

# Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 04–05 февраля | 2026 год

Москва, 2026

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ГК «Нацпроектстрой» .....</b>	<b>4</b>
<b>НПС отгрузил 100% металлоконструкций для первого рабочего моста на стройплощадку ВСМ .....</b>	<b>4</b>
ТАСС (tass.ru) 04.02.2026 .....	4
<i>"Нацпроектстрой" (НПС) отгрузил 100% металлоконструкций на стройплощадку первой высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург в Тверской области для первого из двух рабочих мостов через реку Шошу, сообщили в инфоцентре ВСМ. ....</i>	<i>4</i>
<b>Дивизион «Дороги и Мосты» .....</b>	<b>6</b>
<b>АО «ДИМ» .....</b>	<b>6</b>
<b>На Большом Смоленском мосту продолжается монтаж металлоконструкций .6</b>	<b>6</b>
КРТИ Санкт-Петербурга, 04.02.2026 .....	6
<i>На возведении Большого Смоленского моста через Неву специалисты АО «Дороги и Мосты» НПС завершили еще один технологический этап – смонтированы ортотропные плиты всех пролетов будущей переправы, которые позволяют существенно снизить массу пролетного строения без потери прочности. ....</i>	<i>6</i>
<b>Дивизион «Железные дороги» .....</b>	<b>7</b>
<b>Гневная геология и тоннельный ад Кызыла — Курагино. Как пробить сибирский железнодорожный триллион через 9-балльные горы .....</b>	<b>7</b>
Vgudok.com 04.02.2026 .....	7
<i>Проект магистрали Кызыл – Курагино принято считать инженерным "Эверестом", сопоставимым по сложности с БАМом, но с дополнительными сейсмическими рисками. Требования резко ограничивают круг потенциальных исполнителей. Дмитрий Баранов отмечает, что крупные подрядчики в стране, которые могут взяться за данный проект, – это "РЖДстрой", "Объединенная строительная компания 1520", "Бамстроймеханизация" и другие компании, которые имеют большой опыт транспортного и инфраструктурного строительства. ....</i>	<i>7</i>
<b>Новости на ресурсах НПС .....</b>	<b>10</b>
<b>"Мостострой-11" Нацпроектстроя изготовил и отгрузил на стройплощадку ВСМ в Тверской области 100% металлоконструкций одного из двух рабочих мостов через реку Шошу.....</b>	<b>10</b>
ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 04.02.2026 .....	10
<i>Сейчас в Тюмени, где расположено производство, продолжается изготовление и отгрузка металлоконструкций для технологических площадок. Протяженность рабочего моста составит около 500 метров, он будет состоять из 23 пролетов. На объекте уже смонтировано 16 пролетов общей массой 1,4 тысячи тонн. ....</i>	<i>10</i>
<b>На Большом Смоленском мосту завершён монтаж ортотропных плит .....</b>	<b>10</b>
ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 04.02.2026 .....	10

*На строительстве Большого Смоленского моста через Неву специалисты Нацпроектстрой завершили монтаж ортотропных плит пролетов будущей переправы. "На прошлой неделе доложил Президенту, что работы на Большом Смоленском мосту ведутся с опережением графика. Сейчас продолжают работы по монтажу металлоконструкций и оформлению стыков разводного пролёта с противовесами. Скоро начнётся активная фаза подготовки к навигации 2026 года – уже в этом году переправа сможет пропускать суда. Открыть рабочее движение по мосту планируем в 2027 году", – отметил в своем сообщении губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов..... 10*

**На севере Англии есть город, мосты которого являются его визитной карточкой – Ньюкасл-апон-Тайн .....11**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 04.02.2026 ..... 11

*Поселение здесь было основано еще римлянами – они сочли крутые берега реки оптимальным место для размещения восточного конца стен Адриана. Когда город стал расти, ему потребовались мосты. Сейчас их десять, причем похожий на арфу пешеходный Миллениум известен всему миру. Но сейчас речь не о нем, а о трех других, признанных памятниками истории. .... 11*

