

# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

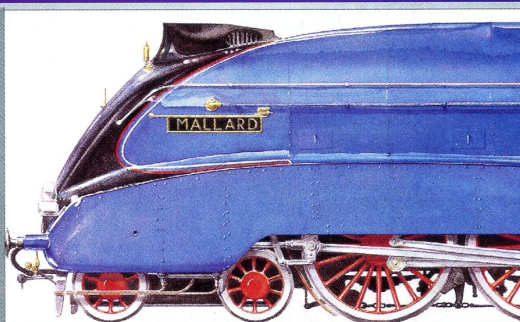
СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



4



ISSN 2311-0805 0.4  
9 772311 080002

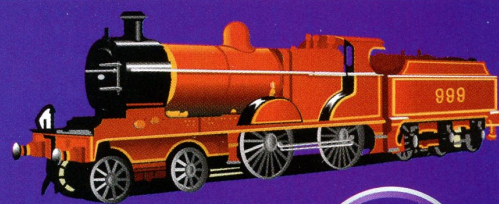


СБОРКА КИРПИЧНОГО  
ДОМА

ПАРОВОЗ ТИПА 2-3-1  
«МАЛЛАРД»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ  
ВОКЗАЛ В СОЧИ

# ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



4

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

### Кирпичный дом

Начните строительство модели железной дороги со сборки кирпичного дома. На этом этапе вы соедините стены и крышу.

## ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

### Паровоз типа 2-3-1 «Маллард»

«Маллард», сконструированный Найджелом Гресли, чтобы вести высокоскоростные поезда на восточное побережье Англии, – мировой рекордсмен по скорости среди паровозов.

## ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

### Сочинский вокзал

Это здание по праву было признано одним из самых красивых вокзалов Европы, а спроектировал его неординарный советский архитектор середины XX века.



#### РОССИЯ

##### Отдел по работе с клиентами

Ответы на наиболее часто задаваемые вопросы можно получить на сайте: [www.electrotrain.ru](http://www.electrotrain.ru) или связавшись с нами по телефону: **8-800-70-737-70** (звонок бесплатный). Написать нам можно по адресу: «Иглмоос 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](http://www.electrotrain.ru).

#### Прошлые выпуски

Восполните свою коллекцию – закажите любой недостающий журнал. Купите его, зайдя на сайт: [www.eaglemoos.ru/shop](http://www.eaglemoos.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](http://www.electrotrain.ru).

## EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 4

#### 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 «Иглмоос 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: [eaglemoos@dzb.ru](mailto:eaglemoos@dzb.ru)

[www.eaglemoos.ru](http://www.eaglemoos.ru)

Главный редактор:

Павел Звонов

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен

Сервисиз»

Рекомендуемая цена – 229 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 «Иглмоос Едшшенз»

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@eaglemoos.com.ua](mailto:info@eaglemoos.com.ua)

Адрес для писем:

а/я 37, г. Киев, Украина, 01054

Главный редактор:

Наталья Павловская

Ответственный за выпуск:

Юлия Свиридюк

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

Отпечатано в типографии

Univest Print  
ООО «Универст Принт»  
11004, г. Минск, ул. Дзержинская, 44 Б

Тираж: 105 000 экз.

Сдано в печать 14.08.2014 г.

Менеджер проекта:

Джина Мэйхед

Директор по маркетингу:

Алекс Нил

Менеджер по маркетингу:

Фрэнсис Уокер

Редактор: Клэр Листер

Дизайнер: Кюролайн Гримшоу

© 2014 Eaglemoos Ltd.

Право пользования принадлежит ООО «Иглмоос Эдишинз» и ООО «Иглмоос Едшшенз».

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](http://www.electrotrain.ru)



# Кирпичный дом

**П**еред началом сборки кирпичного дома рассмотрите все его детали и внимательно прочтите инструкцию. Не приклеивайте детали сразу: сначала удостоверьтесь в том, что каждая из них действительно на своем месте, поскольку после приклеивания исправить ошибку будет очень

сложно. Инструкции по сборке гаража и ограды вы найдете в следующем выпуске.

## Декорирование домов

Монтаж дома не заканчивается сборкой его частей. Можно сделать здание намного реалистичнее, «состарив» стены, добавив цветы на окна, осветив изнутри. Вы можете оформить постройку по своему вкусу, перекрасив здание или его части. В следующих выпусках мы подробно расскажем, как это сделать.



