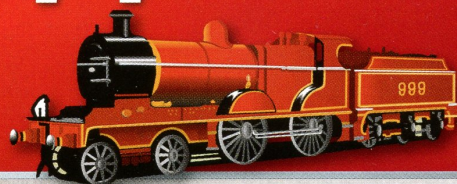
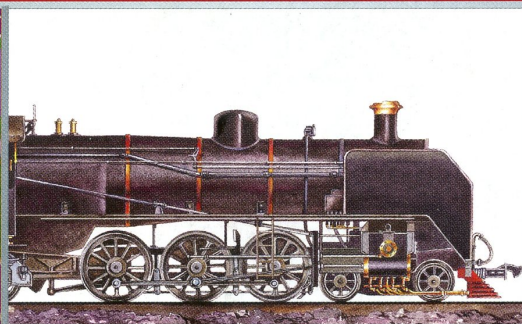


ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



29

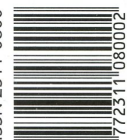


УСТАНОВКА ЗДАНИЙ

ПАРОВОЗ СЕРИИ
56 ТИПА 2-3-1

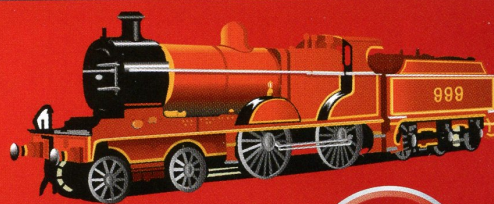
МАРШРУТ ОСЛО – БЕРГЕН

ISSN 2311-0800



9 772311 080002

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



29

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Установка зданий

Когда травяное покрытие и внутреннее освещение готовы, можно установить смонтированное здание и добавить окружающие детали.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Паровоз серии 56 типа 2-3-1

Закупленные в 1938 году Железными дорогами Малайзии локомотивы серии 56 стали последними паровозами в парке подвижного состава компании.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Маршрут Осло – Берген

Путешествующие от Осло до Бергена по пути могут проехать по всемирно известной 20-километровой очень крутой Фломской железной дороге.



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: 8-800-555-44-85 (звонок бесплатный). Написать нам можно по адресу: «Иглмоусс Эдишинз», а/я 46, г. Москва, 109240.

Подписка

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

Прошлые выпуски

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

EAGLEMOSS COLLECTIONS

«Железная дорога в миниатюре» № 29

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 «Иглмоусс Эдишинз»

Адрес издателя и редакции:

ул. Никольская, 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 «Иглмоусс Эдишенз»

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 «Ильинский «Университетский»
01054, г. Киев, ул. Дистрибуция, 44-Б

Тираж: 20 700 экз.

Сдано в печать 12.02.2015 г.

© 2015 Eagle-moss Ltd.

Право пользования принадлежит ООО «Иглмоусс Эдишинз» и ООО «Иглмоусс Эдишенз».

Иллюстрации:

3-5 © Club Internacional del Libro, Curato Oscuro Fotografos;
6-10 © Club Internacional del Libro;
12-15 © Eagle-moss.

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



Установка зданий

С этим номером вы получили первую часть комплекта для создания белого дома. Полные инструкции по его сборке будут даны в номерах 31 и 32. Когда смонтировано очередное здание

и установлены лампочки для его освещения, можно приклеивать его на основу модели. Для облегчения правильного размещения зданий для каждого из них есть нарисованный на плане макета абрис.



Материалы и инструменты

- Резак
- Клей



1

Перед наклеиванием здания убедитесь, что для этого все готово.



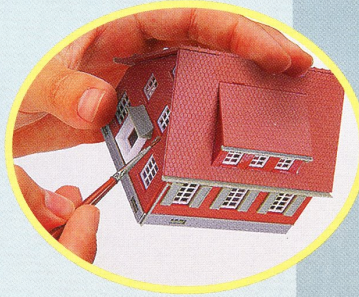
Если здание освещается, лампочки уже должны быть прикреплены к макету. Убедитесь, что они работают правильно.

Если вы собираетесь покрыть землю вокруг здания искусственной травой, желательно сделать это заранее, чтобы потом не испачкать здание клеем.



Сначала установите само здание. Ограждения, гараж и другие детали можно добавить позже.

Если вы намерены «состарить» здание, надо сделать это до того, как приклеивать его на место.