**"И я готов расцеловать город Сочи За то, что свел меня с тобой" .....12**

ТГ-канал «Наша колея 1520», 02.02.2026..... 12

*Прибывающих в Сочи на поезде встречает памятник архитектуры федерального значения – железнодорожный вокзал, расположенный в самом сердце приморского курортного города. Силуэт здания гармонично вписан в окружающую среду. Характерные черты вокзала – галерея с колоннами в высоту трех этажей, которую венчает балюстрада с вазонами. Акцентная деталь – ассиметрично поставленная башня с часами. .... 12*

**Эти загадочные природные образования находили в пустынях Древнего Египта, Шумера и Месопотамии.....12**

ТГ-канал «Все включено», 02.02.2026..... 12

*Когда разряд молнии ударяет в грунт, она оставляет после себя... автограф – фульгурит. Это хрупкие полые ветвистые трубки, образующиеся в результате спекания песка, кварца и кремнезёма под воздействием высокой температуры. .... 12*

## ГК «Нацпроектстрой»

### **НПС отгрузил 100% металлоконструкций для первого рабочего моста на стройплощадку ВСМ**

TACC (tass.ru) 04.02.2026

*"Нацпроектстрой" (НПС) отгрузил 100% металлоконструкций на стройплощадку первой высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург в Тверской области для первого из двух рабочих мостов через реку Шошу, сообщили в инфоцентре ВСМ.*

Как отмечают в инфоцентре, **"Нацпроектстрой"** возводит основной мост, для опор которого нужны эти сооружения

МОСКВА, 4 февраля. /ТАСС/. **"Нацпроектстрой"** (НПС) отгрузил 100% металлоконструкций на стройплощадку первой высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург в Тверской области для первого из двух рабочих мостов через реку Шошу, сообщили в инфоцентре ВСМ.

"На стройплощадку ВСМ в Тверской области отгружено 100% металлоконструкций для первого из двух рабочих мостов через реку Шошу", - сказали там.

Как отмечают в инфоцентре, "Нацпроектстрой" возводит основной мост, для опор которого нужны эти сооружения. "Мост через реку Шоша станет одним из самых протяженных (8 км) на первой линии высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург", - уточнили в сообщении.

Как сообщается в Telegram-канале НПС, около 500 м составит протяженность рабочего моста, он будет состоять из 23 пролетов. Уже смонтировано 16 пролетов общей массой 1,4 тыс. тонн.

"Сейчас в Тюмени, где расположено производство, продолжается изготовление и отгрузка металлоконструкций для технологических площадок", - отметили в **"Нацпроектстрой"**

Реализация проекта строительства первой в РФ высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург ведется по поручению президента России Владимира Путина в рамках национального проекта "Эффективная транспортная система".

Железная дорога протяженностью около 700 км пройдет по территории шести субъектов страны, в которых проживают 30 млн человек. Ожидается, что ежегодный пассажиропоток между городами к 2030 году вырастет до 23 млн человек.

Согласно распоряжению правительства РФ, проектирование и строительство высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург запланировано на 2024-2028 годы, а ввод в эксплуатацию - на 2028 год.

<https://tass.ru/ekonomika/26340501>

#### **Другие публикации по теме**

<https://spbdnevnik.ru/news/2026-02-04/polnyy-komplekt-metallokonstruktsiy-dlya-mosta-vsm-cherez-shoshu-izgotovili-v-tyumeni>

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1742116>

<https://sdelanounas.ru/blogs/173791/#cut>

<https://www.transportrussia.ru/razdely/zheleznodorozhnyj-transport/14388-iz-tyumeni-privezut-konstruktsii-zh-d-mosta-dlya-vsm-kotoryj-vozvedut-v-tverskoj-oblasti.html>

<https://gudts.krti.gov.spb.ru/news/149564/>

<https://www.afanasy.biz/news/society/250781>

<https://www.kommersant.ru/doc/8400094>

<https://www1.ru/news/2026/02/04/100-metallokonstrukcii-dostavleno-dlia-rabocego-mosta-vsm-moskva-sankt-peterburg-v-tverskoi-oblasti.html>