## Инструменты и материалы

- Небольшой резак или ножницы
- Специальный клей для соединения деталей

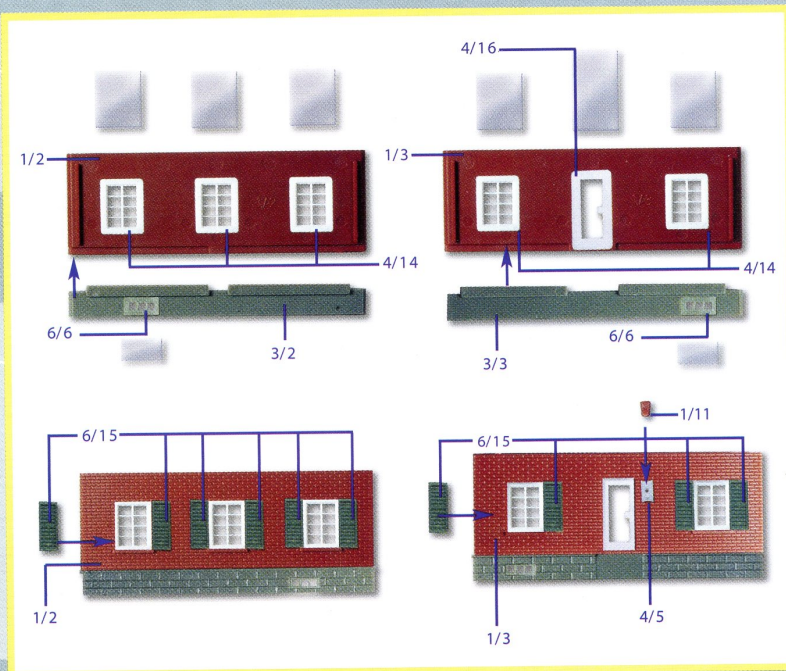


**1**

Ножницами или резакром отделите части дома от форм, стараясь не сломать их. Аккуратно удалите оставшиеся заусенцы.