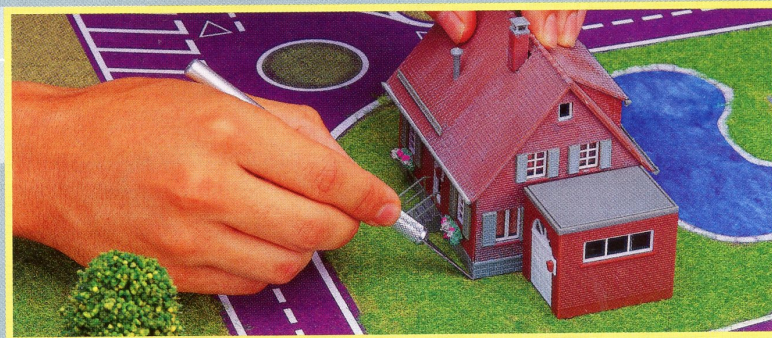
2

Поставьте здание на место и убедитесь, что вас устраивает его расположение. Проверьте, достаточно ли места для гаража, ограды, двора, сада или палисадника, которые вы хотите потом добавить.



3

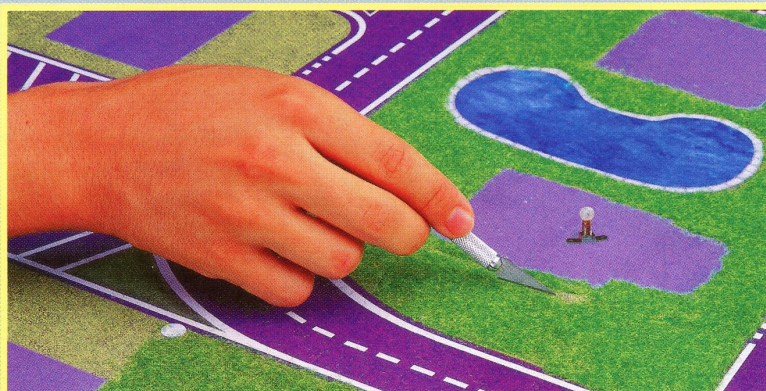
Поставьте здание и обведите его контур на плане резакком.





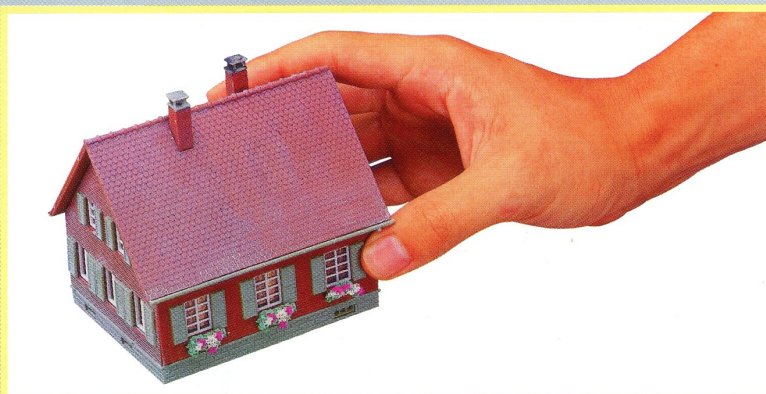
4

Траву, которая оказалась внутри абриса, соскоблите резакон, стараясь не повредить поверхность плана.



5

Нанесите несколько капель клея на основание здания и поставьте его на место. Прижмите и подержите, пока не высохнет клей.



6

Затем размещайте другие элементы: заборы, гараж и т. д.