<https://krti.gov.spb.ru/press/news/96027/>

<https://sdelanounas.ru/blogs/173792/>

<https://gudok.ru/news/?ID=1742014>

<https://vecherka-spb.ru/2026/02/04/spetsialisti-izgotovili-detali-rabocheho-mosta-dlya-pervoi-linii-vsm>

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/nps-zavershil-otgruzku-metallokonstruktsiy-dlya-pervogo-rabocheho-mosta-vsm-v-tverskoy-oblasti/>

[https://tsargrad.tv/novost/nacproektstroj-zavershil-otgruzku-metallokonstrukcij-dlja-vsm-moskva-peterburg\\_1545746](https://tsargrad.tv/novost/nacproektstroj-zavershil-otgruzku-metallokonstrukcij-dlja-vsm-moskva-peterburg_1545746)

<https://fomag.ru/news-streem/nps-otgruzil-100-metallokonstruktsiy-dlya-pervogo-rabocheho-mosta-na-stroyploshchadku-vsm/>

## **Дивизион «Дороги и Мосты»**

### **АО «ДиМ»**

#### **На Большом Смоленском мосту продолжается монтаж металлоконструкций**

КРТИ Санкт-Петербурга, 04.02.2026

*На возведении Большого Смоленского моста через Неву специалисты АО «Дороги и Мосты» НПС завершили еще один технологический этап – смонтированы ортотропные плиты всех пролетов будущей переправы, которые позволяют существенно снизить массу пролетного строения без потери прочности.*

Ортотропные плиты – это элементы металлоконструкции пролетного строения, которые состоят из настила и продольных и поперечных ребер, приваренных к его листам. Благодаря им на переправе формируется единое металлическое полотно, на котором далее обустраивают автодорожное покрытие, трамвайные пути, тротуары. Эта технология применяется в строительстве переправ со второй половины XX века.

Кроме этого, продолжаются другие работы по монтажу металлоконструкций и оформление стыков разводного пролетного строения с противовесами. Впереди – активная подготовка к навигации 2026 года. Строителям предстоит провести демонтаж временного жесткого объединения «крыльев» и приступить к пусконаладочным работам на гидравлических цилиндрах.

Всего на строительстве новой магистрали Санкт-Петербурга, в состав которой входит мост, занято 340 человек и 102 единицы техники.

Большой Смоленский мост – сложное техническое сооружение и важный объект для будущего транспортного каркаса города. Протяженность нового моста между Володарским мостом и мостом Александра Невского составит 494 м. Переправа откроет альтернативные пути для транспорта: позволит пустить транзитный трафик в обход исторического центра Петербурга и оптимизировать маршруты общественного транспорта.

В улично-дорожную сеть мегаполиса мост будет интегрирован за счет трех крупных развязок – на проспекте Обуховской обороны, Октябрьской набережной и на пересечении Дальневосточного проспекта с улицей Коллонтай и Союзным проспектом.

<http://krti.gov.spb.ru/press/news/96027/>

## Дивизион «Железные дороги»

### **Гневная геология и тоннельный ад Кызыла – Курагино. Как пробить сибирский железнодорожный триллион через 9-балльные горы**

Vgudok.com 04.02.2026

*Проект магистрали Кызыл – Курагино принято считать инженерным "Эверестом", сопоставимым по сложности с БАМом, но с дополнительными сейсмическими рисками. Требования резко ограничивают круг потенциальных исполнителей. Дмитрий Баранов отмечает, что крупные подрядчики в стране, которые могут взяться за данный проект, – это "РЖДстрой", "Объединенная строительная компания 1520", "Бамстроймеханизация" и другие компании, которые имеют большой опыт транспортного и инфраструктурного строительства.*

Проект магистрали Кызыл – Курагино принято считать инженерным "Эверестом", сопоставимым по сложности с БАМом, но с дополнительными сейсмическими рисками. Прокладка 410 км путей через Саяно-Алтайскую складчатую зону потребует строительства более 170 искусственных сооружений, включая десятки тоннелей и мостов, где каждый метр пути – борьба с природой и геологией. Кто способен взяться за этот технический вызов, требующий высшей инжиниринговой точности, и почему при идеальном финансировании (минимум 1 трлн руб.) на это уйдет не 4, а минимум 8-12 лет?