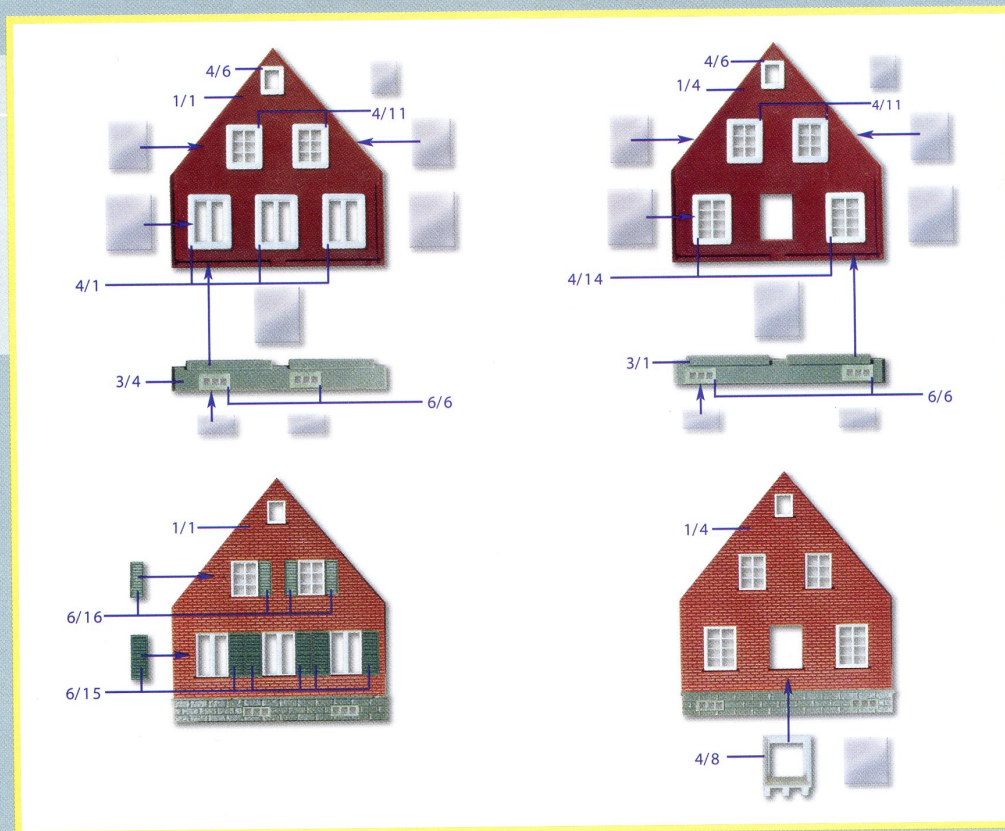
**2**

Приклейте к стенам рамы, ставни и цоколи. Чтобы симитировать стекло, вырежьте прямоугольники из ацетатной (пищевой) пленки (они должны быть немного больше оконных проемов) и приклейте с внутренней стороны рам четыремя каплями клея. Осторожно! Не запачкайте пленку клеем, иначе потом «стекло» будет грязным. Оформите сначала две меньшие стены домика (1/2 и 1/3).



**3**

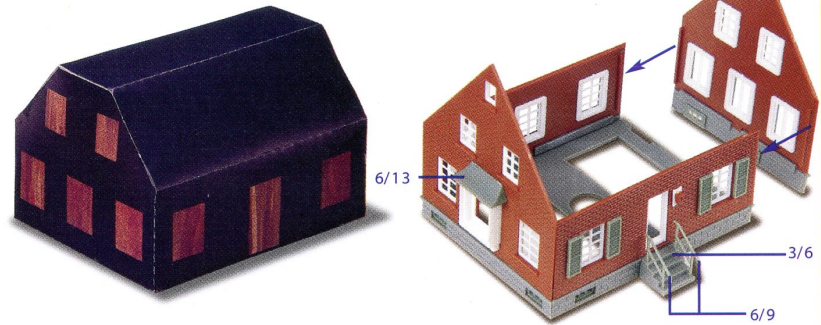
Так же подготовьте большие стены дома (1/1 и 1/4). Не перепутайте детали 1/1 и 1/4, так как окно первого этажа на одной из них имеет другие ставни и козырек.





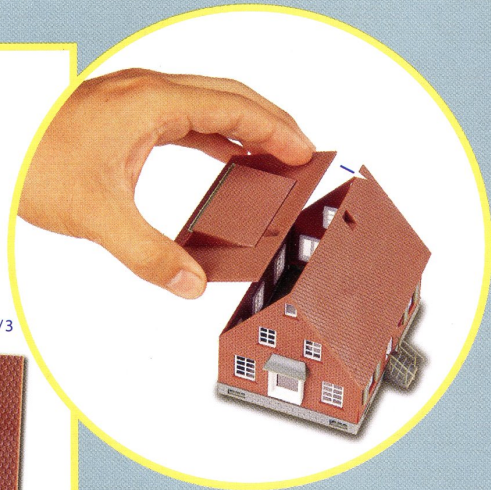
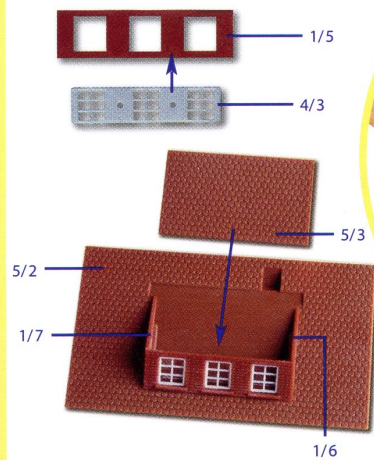
## 4

Теперь вы можете соединить четыре стены и основание дома. Помните, что стена с козырьком над окном (1/4) должна быть слева от входной двери. Смонтируйте картонную развертку дома, скрепите ее, нанеся несколько капель клея. Вставьте ее внутрь дома. Эта черная картонная маска необходима, чтобы при освещении интерьера стены дома не просвечивали.