ОБЩИЕ СОВЕТЫ

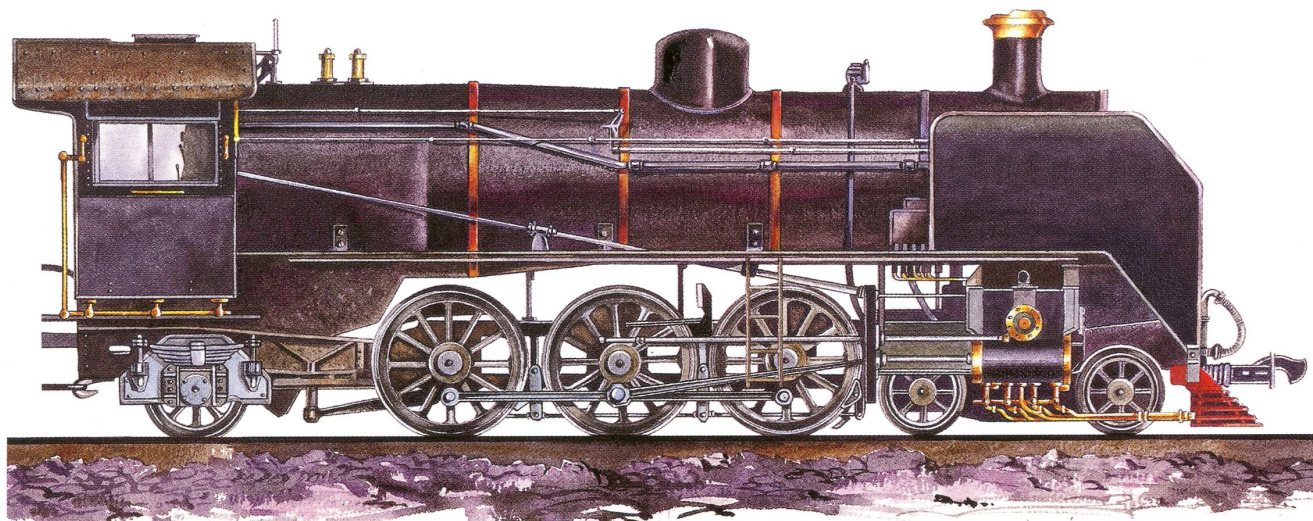
После приклеивания здания можно начать окружать его деревьями, кустарниками, цветами и разместить рядом фигурки людей.



29

Паровоз серии 56 типа 2-3-1

Железные дороги Малайзии (PKTM), 1938 год



К тому времени, когда локомотив «Пасифик», разработанный в Британии, появился на железных дорогах Малайзии, он уже был хорошо известен во многих странах мира.

АНГЛИЙСКИЙ ПАР НА ДАЛЕКИХ ОСТРОВАХ

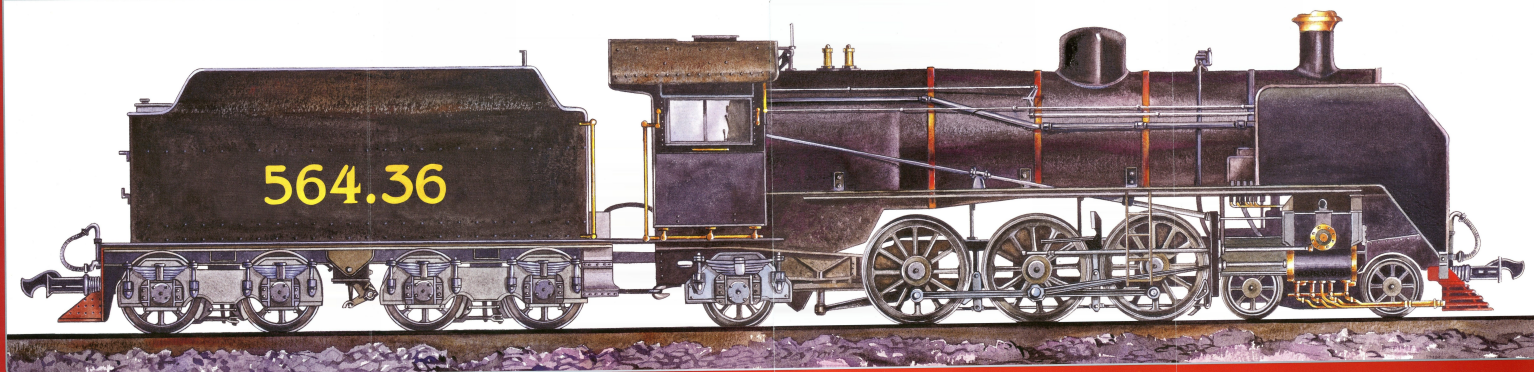
Малазийская компания, которая использовала «Пасифик», сначала называлась «Железные дороги Федерированных Малайских Государств», затем «Железные дороги Малайзии». Английские машины стали известны как серия Н. Сначала в Юго-Восточную Азию с британских заводов отправились 60 локомотивов, затем, к концу 30-х годов XX века, еще 79. Конструкция, разработанная в соответствии с английскими стандартами, отличалась редкой элегантностью и, что важнее, показала себя как очень надежная и долговечная, а потому сделалась основой подвижного состава Малайзии.

