорожной магистрали.

С выпуском 2:

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ
ФОНАРЬ, ГОТОВЫЙ
К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ



СТРЕЛОЧНЫЙ ПЕРЕВОД
И ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ



ПЕРВЫЕ 2 ЧАСТИ ПЛАНА МАКЕТА

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!

1



www.electrotrain.ru