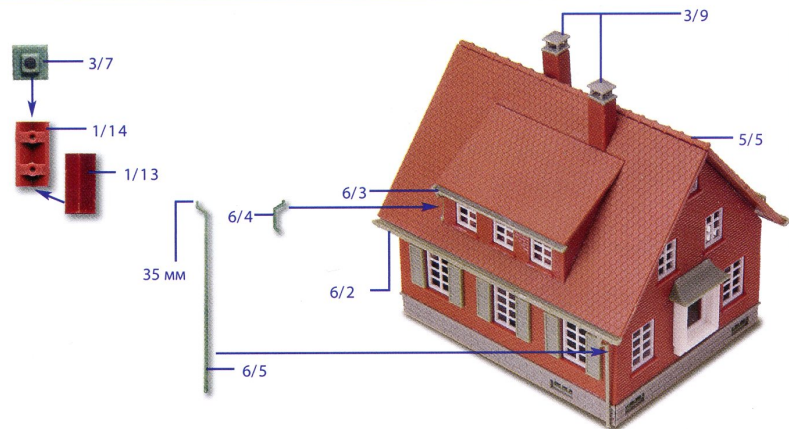
## 5

Перед приклеиванием крыши смонтируйте слуховые окна и приклейте над ними скат. Чтобы симитировать стекло, вырежьте прямоугольник из ацетатной (пищевой) пленки, который должен быть по размеру больше проема, и приклейте с внутренней стороны рамы несколькими каплями клея.



## 6

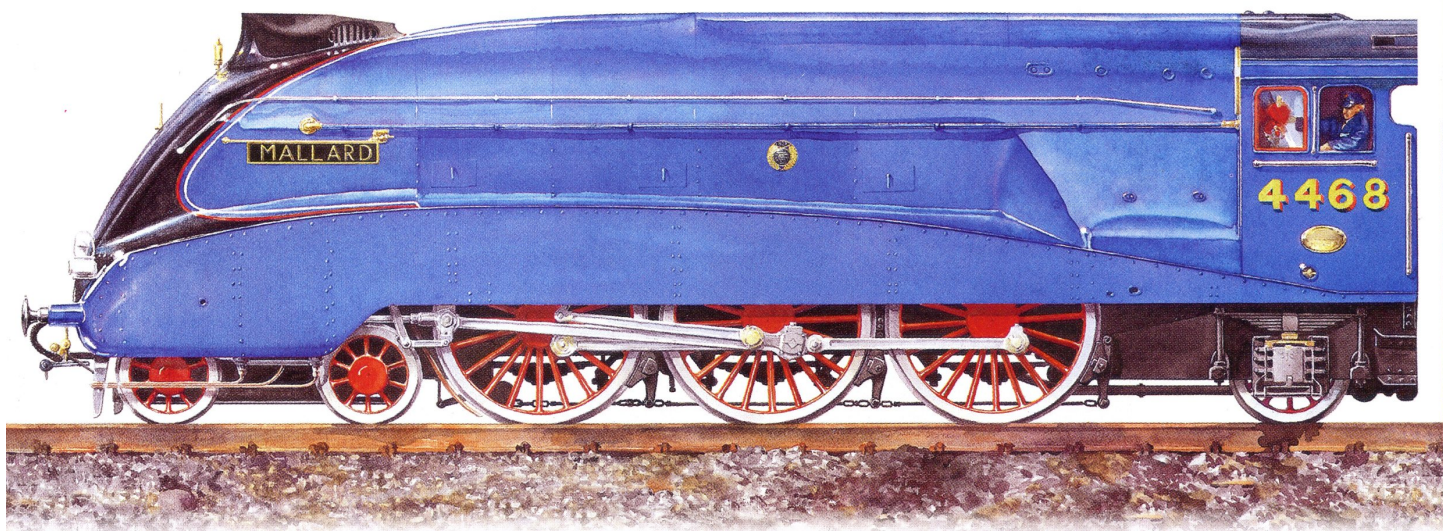
После того как крыша приклеилась, вы можете установить на свои места водостоки, дымоходы и конек крыши. Зафиксируйте их небольшим количеством клея.



3

## Паровоз типа 2-3-1 «Маллард»

Железная дорога Лондона и Северо-Востока (LNER),  
Великобритания, 1935 год



**В** 1930-х годах коренным образом изменилась не только техническая сторона железнодорожного транспорта, но и его дизайн. Ключевую роль в этом сыграла серия А4 типа 2-3-1. С первого локомотива серии № 2509 «Силвер Линк» и его состава «Силвер Джубили» началась реализация концепции аэродинамического поезда, развивающего высокую скорость и отличающегося особым дизайном.