После окончания японской оккупации (1941–1945) внедрение в стране 56-й серии значительно ускори-лось: закупили еще 40 таких машин.

В 1948 году возникло новое независимое государство – Федерация Малайзия. В это же время изменилось и название самих локомотивов. Сначала серию называли «О», с нумерацией от 60 до 87, а с начала 1960-х годов с обеих сторон локомотива стали писать аббревиатуру PKTM на малайском и английском языках. Серию 56 использовали на маршрутах метровой колеи – линиях, связывавших Сингапур, Куала-Лумпур и морской порт Прай. Эти машины ходили на самых длинных перегонах и на менее протяженных, где невозможно было использовать ни тендерные, ни двухцилиндровые паровозы с осевой формулой 2-3-4. Некоторые ветки поднимались на высоту более 1000 м, как на перевале Тайпинг у города Ипох, рядом с горной долиной Кинта, где добывают олово.

Паровоз серии 56 типа 2-3-1

Железные дороги Малайзии (PKTM), 1938 год





ПАР НЕ СДАЕТСЯ!

«Пасифик» показывал отличные результаты и в горах, и на равнинной местности благодаря сбалансированности размеров и технических решений. Таких, например, как клапанное парораспределение или использование трех цилиндров, дававших РКМ возможность добиваться оптимальных результатов при резком сокращении расхода топлива.

В 1955 году предельную скорость пытались увеличить с 72,5 до 112 км/ч. Два локомотива даже прошли испытания на таких скоростях, завершившиеся отличными результатами. Однако по какой-то причине этого оказалось недостаточно, чтобы убедить власти в том, что подобная скорость возможна в обычной железнодорожной практике. Начиная с 1957 года локомотивы 56-й серии стали переводить с угля на мазут, при этом постепенно уменьшая количество находящихся в эксплуатации

единиц. В конечном итоге в 1976 году половину из них списали в резерв, а вторую, получившую необратимые повреждения в годы войны, пустили на слом. В конце 1940-х годов многие страны уже завершали историю паровой тяги на своих железных дорогах. В Малайзии переход на дизельное топливо произошел позже, в 1957 году, и закупленные в 1938-м Железными дорогами Малайзии локомотивы серии 56 стали последними паровозами в парке подвижного состава компании. Тем не менее это отнюдь не означало конец «Пасифика»: на протяжении многих лет, модернизированный в соответствии с требованиями времени, он продолжал соперничать с новыми машинами. Закупавшая «Пасифик» Малайзия входит в длинный список стран-импортеров этой исключительной британской машины. Поездкой на ней все еще можно насладиться в особых случаях.

«Пасифик» завоевывает рельсы

Рубеж XIX и XX веков стал свидетелем появления в Великобритании локомотивов «Атлантик». Буквально через несколько лет на сцену вышел «Пасифик», сначала на Британских островах, а потом и в ряде других стран. Он блистал силой и красотой на фоне самых разнообразных пейзажей. Как и «Атлантик», этот локомотив был творением гениального сэра Найджела Гресли и самым мощным из когда-либо работавших на британских железных дорогах, за исключением «Микадо» – детища того же конструктора.

Первая модель «Пасифика», А1, начала свою службу на британской Великой северной железной дороге в 1922 году. В дальнейшем модель обрела грандиозное мировое признание и оказалась важнейшим образцом британской техники, поставляемой длинному списку стран-импортеров.

Кроме того, в Северной Америке наладили собственное масштабное производство локомотивов «Пасифик». Вскоре эти паровозы уже тащили скорый поезд «Норт Коуст Лимитед» железной дороги «Норт Коуст» и экспресс «Сансет Лимитед». Стало ясно, что

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1938
Заказчик:	Железные дороги Малайзии
Производитель:	Северная Британская локомотивная компания
Тяговое усилие кг:	10 859
Нагрузка на ось, т:	12,9
Цилиндры, мм:	(3) 330 × 610
Диаметр ведущих колес, мм:	1372
Поверхность нагрева, м²:	103
Давление пара, кгс/см²:	17,5
Площадь колосниковой решетки, м²:	2,5
Топливо, т:	10
Вода, м³:	16
Сцепной вес, кг:	39 000
Общий вес, кг:	102 500
Общая длина, мм:	18 628

эти машины вполне подходят для того, чтобы внедрять на них самые новые технические достижения и уже опробованные на других моделях.