Главный враг строителей Кызыл – Курагино – это не только отсутствие финансирования, но и беспощадная география, требующая применения технологий на пределе возможностей. Маршрут проходит через Восточные Саяны, где условия включают горные хребты, глубокие ущелья, резкие перепады высот и лавиноопасные участки.

Павел Иванкин, президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры, прямо заявляет:

"Ландшафтные условия приближены к условиям БАМа. То есть там потребуются очень много искусственных сооружений. Понятное дело, что это не вечная мерзлота [на всем протяжении], но в любом случае искусственных сооружений там будет много. Там будут мосты, тоннели и так далее".

Но если БАМ боролся с вечной мерзлотой и марями, то Тува выставляет против строителей другой коварный фактор – гневную геологию. Республика находится в зоне 7-9 баллов по шкале MSK-64. Это означает, что тоннельные работы, которые являются самыми дорогими и продолжительными, должны вестись в сложных скальных грунтах при постоянном риске сейсмических толчков. Строительство каждого тоннеля требует уникального проекта усиления: использование многослойной обделки, динамических анкерных систем и фибробетона, способного поглощать вибрации.

Ошибки здесь чреваты не просто удорожанием сметы, а катастрофой.

Для проходки в этих условиях необходима гибридная стратегия: использование мощных тоннелепроходческих комплексов в более однородных массивах и традиционный буровзрывной метод с обязательным опережающим закреплением сводов в зонах тектонических разломов. Современные ТПК, оснащенные георадарным мониторингом, должны будут оперативно адаптироваться к переменчивым породам. Отдельно стоит проблема сейсмоизоляции мостов и виадуков: пролеты должны быть установлены на специальных опорах с демпферами и армированной подошвой, чтобы выдерживать экстремальные динамические нагрузки.

К технической сложности добавляется климатический стресс. Экстремальные перепады температур (от -50 °С до +40 °С) создают термальный шок, который критически влияет на долговечность инфраструктуры. Требуются специальные марки стали для рельсов с компенсаторами линейного расширения, морозостойкий бетон для шпал и системы водоотведения, предотвращающие размывы и обледенение.

Снабжение стройки в удаленных горных районах Саян – отдельный вызов, который значительно удорожает бюджет. Строительная логистика требует создания сети временных подъездных дорог, переносных бетонных заводов и складов. Доставка крупногабаритной техники, включая части ТПК или тяжелых буровых установок, может потребовать привлечения вертолетного парка в самые труднодоступные ущелья.

Именно эти факторы – сейсмика, разброс объектов, климат и логистика – определяют реальные сроки. Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК "Финам Менеджмент", оценивает их, исходя из сложности рельефа:

"Учитывая, что территория республики характеризуется сложным рельефом, непростыми климатическими условиями, высокой сейсмичностью, необходимостью строительства инженерных сооружений, срок строительства железнодорожной линии Кызыл – Курагино может составить от 8 до 12 лет".

Оптимистичные сроки в 4-6 лет, которые высказывает г-н Иванкин, возможны, но только при непрерывном, концентрированном финансировании и привлечении самых мощных подрядчиков в режиме "турбостройки" 24/7, что в условиях России, как показывает опыт других ЖД-проектов, маловероятно.

РИА Новости

Ключевой технический аспект – статус будущей линии, который напрямую зависит от ее стратегической функции. Если ветка должна стать частью Центрально-Евразийского транспортного коридора и служить государственным погранпереходом с Монголией и Китаем, она обязана быть не частным подъездным путем, а железной дорогой общего пользования, интегрированной в инфраструктуру РЖД.