### НЕПОБИТЫЙ РЕКОРД

Этот паровоз продолжал серию А1, а его автором был конструктор Найджел Гресли, пришедший в LNER уже обладая немалым опытом, что, несомненно, сыграло ключевую роль в разработке этой серии локомотивов, создаваемых для максимального уменьшения времени в пути или, иными словами, достижения более высокой скорости. Успех был огромен, благодаря чему постепенно начало казаться, что расстояние между лондонской железнодорожной станцией Кингс-Кросс и Ньюкаслем, городом на северо-востоке Англии, или Эдинбургом, столицей Шотландии, сократилось. В день представления прессе нового локомотива (27 сентября

1935 года) никто не сказал бы, что он побьет британский рекорд скорости (развил 180 км/ч). Еще через три года был построен паровоз № 4468 «Маллард», оснащенный двойным дымовытяжным конусом и двойной дымовой трубой. 3 июля того же года на перегоне между Литтл-Байтэм и Эссендайном (восточное побережье Англии) этот локомотив с семивагонным составом весом 216 тонн развил скорость до 202,7 км/ч. Он побил мировой рекорд скорости паровозов (200 км/ч), установленный за два года до этого немецким локомотивом серии BR05. Ни до ни после ни один паровоз не смог превзойти показатель «Малларда». В 2013 году в честь 75-й годовщины рекорда Национальный железнодорожный музей Великобритании собрал шесть сохранившихся паровозов серии А4 и устроил выставку.

### САМЫЙ ДЛИННЫЙ ПЕРЕГОН

Особенно трудным было соревнование с конкурирующей компанией «Железная дорога Лондона, Мидленда и Шотландии» (LMS) на линии, соединяющей Лондон и Эдинбург. Пришлось даже отказаться от программы поездки, чтобы раньше выходить

## Паровоз типа 2-3-1 «Маллард»

Железная дорога Лондона и Северо-Востока (LNER), Великобритания, 1935 год





со станций и опередить конкурента. Экспресс «Коронейшн Скот», ведомый локомотивами серии А4 в пастельно-синей livрее, сократил время, необходимое для преодоления расстояния между двумя городами, равное 629 км, до шести часов. Это самый длинный в мире путь с безостановочным перегонем.

### БОЛЬШАЯ ТОПКА И ДВОЙНАЯ ТРУБА

Однако этот диапазон рекордов скорости был обусловлен не только передовой аэродинамикой серии А4, однако и некоторыми другими, пусть немногочисленными, но важными нововведениями. Благодаря правильно подобранной, усовершенствованной поверхности нагрева котла и объема топки значительно увеличилась паропроизводительность. Тщательно разработанная трехцилиндровая паровая машина и ведущие колеса диаметром более 2 м обеспечили скоростной потенциал паровоза. А некоторые локомотивы серии, такие как «Маллард», стали оснащать двойной дымовой трубой.

Серия А4 типа 2-3-1 была необходима Железной дороге Лондона и Северо-Востока в первой трети XX века, чтобы занять и удерживать лидирующие позиции на рынке. В сфере пассажирского железнодорожного транспорта царил атмосфера жесткого соперничества. В результате и компании, и ее главному инженеру Найджелу Гресли удалось достичь своих целей и даже превзойти их благодаря таким локомотивам, как «Силвер Линк» и «Маллард».

В общей сложности построили 35 локомотивов такого типа, один из которых, № 4469, разбомбили в ходе воздушного налета на Йорк во время Второй мировой войны. По окончании войны, после создания компании «Британские железные дороги», оставшиеся 34 паровоза получили новые номера, с 60001 по 60034, и продолжали эксплуатироваться до появления в 1960-х годах дизеля. Некоторые локомотивы служат и сегодня – на экскурсионных маршрутах.

## Быстрые аэродинамические локомотивы

Обтекаемая форма стала революционным новшеством в дизайне XX века. Она применялась буквально везде: от тостеров до автомобилей и локомотивов.

Повысить скорость движения пассажирских поездов всегда было важнейшей задачей создателей локомотивов. Одним из способов ее решения конструкторы считали обтекаемую форму – она позволяла существенно снизить сопротивление воздуха. Опыты с формой паровоза проводили во Франции, Англии, Германии, США еще в начале прошлого века. Одним из первых идею придать локомотиву обтекаемую форму сформулировал в 1929 году американский дизайнер Норман Белл Геддес, ярый популяризатор аэродинамического стиля «стримлайн» в автомобильной и транспортной промышленности США. Строились такие паровозы и в Европе, например британский «Коронейшн Скот» и немецкий «Флигенде», также известный как «Флаинг Гамбургер». Они настолько изменили саму концепцию

## КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию	1935 год
Конструктор	Герберт Найджел Гресли
Заказчик	Железная дорога Лондона и Северо-Востока (LNER)
Тяговое усилие, кг:	16 086
Нагрузка на ось, т:	22,5
Цилиндры, диаметр/ход, мм:	(3) 470/660
Поверхность нагрева котла, м <sup>2</sup> :	240
Пароперегреватель, м <sup>2</sup> :	70
Давление пара, кг/см <sup>2</sup> :	17,5
Площадь колосниковой решетки, м <sup>2</sup> :	3,8
Топливо, т:	8
Вода, м <sup>3</sup> :	23
Сила сцепления, кг:	67 133
Общий вес, кг:	167 832
Общая длина, мм:	21 647

путешествия по железной дороге, что их внедрение сопровождалось коренными преобразованиями интерьера вагона: он стал более комфортным и даже роскошным.



# Сочинский вокзал

Кто не знает знаменитый черноморский курорт Сочи? Сегодня сюда можно долететь на самолете, доехать поездом или на автомобиле. А ведь когда-то открытие этой железнодорожной станции на конце одной из веток Северо-Кавказской железной дороги было событием.



▲ Сочинский железнодорожный вокзал сочетает черты древнегреческой и арабской архитектуры.

**З**а последнее столетие Сочи дважды получал мощный стимул к развитию: в XX веке, когда он стал популярным элитным курортом (там находилась дача Сталина и других государственных руководителей), и в начале XXI века, когда здесь решили проводить XXII Олимпийские игры. Строительство вокзала пришлось на первый период.

Сегодня станция имеет 3 платформы и 9 подъездных путей, 5 из которых – пассажирские. Магистраль, электрифицированная постоянным током, соединяет все 4 административных района курорта (Центральный, Адлерский, Лазаревский,

и Хостинский) одной линией длиной 105 км. От станции Адлер идут ответвления к аэропорту Сочи и к Красной Поляне. Поезда дальнего следования связывают Сочи с центром страны, Уралом, Северным Кавказом, Белоруссией и Украиной.

## АССОЦИИ С ДАЛЕКИМ ПРОШЛЫМ

Железнодорожный вокзал Сочи расположен в центре города, и с первого взгляда на здание понятно, что вы прибыли в город-курорт. Это большое и в то же время легкое строение напоминает одновременно древнегреческий дом, венецианский Дворец дождей и магрибскую мечеть. Светлое, легкое, изящное, это здание говорит о том, что вы ступили на побережье Черного моря с его особым, располагающим к отдыху и неторопливости климатом, с его пышной природой, которую можно изучать бесконечно или просто любоваться ею, с древнейшей историей и культурой. Новые части вокзала, современная инфраструктура и интерьеры все же не дадут вам с головой погрузиться в многовековое прошлое. Но вернемся на 100 лет назад, когда это место стали называть Кавказской Ривьерой.

► Памятная табличка на здании железнодорожного вокзала Сочи.





В 1909 году было принято решение о проведении в Сочи железной дороги. Строительство велось с 1914 по 1917 год. Начавшаяся Гражданская война многое вернула вспять: в Сочи перестали ходить поезда, пути пришли в негодность. Так что потом работы пришлось начинать почти с нуля.

Первое здание железнодорожного вокзала было построено в 1918 году в центре города Сочи, рядом с рынком и морским вокзалом, второе – в 1934-м. Оба строения не были чем-либо примечательны. Третий вариант вокзала был поручен известному советскому архитектору Алексею Николаевичу Душкину, главному архитектору Центральной архитектурной мастерской Наркомата путей сообщения СССР и, как говорили, любимому архитектору Сталина. Если это так, то надо признать хороший вкус «отца народов». Вокзал, возведенный его избранником, ЮНЕСКО признала одним из красивейших вокзалов Европы и внесла в список охраняемых объектов, то есть здание представляет архитектурную ценность.



▶ Аэроэкспресс «Сочи – Аэропорт» отходит от железнодорожного вокзала города Сочи в направлении аэропорта.



◀ Почтовая марка СССР, посвященная 150-летию города Сочи. 1988 год. На первом плане – железнодорожный вокзал.

мых разных по своему назначению объектов: Дворца радио, Дома СТО, Большого академического кинотеатра, жилых домов, школ и других сооружений.

Он стал признанным, уважаемым специалистом, и ему поручали проекты, которые теперь мы знаем как здания, определяющие облик Москвы наряду с другими постройками. Это Детский мир, высотка на площади Красные Ворота, несколько станций метрополитена.