Маршрут Осло – Берген

Путешествующих по маршруту Осло – Берген и знаменитой боковой ветке на Флом ждет увлекательная поездка через бесчисленные ущелья и тоннели и экзотическая красота северных ландшафтов.

▼ Скалы, окружающие фьорды, всегда привлекали в норвежском пейзаже. С момента открытия в 1909 году Бергенской железной дороги это завораживающее зрелище стало доступным для путешественников по рельсам.

24 августа 1871 года некий Х. А. Глээрсен в газете «Бергенспостен» опубликовал небольшую статью. Автор мечтал о постройке железнодорожной линии от расположенного на западе бывшего ганзейского и некогда столичного города Бергена до новой столицы – Осло (тогда Христиании). Эта дорога сделала бы ненужным

двухдневное путешествие морем или трудный путь через горы. Позднее Глээрсена заслуженно нарекли «отцом Бергенской железной дороги». На идею живо откликнулись газеты обоих городов. Год спустя проект включили в повестку дня стортинга (норвежского парламента). Тем же летом на Норвежских государственных железных дорогах (NSB) занялись подготовкой проектной документации.

НЕПРОСТОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

В 1876 году началось строительство первого участка – Берген – Восс. Появление железнодорожных рабочих, среди которых было много

шведов, означало конец царившей в регионе идиллии. Слишком глубоки были предубеждения норвежцев против принудительного национального союза со скандинавским соседом. Тем не менее 11 июля 1883 года первый поезд отправился по дороге из Бергена до находящегося в 86 км Восса. Почти 10 км дорога шла через тоннель.

Продолжение проекта оказалось под вопросом. Лишь 11 лет спустя, в 1894 году, парламент дал зеленый свет следующему этапу строительства по диким горным районам Норвегии, до Тауеватна. Поскольку расходы на проект должны были оправдаться, только если дорога дойдет до самого Осло, жители Бергена весело праздновали хорошую новость на улицах города.

В то время как непростые строительные работы продолжались, инженеры Норвежских государственных железных дорог бились над решением совершенно другой проблемы: как эксплуатировать участок до Восса в зимний период. Сугробы высотой до 15 м и каменные лавины были обычным явлением. На помощь в Финсе отправили шнекороторный снегоочиститель. Испытания, проведенные зимой 1907 года, пошли непростом, а участок Роа – Гульсик даже не удалось завершить. Предпринятая 9 декабря попытка открыть движение по всей трассе закончилась тем, что поезд застрял в снегу. Зародилось сомнение: удастся ли вообще провести запланированное на 1909 год торжественное открытие?





Тем большим оказался триумф, когда 25 ноября 1909 года в Христианию по железной дороге прибыла делегация бергенских сановников. Этот первый рейс поезда № 602 встречали король, премьер-министр и журналисты. Два дня спустя, 27 ноября, поезд из семи вагонов (включая два вагона-ресторана), который тянули два паровоза типа NSB 21 2-6-0, за 14 часов прошел обратный путь, до западного побережья (с остановками на многочисленных украшенных флагами станциях).

В 1964 году линию электрифицировали. Сегодня по маршруту следуют электропоезды типа NSB EI 18 или высокоскоростные электропоезда NSB 73, в последнем случае поездка занимает около 6,5 часов.

ОТ ОСЛО ДО ФИНСЕ

Путешествие начинается на центральном вокзале Осло. Первая часть поездки идет под землей. Поезд выходит на свет только в пригороде Драммен, построенном в 1872 году. После тоннеля, но уже на подъезде к селению Аскер, справа можно видеть королевскую резиденцию Скаугум. Затем поезд следует в тоннеле Лир до виадука, пересекающего реку Драммен. На отметке 58 км близ города Хоксун находится развилка, и путь идет на север, откуда и начинается собственно Бергенская железная дорога. Близ города Викерсунд на озере Тюрифьорд начинается 26-километровая ветка, ведущая к озеру Крёдерен. Очень активный норвежский клуб любителей железнодорожного транспорта взял ее обслуживание на себя, чтобы в летнее время проводить по ней экскурсионные поездки. Подъезд к городу Хёнефосс идет по самому длинному в Скандинавии,