Эта интеграция означает не только совместимость по ширине колеи (1520 мм), но и полное соответствие по ключевым техническим параметрам:

Осевая нагрузка: линия должна выдерживать нагрузку 25-27 тонн на ось, чтобы пропускать тяжеловесные контейнерные и угольные составы, рассчитанные на будущую грузовую базу в 70+ млн тонн.

Сигнальные системы и связь (СЦБ): требуется внедрение микропроцессорной централизации, АЛСН и стандарта связи GSM-R для обеспечения безопасности движения и высокой пропускной способности.

Пограничная логистика: если линия пойдет до Монголии или Китая (которые используют 1435 мм колею), необходимо предусмотреть сложные терминалы для смены колесных пар или перегрузки, а также интегрированные системы таможенного и пограничного контроля.

Требования резко ограничивают круг потенциальных исполнителей. Дмитрий Баранов отмечает, что крупные подрядчики в стране, которые могут взяться за данный проект, – это "РЖДстрой", **"Объединенная строительная компания 1520"**, **"Бамстроймеханизация"** и другие компании, которые имеют большой опыт транспортного и инфраструктурного строительства.

Их опыт работы на Восточном полигоне и ТЖД критически важен.

Впрочем, руководитель аналитических проектов ROLLINGSTOCK Agency Александр Слободяник напоминает о других технических сложностях:

"Строительство ветки в направлении Монголии потребует значительных инвестиций, учитывая сложный горный рельеф".

То есть продление коридора на юг потребует новых сложных инженерных решений, включая дополнительные тоннели и лавинозащиту.

Кызыл – Курагино – выполняемая, но чрезвычайно сложная инженерная задача, стоящая триллион. Технические вызовы, от сейсмики и десятков километров тоннелей в 9-балльной зоне до экстремального климата и необходимости жесткой интеграции с техническими стандартами РЖД, требуют не меньшего внимания, чем поиск инвесторов. Технические риски можно преодолеть, но только при отказе от прежнего оптимизма и переходе к реалистичным, долгосрочным и, главное, высокотехнологичным планам. Только так "Сибирский Суэц" прекратит быть мечтой и станет работой.

Продолжение следует...

Цените свое время? Уверены, что качество имеет цену? У вас есть 1520 причин подписаться на премиальный Telegram-канал медиаплатформы ВГУДОК – @Vgudok.PRO

Михаил Задорожный

<https://vgudok.com/lenta/gnevnaya-geologiya-i-tonnelnyy-ad-kyzyla-kuragino-kak-probit-sibirskiy-zheleznodorozhnyy>

## **Новости на ресурсах НПС**

### **"Мостострой-11" Нацпроектстроя изготовил и отгрузил на стройплощадку ВСМ в Тверской области 100% металлоконструкций одного из двух рабочих мостов через реку Шошу**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 04.02.2026

*Сейчас в Тюмени, где расположено производство, продолжается изготовление и отгрузка металлоконструкций для технологических площадок. Протяженность рабочего моста составит около 500 метров, он будет состоять из 23 пролетов. На объекте уже смонтировано 16 пролетов общей массой 1,4 тысячи тонн.*

Сейчас в Тюмени, где расположено производство, продолжается изготовление и отгрузка металлоконструкций для технологических площадок.

Протяженность рабочего моста составит около 500 метров, он будет состоять из 23 пролетов. На объекте уже смонтировано 16 пролетов общей массой 1,4 тысячи тонн.

Сооружение необходимо для устройства опор основного моста через реку Шошу, одного из самых протяженных (8 км) на первой линии ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

#НПС\_новости #ВСМ #Мостострой11

<https://t.me/gkNPS/1693>

#### **Другие публикации по теме**

<https://t.me/NashaKoleya/4119>

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/1960>

[https://vk.com/wall-227648545\\_718](https://vk.com/wall-227648545_718)

[https://vk.com/wall-222904688\\_2501](https://vk.com/wall-222904688_2501)

### **На Большом Смоленском мосту завершён монтаж ортотропных плит**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 04.02.2026