## ТРАНСПОРТНАЯ ТЕМА

Душкин был талантливым и своеобразным архитектором. О его даровании говорит хотя бы тот факт, что, родившись в семье агронома в селе Александровка (Украина) и не имея возможности из-за Гражданской войны получить образование, он в 16 лет поступил в Харьковский технологический институт. Причем два года учился на химическом отделении, а затем перешел на архитектурное.

Буквально через год после окончания института молодой архитектор принял участие в Международном конкурсе на проект станции метро «Дворец Советов» в Москве и был удостоен I премии (совместно с Я. Н. Додицей). Переехав в столицу, Душкин работал в мастерской Моссовета, участвовал в разработке са-

## КРУПНЫМ ПЛАНОМ

На участке от Туапсе до Адлера, идущем в основном вдоль берега моря, поезд проходит через 8 железнодорожных тоннелей. В некоторых местах сооружают параллельные тоннели, и дорога постепенно превращается в двухпутную магистраль.



Электропоезд «Туапсе – Адлер». Станция Вардане, город Сочи.



**Поезда дальнего следования, идущие через Сочи**

- Адлер – Владикавказ
  - Адлер – Воркута
  - Адлер – Гомель
  - Адлер – Калининград
  - Адлер – Киев
  - Адлер – Кисловодск
  - Адлер – Красноярск
  - Адлер – Минск
  - Адлер – Москва
  - Адлер – Нижний Новгород
  - Адлер – Нижний Тагил
  - Адлер – Новосибирск
  - Адлер – Пермь
  - Адлер – Ростов-на-Дону
  - Адлер – Санкт-Петербург
  - Адлер – Саратов
  - Адлер – Челябинск
  - Сухум – Москва
- В летний период к этим маршрутам добавляется еще более 20.

► Галерея главного фасада сочинского вокзала.

Надо сказать, что многие сооружения Душкина связаны с транспортом. Трудно сказать, случайно это или была какая-то закономерность. Еще в 1935 году совместно с Я. Г. Лихтенбергом Душкин спроектировал станцию метро «Кропоткинская» (тогда она называлась «Дворец Советов»), затем последовали «Площадь Революции» (1938), «Маяковскую» (1938), «Автозаводскую» (1943) (тогда – «Завод имени Сталина»), «Новослободскую» (1952). В XX веке подземная урбанистика стала новой сферой архитектуры, и примечательно, что Душкин, работавший в этой области, чувствовал, как важно сделать грандиозные подземные помещения светлыми, психологически комфортными, соответствующими потребностям людей.

В 1950-е годы настало время вокзалов: в Днепропетровске (1951), Симферополе (1951), Сочи (1952), Брянске (1952) и Евпатории (1953). Вокзал в Сочи, которому правительство придавало особое значение (его строительство контролировал сам Сталин), стоил автору немалых нервов и здоровья. Все окружение вождя мешало советами, и мало кто действительно помогал. Этот же вокзал стал чуть ли не главной причиной опалы архитектора после смерти Сталина.



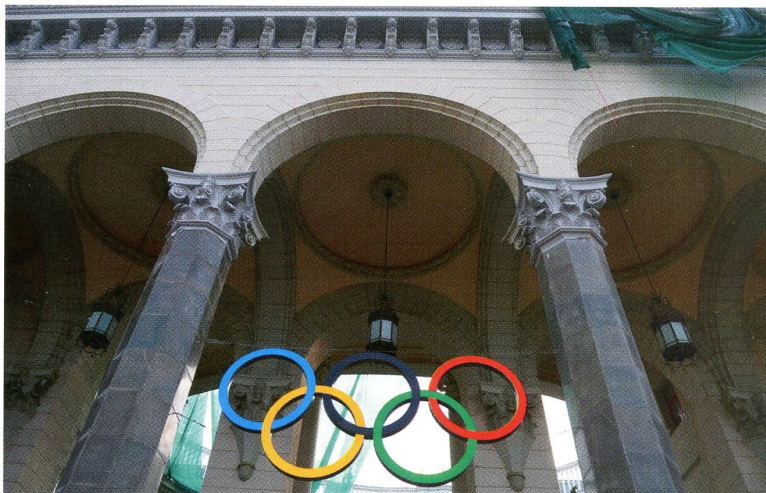


## ПОХВАЛЫ И ОСУЖДЕНИЕ

С одной стороны, внимание главного лица страны помогало: дело шло довольно быстро. В 1947–1948 годах Душкин представил три варианта проекта, в 1950-м началось строительство, а через год и восемь месяцев уже закончилось. Обошлась новостройка в 22 млн рублей. По курсу того времени – примерно 5,5 млн долларов. С другой стороны, повышенная опека создавала порой невыносимую атмосферу, и архитектор уезжал, чтобы отвлечься на другие проекты. Благо, в то время их у обладателя трех Сталинских премий было немало.