МАРШРУТЫ: ОСНОВНОЙ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ

Осло – Берген

Расстояние: 470 км

Время в пути: от 6,5 до 7,5 часов

Частота движения

поездов: пять поездов

в день в обоих

направлениях

Мюрдаль – Флом

Расстояние: 20,26 км

Время в пути: от 40 до 45 минут

Частота движения

поездов: шесть поездов

ежедневно в обоих

направлениях

В пятницу и воскресенье

регулярные рейсы

ограничены.

215-метровому, виадуку, опирающемуся на восемь арок. Внезапно долина сужается и до 2,3 км пути с небольшим уклоном идет по тоннелю Хаверстинг. Прокладывали его через скалы вручную, без взрывчатых веществ, и работы продолжались пять лет. Во Фло состав следует вдоль реки Халлингдал. Пейзаж становится типично норвежским. Если повезет, можно заметить бобра, бурого медведя, рыжую белку или орла, высоко в небе. За городом Гуль путь становится более крутым. Здесь заслуживает внимания необычная деревянная церковь XII века.

Возвышающийся над рекой вокзал городка Хулв отмечает середину пути. Оттуда начинается подъем к горнолыжному курорту Гейло. Впервые возникает ощущение дикой природы горного плато. Отныне дорога круто идет в гору. Верхняя граница леса пройдена. Теперь лишь снегозащитные покрытия и ограждения вертикально возвышаются среди горной вересковой пустоши.

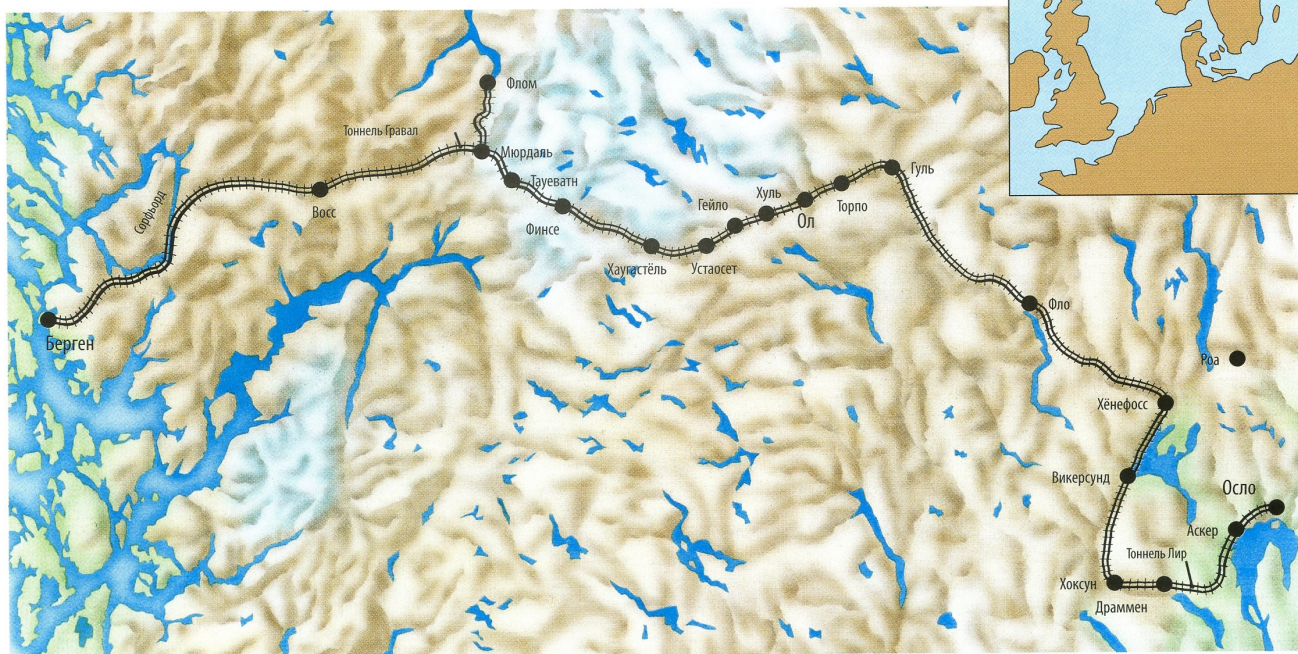
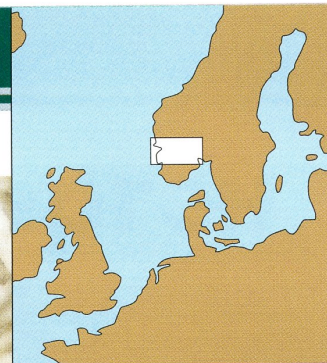
Устаосет – это просто группа летних домиков, обязанная своим существованием железной дороге. То же самое относится и к станции Хаугастёлв, в ходе строительства железной дороги служившей главным складом товарно-материальных ценностей. Сегодня город – альпинистский и туристический центр.