*На строительстве Большого Смоленского моста через Неву специалисты Нацпроектстроя завершили монтаж ортотропных плит пролетов будущей переправы. "На прошлой неделе доложил Президенту, что работы на Большом Смоленском мосту ведутся с опережением графика. Сейчас продолжают работы по монтажу металлоконструкций и оформлению стыков разводного пролёта с противовесами. Скоро начнётся активная фаза подготовки к навигации 2026 года – уже в этом году переправа сможет пропускать суда. Открыть рабочее движение по мосту планируем в 2027 году", – отметил в своем сообщении губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.*

На строительстве Большого Смоленского моста через Неву специалисты Нацпроектстроя завершили монтаж ортотропных плит пролетов будущей переправы. "На прошлой неделе доложил Президенту, что работы на Большом Смоленском мосту ведутся с опережением графика. Сейчас продолжают работы по монтажу металлоконструкций и оформлению стыков разводного пролёта с противовесами. Скоро начнётся активная фаза подготовки к навигации 2026 года – уже в этом году переправа сможет пропускать суда. Открыть рабочее движение по мосту

планируем в 2027 году", – отметил в своем сообщении губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

Последние плиты были смонтированы Мостоотрядом-90 на участке пролетного строения между 6 и 7 опорами моста. Ортотропные плиты – элементы металлоконструкции пролетного строения. Они состоят из настила и продольных и поперечных ребер, приваренных к его листам. Эта технология позволяет существенно снизить массу пролетного строения без потери прочности.

Специалисты Мостоотряда-99 завершают оформление стыков разводного пролетного строения со стороны опор №5 и №6. Разводной пролет уже составляет единое целое с противовесными частями, смонтированными ранее на этих опорах. После демонтажа временного жесткого объединения крыльев начнется подготовка к первому разведению пролета, в том числе пуско-наладка смонтированных ранее гидравлических цилиндров.

Масса смонтированных металлоконструкций составляет 9 192 т из запланированных 9 262 т. Всего на строительстве новой магистрали Санкт-Петербурга, в состав которой входит мост, сейчас занято 340 человек и 102 единиц техники. #НПС\_новости #Дороги\_и\_Мосты #Мостоотряд\_90 #Мостотряд\_99

<https://t.me/gkNPS/1694>

#### **Другие публикации по теме**

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/1961>

[https://vk.com/wall-227648545\\_719](https://vk.com/wall-227648545_719)

[https://vk.com/wall-222904688\\_2502](https://vk.com/wall-222904688_2502)

## **На севере Англии есть город, мосты которого являются его визитной карточкой – Ньюкасл-апон-Тайн**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 04.02.2026

*Поселение здесь было основано еще римлянами – они сочли крутые берега реки оптимальным место для размещения восточного конца стен Адриана. Когда город стал расти, ему потребовались мосты. Сейчас их десять, причем похожий на арфу пешеходный Миллениум известен всему миру. Но сейчас речь не о нем, а о трех других, признанных памятниками истории.*

Поселение здесь было основано еще римлянами – они сочли крутые берега реки оптимальным место для размещения восточного конца стен Адриана. Когда город стал расти, ему потребовались мосты. Сейчас их десять, причем похожий на арфу пешеходный Миллениум известен всему миру. Но сейчас речь не о нем, а о трех других, признанных памятниками истории.

#### ♥ Высокий мост (1849)

Это сооружение обязано своим появлением железной дороге из Лондона в Эдинбург. Роберт Стефенсон, строивший эту дорогу, решил, что спускаться с холмов к реке и подниматься обратно – напрасная трата угля. Он предложил рекордный по высоте мост с габаритом почти 30 м. Заодно решилась проблема прохода по Тайну парусных судов. Мост был сделан двухуровневым – сверху рельсовый, снизу обычный транспорт. На его сооружение ушло 5 тысяч тонн металла – еще один рекорд. Открыт он был королевой Викторией, и по-прежнему работает, хотя и закрыт для грузовиков (но не автобусов).

#### ♥ Поворотный мост (1876)

По Тайну сновали суда, а подниматься каждый раз на высокий мост не хотелось. Чтобы решить эту проблему, было построено новое сооружение в уровень набережных – поворотный мост. На момент постройки это было самое большое поворотное пролетное строение в мире – 86 м. Гидравлическая система поворота, изготовленная на местном заводе Уильяма Армстронга, работает до сих пор, хотя на пике ее приходилось использовать до 6 тысяч раз в год.

#### ♥ Мост Тайн (1928)

Ньюкасл готовился к всемирной промышленной выставке, намеченной на 1929 год. Городские власти решили построить грандиозный арочный автодорожный мост, "не хуже американских". И вполне справились с задачей: мост пересекал реку одним пролетом длиной 160 м, имел габарит почти 30 м и четыре полосы движения. Выставка завершилась в октябре 1929 года; Ньюкасл привлек желанные инвестиции, но так как одновременно разразилась Великая Депрессия, планы светлого будущего пошли прахом. #ДиМ\_три\_моста

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/1958>

## "И я готов расцеловать город Сочи За то, что свел меня с тобой"

ТГ-канал «Наша колея 1520», 02.02.2026

*Прибывающих в Сочи на поезде встречает памятник архитектуры федерального значения – железнодорожный вокзал, расположенный в самом сердце приморского курортного города. Силуэт здания гармонично вписан в окружающую среду. Характерные черты вокзала – галерея с колоннами в высоту трех этажей, которую венчает балюстрада с вазонами. Акцентная деталь – ассиметрично поставленная башня с часами.*

Прибывающих в Сочи на поезде встречает памятник архитектуры федерального значения – железнодорожный вокзал, расположенный в самом сердце приморского курортного города.

Силуэт здания гармонично вписан в окружающую среду. Характерные черты вокзала – галерея с колоннами в высоту трех этажей, которую венчает балюстрада с вазонами. Акцентная деталь – ассиметрично поставленная башня с часами.

Здание построили в 1950-х, а при подготовке к XXII зимним Олимпийским играм реконструировали. Проект разработали специалисты "Челябжелдорпроекта" (филиал АО "Росжелдорпроект", входит в Нацпроектстрой). В ходе реконструкции на вокзале обеспечили доступную безбарьерную среду. Разделили пассажиропотоки на пригородное и дальнейшее сообщение: организовали отдельные кассовые залы и залы ожидания.

#проекты1520 #Росжелдорпроект

<https://t.me/NashaKoleya/4121>

## Эти загадочные природные образования находили в пустынях Древнего Египта, Шумера и Месопотамии

ТГ-канал «Все включено», 02.02.2026

*Когда разряд молнии ударяет в грунт, она оставляет после себя... автограф – фульгурит. Это хрупкие полые ветвистые трубки, образующиеся в результате спекания песка, кварца и кремнезёма под воздействием высокой температуры.*

Им приписывались магические свойства, они считались талисманами и амулетами, поскольку люди верили, что необычные минералы заключают в себе энергию.

Когда разряд молнии ударяет в грунт, она оставляет после себя... автограф – фульгурит. Это хрупкие полые ветвистые трубки, образующиеся в результате спекания песка, кварца и кремнезёма под воздействием высокой температуры.

Во влажном песке, проводящем ток лучше, фульгуриты имеют разветвлённую форму, словно корни дерева. В каменистых породах молния расплавляет минералы по трещинам, создавая стекловидные прожилки и сросшиеся капли. А на скальных поверхностях разряд молнии может оставить тонкий застеклённый слой. Диаметр таких образований редко превышает пару сантиметров, но длиной они могут уходить в почву на 2-15 метров.

В 1706 году связь между ударом молнии и "стекловидной трубкой" выявил пастор Дэвид Герман из Германии. Натуралист Чарльз Дарвин в своей книге о кругосветном путешествии описал фульгуриты, найденные в песках Мальдонадо, Уругвай. Американский физик Роберт Вуд, чудом избежав попадания молнии, обнаружил спиральный фульгурит длиной более трёх метров, который сразу же подверг изучению. А группа учёных из Института мерзлотоведения РАН описала фульгуриты, найденные в песчаных дюнах Центральной Якутии.

#НПС\_заряд