В 1952 году вокзал был торжественно открыт, прозвучали хвалебные речи и восторженные отзывы в прессе. Но уже через три года в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» сказано: «Наибольшие излишества допущены в зданиях вокзалов, построенных по проектам архитектора Душкина. В запроектированных им вокзалах в гг. Днепрпетровске, Симферополе и Сочи объем зданий завышен по сравнению с действующими нормами на 180–190 процентов, а стоимость строительства увеличена в 2–3 раза».

В результате Алексея Николаевича освободили от должности главного архитектора Мосгипротранса, а заодно от всех проектов и должностей. Хорошо, что разрешили преподавать в Московском архитектурном институте. Лишь за два года до смерти, в 1975 году, архитектора реабилитировали, а со-



чинский железнодорожный вокзал внесли в число памятников архитектуры федерального значения.

## ПРИМОРСКИЙ КОЛОРИТ

Здание представляет собой довольно сложную архитектурную композицию, напоминающую итальянское Возрождение как в целом, так и отдельными деталями. К крупному прямоугольному сооружению с двух сторон примыкают два прямоугольника поменьше. Перед центральной частью возвышается башня с узкими окнами и большими часами. Длина здания составляет 145 м, ширина – от 30 до 50 м. Высота смотровой башни со звездой на шпигеле – 55 м.

Оба фасада центральной части состоят из огромных арок. На фасаде, обращенном к площади, аркада образует галерею, которая органично связывает вокзал с тропическим ландшафтом и курортной атмосферой города. Все три части здания имеют внутренние дворики с цветами, выющимся виноградом и скульптурами. Знакам античности они напоминают Древнюю Грецию, только названия их звучат современно: дворик пригородных касс, дворик бытового обслуживания.

Шестигранные колонны с коринфскими капителями, рустованные стены снаружи и кессонные потолки внутри – наследие ренессансной Италии. Приморский колорит подчеркивают местные стройматериалы. Цокольный этаж облицовывали песчаником, а колонны главной аркады со стороны города – полированным гранитом. При отделке стен всех фасадов применялась цветная штукатурка с мраморной крошкой на белом цементе, а внутренние помещения отделали натуральным мрамором. Все столярные изделия вокзала – из дуба. Через арки, лоджии и аркады видны роскошные природные панорамы, пойма реки Сочи, привокзальная площадь, город и Черное море.

▲ Олимпийские кольца на железнодорожном вокзале в Сочи появились в связи с проведением XXII Олимпийских игр.

◀ Часы на башне железнодорожного вокзала в Сочи украшены декоративным кольцом со знаками зодиака.



## ИНТЕРЕСНО

Каждой цифре на циферблате башенных часов соответствуют знаки зодиака. Правда, зодиакальный круг у Душкина получился уникальный: знаки перемешаны, а вместо Водолея, Тельца и Скорпиона – созвездия Гончих Псов, Лебеда и Змеи. Тайну циферблата до сих пор разгадывают все желающие.

# СКОРО В ВЫПУСКЕ 5:



## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Закончите сборку кирпичного дома – смонтируйте гараж и ограду, следуя пошаговым инструкциям.

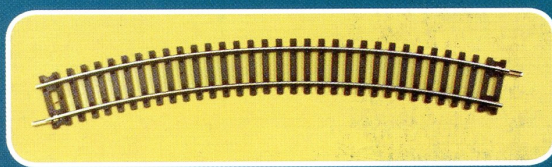
## ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Паровоз «Ракета», выпущенный в 1929 году, и его конструктор Джордж Стефенсон стали легендарными в истории железной дороги.

## ПОД СТУК КОЛЕС

Современное здание Финляндского вокзала было построено в послевоенные годы, но в истории этой станции есть интереснейшие страницы.

С выпуском 5:



УЧАСТОК РЕЛЬСОВОГО ПУТИ



ФРУКТОВОЕ ДЕРЕВО

# НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



[www.electrotrain.ru](http://www.electrotrain.ru)