САМАЯ ВЫСОКОГОРНАЯ В НОРВЕГИИ

Лежащий в 1222 м над уровнем моря Финсе – самый высоко расположенный железнодорожный вокзал в Северной Европе. Кроме того, здесь находится отвечающая за этот участок штаб-квартира Норвежских государственных железных дорог.

▼ Путешествующие по железнодорожной линии Осло – Берген смогут насладиться незабываемыми пейзажами. Если вы не торопитесь, остановитесь в Мюрдале и совершите поездку по всемирно известной Фломской железной дороге. (Фото предоставлено Норвежскими государственными железными дорогами: www.nsb.no)





▲ Примерно на полпути от Осло до Бергена начинается подъем на высокогорное плато до самой высокой точки в Финсе. Здесь маршрут проходит выше верхней границы произрастания деревьев.

▼ Курсирующий с 1999 года на маршруте Осло – Берген мотор-вагонный поезд ВМ 73 (обычно состоящий из двух сопряженных мотор-вагонных секций) за счет применения современной технологии принудительного наклона корпуса сокращает время в пути до 6,5 часов.

Ее сотрудники обеспечивают функционирование маршрута на протяжении семи долгих зимних месяцев начиная с ноября. Они обслуживают около 26 км снегозащитных крыш и снегозащитные ограждения в два раза большей протяженности. Выполняющие важную функцию в зимний период, летом эти сооружения выглядят не слишком приятно. Любители техники будут в восторге от огромного парка машин, готового к схватке со снегом. В зависимости от постоянно меняющихся погодных условий, до 30 сотрудников управляют различными роторными снегоочистителями, обеспечивая свободный проезд по маршруту.

Открытый в 1993 году прямо за Финсе тоннель устранил множество связанных с зимним периодом проблем, а также позволил сократить маршрут примерно на 4 км. При протяженности 10,3 км это самый длинный перегон дороги.

Далее до Тауеватна поезд ныряет из тоннеля в тоннель. По дороге до Мюрдаля открываются пейзажи изумительной красоты. Из прилепившегося на крутом склоне городка отлично просматривается узкая, почти отвесно спускающаяся Фломская долина, служащая фоном известной Фломской железной дороги.

ФЛОМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

От находящейся на горном плато станции Мюрдаль вниз к маленькому местечку Флом, расположенному у самого берега фьорда, ведет 20-километровая Фломская железная дорога, однопутная тупиковая ветка. Уклон большей ее части составляет более 28 %. Это одна из самых крутых железных дорог в мире с колеями нормальной ширины.

ИНТЕРЕСНО

В Финсе в 1909 году перед своей трагической экспедицией к Южному полюсу тренировался Роберт Ф. Скотт. Здесь ему посоветовали взять с собой собак и предупредили не полагаться на пони как тягловую силу. Станционный отель «Финсе 1222», названный так за расположение в 1222 м над уровнем моря, сегодня очень популярен. Находящийся по соседству Музей железной дороги (Rallar museet) посвящен тем, кто более 33 лет в тяжелейших условиях строил эту линию. Территория вокруг Финсе нередко служит съемочной площадкой. Например, она была ледяной планетой Хот из фильма «Звездные войны. Эпизод V: Империя наносит ответный удар».





Она привлекает более 400 тыс. пассажиров в год. Хозяева полностью приватизированной линии взяли за правило совершать пятиминутную остановку у эффектного водопада Кьосфоссен, давая путешественникам возможность его сфотографировать. Но впечатление производит не только он.

Замысел строительства Фломской ветки возник в 1880 году. Возможно, ее никогда бы не соорудили, если бы предприимчивый местный житель Кристен Фретейм не додумался построить во Фломе гостиницу для состоятельных британцев, любителей порыбачить на лосося. Первые проектные изыскания завершились в 1893 году. Было рекомендовано сочетание железной дороги с гладкими рельсами и цепного привода на узкой колее (1067 мм). Впоследствии появилось множество новых предложений, в том числе концепции трамвая и канатной дороги. В 1923 году выбрали электрифицированную линию.

Последующие 20 летних сезонов трассу строили до 200 рабочих. Проблемой стал 800-метровый тоннель Ватнахалсен. Его скальная стена оказалась настолько тонкой, что в одном месте ее пришлось взорвать. Так появилась смотровая площадка с захватывающим дух видом.

В 1940 году линию для грузоперевозок открыли специально переоборудованные для преодоления экстремальных уклонов паровозы типа 25d. 10 февраля 1941 года началось пассажирское сообщение. Тогда поездка в гору занимала 1 час 25 минут, а вниз – на 15 минут меньше. 21 ноября по маршруту пустили первый электропоезд с локомотивом NSB BM64. С 1947 года трудную работу взяли на себя тележечные локомотивы EI-9. В начале 1980-х годов их в свою очередь заменили электровозы EI 11.

КРУПНЫМ ПЛАНOM

Берген расположен на берегу Северного моря, точнее на полуострове, вдающемся в Пуддефьорд. Когда-то город был столицей Норвегии и крупнейшим торговым центром страны. Теперь это крупный порт и центр нефтяной промышленности. Но больше всего он известен как родина Эдварда Грига. Дом со сказочным названием Тролльхаузен (Холм троллей), где композитор провел последние годы своей жизни, сегодня музей. А недалеко от него действует современный концертный зал «Тролльзален», где почти каждый вечер звучит классическая музыка.

СПУСК К БЕРГЕНУ

После выезда из тоннеля Гравал за Мюрдалем и по мере спуска на запад, начиная от Упсете, пейзаж меняется. Там под проходящим поездом протекает бурная река Раундаль. Следующая остановка – Восс. Город был полностью разрушен бомбежками во время Второй мировой войны, сохранился лишь красивый отель «Флейшер», которому более 100 лет. Он до сих пор остается семейным предприятием.

После Восса в те моменты, когда поезд не идет через тоннель, взгляду открываются гряды холмов и быстро бегущие с гор реки. Иногда можно увидеть выпрыгивающих из воды лососей или стремительно несущиеся через сосновые и березовые леса ручьи. Наконец, поезд подъезжает к Сорфьорду, и маршрут завершается в Бергене. Но и тут путешествие можно продолжить. Например, поднявшись на фуникулере на вершину горы. Оттуда открывается великолепный вид на исторический город и дом господина Глээрсена, отца Бергенской железной дороги.

◀ Служащий на маршруте (особенно в ночное время) локомотив NSB EI 18 с установленным спереди рельсоочистителем гарантирует бесперебойное движение.

▼ На отдельных участках параллельно железнодорожной линии идет дорога «Ралларвеген», некогда проложенная для подвоза материалов и рабочих для строительства трассы, причем она и сегодня служит частью национального велосипедного маршрута № 4. (Фото предоставлено Норвежскими государственными железными дорогами: www.nsb.no)



СКОРО В ВЫПУСКЕ 30:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Для изготовления заборов вам потребуются зубочистки и проволока или реечки и спички.

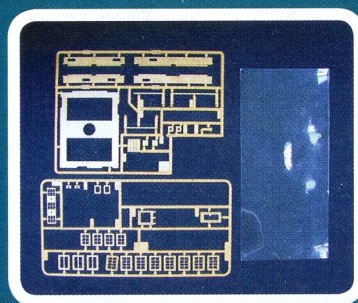
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Первые паровозы, следовавшие через огромную пустыню Карру в Южной Африке, были изготовлены немецким машиностроительным концерном «Хеншель».

ПОД СТУК КОЛЕС

Два представителя династии фон Мекк, отец и сын, были настоящими подвижниками в строительстве железных дорог России.

С выпуском 30:



ВТОРАЯ ЧАСТЬ БЕЛОГО ДОМА

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru