

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА



15



ISSN 2311-0800
9 772311-080002

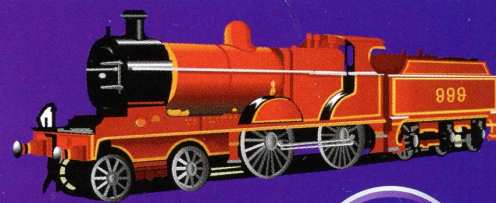


ИЗГОТОВЛЕНИЕ ДЕРЕВЬЕВ

ТЕПЛОВОЗ СЕРИИ ЩЭЛ 1

ИЗ СИНГАПУРА В БАНГКОК

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В МИНИАТЮРЕ



15

СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЕЗДА

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

3-5

Изготовление деревьев

Ландшафты на вашем макете станут разнообразнее, реалистичнее и выразительнее, если вы добавите деревья, сделанные самостоятельно.

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

6-11

Тепловоз серии Щ^Э 1

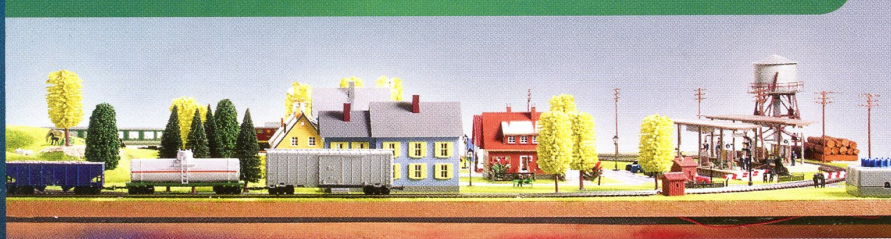
Первый советский магистральный тепловоз, построенный в 1924 году, прошел за свою недолгую жизнь 40 тыс. км.

ПОД СТУК КОЛЕС

12-15

Из Сингапура в Бангкок

Мало кто из туристов знает, что поезда класса люкс, идущие по Малайскому полуострову, не уступают в роскоши европейскому Восточному экспрессу.



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: «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.
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» № 15

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: eaglemoss@dzbr.ru
www.eaglemoss.ru
Главный редактор:
Павел Звонов
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»
Рекомендуемая цена: 279 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 Едішинз»
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 Дистрибушн», 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
СЗАО «Университетский полиграфический завод», г. Киев, ул. Демитриевская, 41 Б

Тираж: 56 400 экз.
Сдано в печать 03.11.2014 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 «Иглмоос Эдишинз» и ООО «Иглмоос Едішинз».

Иллюстрации:
3-5 © Club Internacional del Libro, Curato Oscuro Fotógrafos;
6-10 © Михаил Дмитриев;
12-15 © Eaglemoss.

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



Изготовление деревьев

С этим номером вы получили еще одно дерево и четвертую часть поворотного рельсового пути. (Четыре части поворотного рельсового пути и две части прямого рельсового пути, полученные с 1-м и 11-м номерами, отложите до сборки полного макета.) Разместите дерево в любом месте вашего макета, как предлагалось в 8-м номере. Вы также можете сделать деревья сами, следуя инструкциям на сле-

дующих страницах. Деревья имеют важное значение для воссоздания на макете реалистичной и красочной сельской местности. На протяжении всей коллекции вы постепенно получите множество деревьев трех различных видов, но также можете добавить и другие, созданные самостоятельно. Деревья других форм и цветов сделают ваш макет железной дороги богаче, а ландшафт выразительнее и ярче.



Инструменты и материалы

- Материалы для стволов: ветки деревьев, засушенные цветы, тонкая проволока, провод и др.
- Материалы для кроны: кухонные губки разной пористости, готовая искусственная листва и др.
- Акриловые краски
- Клей ПВА
- Пинцет
- Распылитель



Материалы для стволов

Для изготовления ствола дерева можно использовать подходящие по форме и размеру природные материалы: ветки деревьев, засушенные цветы и т. д. Также можно сделать ствол, согнув тонкую медную проволоку или провод.



Витой тонкий провод
Из него можно сделать ствол и ветви любой формы.

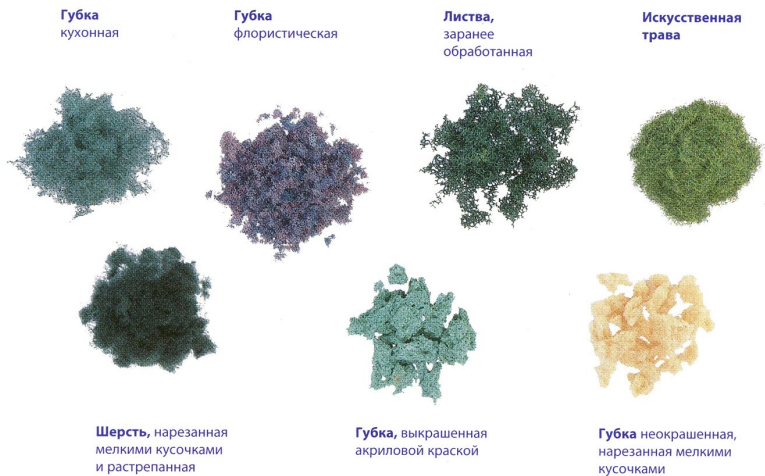
Ветка дерева
Чем больше будет разветвлений и изгибов, тем лучше.

Сухая ветка кустарника
Вы можете получить очень разветвленные стволы, если возьмете короткие веточки мелких кустарников.

Сухие цветы
У флористов отыщется немало сухих цветов, чтобы создать деревья различных видов.

Материалы для листвы

В специализированных магазинах можно найти разнообразные материалы для моделирования. Входящая в комплект модели трава также может пригодиться для изготовления листвы. Покрывайте крону акриловой краской неравномерно, передавая различные оттенки цвета в листве, – результат будет гораздо более реалистичным.



Губка
кухонная

Губка
флористическая

Листья,
заранее
обработанная

Искусственная
трава

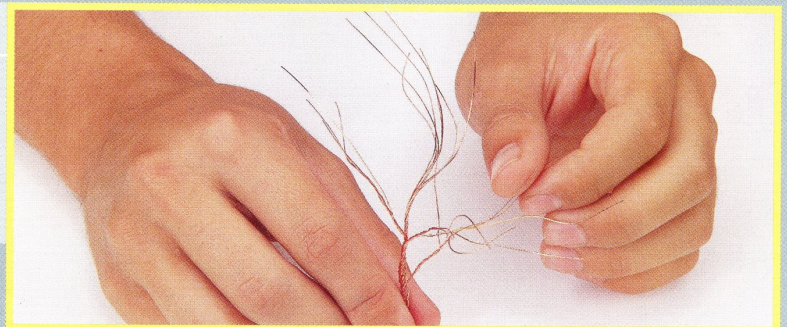
Шерсть, нарезанная
мелкими кусочками
и растрепанная

Губка, покрашенная
акриловой краской

Губка неокрашенная,
нарезанная мелкими
кусочками

1

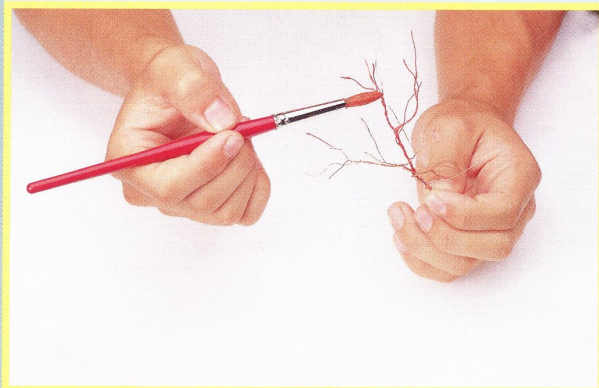
Отрежьте несколько кусков медной или иной тонкой проволоки длиной около 10 см. Немного изогните их, чтобы придать нужную форму. Затем примотайте к проволоке-стволу несколько кусочков проволоки, изображающих ветви.





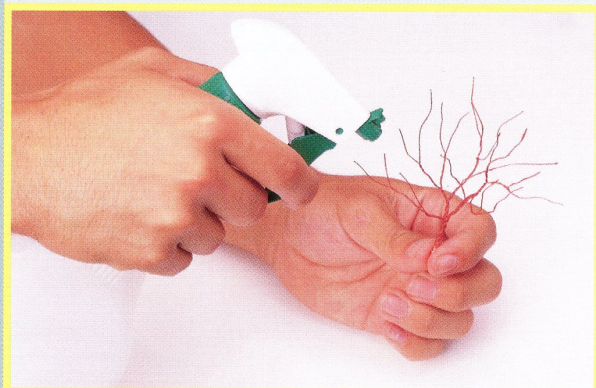
2

Покрасьте ствол коричневой акриловой краской.



3

Смешайте воду и клей ПВА в соотношении 4:1. Опрыскайте ветви из распылителя, чтобы затем наклеить листву.



4

Наклейте листья на дерево. Если вы будете работать пинцетом, получится аккуратнее. Если вы хотите сделать листву гуще, повторно нанесите клей и добавьте листьев.



5

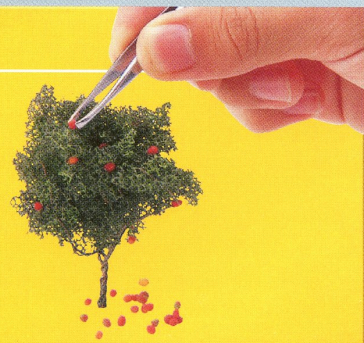
Когда вы будете довольны тем, как выглядит дерево, снова опрыскайте его клеем, чтобы зафиксировать результат.

У этих деревьев, в отличие от изготовленных на фабрике, нет основания для приклеивания к поверхности модели. Чтобы закрепить их на макете, лучше заранее сделать небольшие отверстия и вставить в них стволы, предварительно капнув клеем в каждое отверстие – для прочности.



● ПЛОДЫ ДЛЯ ФРУКТОВЫХ ДЕРЕВЬЕВ

Придайте фруктовым деревьям маленький цветовой акцент, который оживит модель и привлечет к ней особое внимание ваших друзей и знакомых. Имитировать плоды очень просто: вы можете взять крошечные кусочки пластилина или окрашенной пробки. Как цвет листьев не одинаков во всей кроне, так и плоды фруктового дерева отличаются в зависимости от степени зрелости. Окрасьте их в различные оттенки зеленого, желтого и красного – и добьетесь сходства с настоящими фруктовыми деревьями.



15

Тепловоз серии Щ^{эл} 1

Железнодорожный транспорт СССР, 1925 год



Именно этот локомотив открыл в Советском Союзе эру магистральных тепловозов. 5 августа 1924 года он вышел из мастерской Балтийского судостроительного завода в Ленинграде и совершил пробную поездку. 30 декабря 1925 года локомотив ввели в эксплуатацию.

С МИРУ ПО НИТКЕ

Тепловоз Щ^{эл} 1 разработал известный конструктор, профессор Электротехнического института Я. М. Гаккель. Проектировать его он начал в 1921 году, когда на железных дорогах страны остро не хватало паровозов, вагонов, угля. Вскоре он представил в Высший технический комитет Народного комиссариата путей сообщения СССР первый проект локомотива, но одобрения не получил. Конструктор продолжал совершенствовать тепловоз, и уже в феврале 1922 года началось его изготовление.

Тяговые электродвигатели изготовил завод «Электрик», раму и тележки – «Красный путиловец», механизмы и кузов – Балтийский завод, генераторы – завод «Вольта». Впоследствии Гаккель вспоминал: «Все агрегаты были изготовлены

из русских материалов русскими рабочими, техниками и инженерами». Исключение составляли шведские подшипники и английский дизель, снятый с русской подводной лодки «Лебедь».

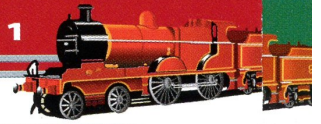
ЗАКАЛЕННЫЙ СТИХИЕЙ

Закончить работы в срок помешала стихия. Во время наводнения промокли тяговые электродвигатели и другие агрегаты тепловоза, и их пришлось срочно восстанавливать. Осенью готовую машину передали для испытаний на Ленинградский железнодорожный узел. 7 ноября 1924 года магистральный тепловоз совершил пробег от станции Ленинград-1 до станции Обухово и обратно. Однако постоянная работа его ждала на Октябрьской железной дороге. Он совершал регулярные рейсы из Москвы в Курск, Харьков, Баку, Челябинск, Куйбышев. Были и рекордные поездки: 4500 км без захода в депо, вождение тяжелых грузовых поездов через Сурамский перевал на Кавказе. Из Баку и Грозного он доставлял нефтеналивные составы в Москву, при этом расход топлива был почти в четыре раза меньше, чем у паровоза.

Тепловоз серии ЦЭЛ 1

Железнодорожный транспорт СССР, 1925 год





ДИЗЕЛЬ И ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛИ

Локомотив Гаккеля представлял собой тепловоз с электрической передачей. Вал дизеля мощностью 1000 л. с. был соединен с двумя генераторами независимого возбуждения. Один из них работал как стартер, от аккумуляторной батареи на 110 В. Тягой управляли за счет параллельного или последовательного включения генераторов и изменения возбуждающего тока. Постоянное число оборотов вала дизеля поддерживал центробежный регулятор. Тяговые электродвигатели (ТЭДы) мощностью 100 кВт каждый подвешивались на пружинах и были связаны с движущимися осями локомотива через одноступенчатые редукторы с передаточным числом 4,625.

НЕ ПУТАТЬ С ВАГОНОМ!

Проект кузова и детальную проработку ходовой части делали главный инженер Путиловского завода профессор А. С. Раевский и инженер К. Шишкин. Все три тележки поворачивались, благодаря чему локомотив вписывался в кривые железнодорожного пути радиусом 150 м. Внешне тепловоз с большими

окнами на стенах и сплошным рядом маленьких окон под крышей больше напоминал железнодорожный вагон. Торцы были трехгранными, с окном на каждой грани. С обоих концов располагались площадки с лесенками. В середине «вагона» находилось машинное отделение, в торцах – помещения с рабочим оборудованием. Локомотивом управляли машинист и механик-моторист, который следил за работой двигателей.

ПОСЛЕ ПРОБЕГА В 40 ТЫС. КМ

Эксплуатацию тепловоза осложняли довольно частые поломки. В декабре 1927 года, когда пробег Щ^{эл} 1 составлял уже 40 тыс. км, его сняли с поездной работы. В 1934 году локомотив передали Южной железной дороге, где использовали как электростанцию, в 1941-м доставили на экспериментальное кольцо Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (город Щербинка), а в 1972-м его установили на постаменте в депо Ховрино Октябрьской железной дороги.

Проекты Гаккеля

Яков Модестович Гаккель родился в 1874 году в Иркутске в семье военного инженера. Его отец был видной фигурой в истории развития техники России: строил маяки и береговые сооружения на Дальнем Востоке и в Кронштадте, телеграфную линию от Иркутска до Владивостока. Талант Якова был столь же многогранен. Он участвовал в проектировании и строительстве первых петербургских трамваев, затем увлекся самолетостроением. Гаккель спроектировал около 15 самолетов различных типов и назначения, 10 из них были построены, а 6 успешно летали. Несколько бипланов, моноплан и гидроплан получили его имя. Работая техническим директором на заводе «Рекс», вместе с инженером Б. Кособрюховым он построил первые в России мощные и легкие аккумуляторные батареи для подводных лодок и сконструировал первую круговую лампу с вращающимся углом для прожектора.

И все же главным делом жизни Гаккеля стала разработка и конструирование первого в СССР

КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТЫ

Ввод в эксплуатацию:	1925
Производитель:	Балтийский судостроительный завод
Конструкционная скорость, км/ч:	75
Диаметр движущих колес, мм:	1050
Максимальная мощность дизеля, л. с.:	1030
Мощность электродвигателя, кВт:	(10) 100
Сцепной вес, кг:	160 000
Общий вес, кг:	180 000
Общая длина, мм:	22 760

и в мире мощного магистрального тепловоза. Вслед за ним в 1932–1936 годах по его проекту построили первый отечественный тепловозный двухтактный дизель сварной конструкции мощностью 300 л. с. Затем Гаккель разработал проект первого газогенераторного тепловоза, а в первые годы войны проектировал передвижные железнодорожные энергопоезда для фронта.

Из Сингапура в Бангкок

На первый взгляд поезд «Истерн энд Ориентал Экспресс» кажется пережитком английского колониализма, но на самом деле ему еще не исполнилось и 20 лет.

Большой успех поезда класса люкс «Венеция – Симплон Ориент Экспресс» («наследника» легендарного Восточного экспресса) натолкнул тогдашнего президента компании «Ориент-Экспресс Хотелс» Джеймса Шервуда на мысль запустить роскошный поезд из Сингапура через Куала-Лумпур в Бангкок.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

До первого рейса «Истерн энд Ориентал Экспресс», состоявшегося 19 сентября 1993 года, прошло немало лет. Сначала потребовалось изменить законы Таиланда, запрещавшие частным операторам работать на железной дороге. Также на границе Таиланда с Малайзией приходилось постоянно менять поезда, прежде чем транспортному предприятию Шервуда удалось заключить договоры с тайской (SRT) и малайзийской (KTM) железнодорожными компаниями, которые позволили фирменному

поезду проходить весь маршрут длиной почти 2030 км. Кроме того, необходимо было найти смежного партнера для финансирования.

ПЕРЕДЕЛКА

Поезд появился в 1972 году в Японии и до начала 1990-х годов ходил в Новой Зеландии под названием «Сильвер Стар» или «Сильвер Ферн». Спальные вагоны и вагоны-рестораны достались ему довольно дешево, поскольку после восьми лет эксплуатации из-за резкого снижения количества пассажиров они стали не нужны.

В ходе необходимого ремонта и реконструкции были установлены новые кондиционеры, тормоза, а также изменена высота сцепки. Кроме того, потребовалась смена тележек при переходе с новозеландской колеи на ту, что используется в Юго-Восточной Азии. Под руководством известного дизайнера Жерара Галле, уже обновлявшего

▼ Фильм «Мост через реку Квай», получивший семь премий «Оскар», сделал известной тайландскую реку Кхвэй, хотя и под искаженным названием.





британские пульмановские вагоны и оформлявшего вагоны «Венеция – Симплон Ориент Экспресс», окна вагонов-ресторанов увеличили до панорамных. Роскошная мебель для будущих интерьеров поступала из мастерской дизайнера в Сингапуре. Деревянную обшивку и встроенные элементы украсили орнаментом в азиатском стиле. Проблемой при этом стала необходимость обеспечить большой зазор (до 25 мм) между деревянными панелями вследствие значительного перепада температур и тропического климата. Позади хвостового вагона устроили обзорную платформу. И здесь применяемую древесину следовало защитить от воздействия тропических ливней и сильного солнечного света. При нумерации вагонов использовали четырехзначные числа, чтобы избежать несчастливых по китайским поверьям 4, 5 и 7.

ОБОРУДОВАНИЕ

Все купе оснащены кондиционерами, душевыми кабинами, умывальниками и туалетами. Большие окна позволяют наслаждаться постоянно меняющимися пейзажами. Проводники обслуживают круглосуточно. Предусмотрены международные стенные розетки, личные сейфы и фены. Всего в поезде 132 места трех классов. В стандартном пульмановском купе спальные места размещены

одно над другим, в купе 2-го и 1-го классов – рядом. Как и в других поездах, вечером спальные места раскладываются, а утром снова превращаются в удобные мягкие сиденья.



ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПОЕЗДА НА ЛИНИИ СИНГАПУР – БАНГКОК

Общая длина пути – более 2030 км.

Основные станции:

Танджонг Пагар

(Сингапур) –

вокзал КЛ Централ

(Малайзия) –

Баттерворт –

Канчанабур (Таиланд) –

Ван Бо – вокзал Хуа Лам

Пхонг (Бангкок).

«Эпический Таиланд» –

7 дней / 6 ночей:

деревня Исан, Прасат

Сикхорапхум, Пханом

Рунг, Чиангмай,

Национальный парк

Кхао-Яй.

«Легенды холмов» –

7 дней / 6 ночей:

Куала-Лумпур, нагорье

Камерон, Пинанг, Тхам,

виадук Мийо, река

Кхвэяй.

«Легенды полуострова» –

7 дней / 6 ночей: виадук

Тхам Касае, река Кхвэяй,

Транг, Пинанг, Куала-

Лумпур.

«Легенды Лаоса» –

4 дня / 3 ночи: Фимай,

Национальный парк

Кхао-Яй.

Кроме того, с 2007 года

этот поезд ходит между

вокзалом Бангкока Хуа

Лам Пхонг и станцией

Нонгхай, последней

перед границей с Лаосом.



◀ В жарком и влажном климате Малайзии царит изобилие растений и животных. Живописные мангровые болота побережья во внутренних районах сменяются обширными тропическими лесами. Повсюду растут пальмы, бананы и папайи, а также давным-давно завезенные из Бразилии каучуковые деревья.



▲ Дизайнер Жерар Галле немало поработал над внешним видом поезда: полированная латунь и элегантная бежевая и темно-зеленая отделка вызывают в памяти очарование золотого века международных железнодорожных экспрессов.

Площадь каждого из 36 пульмановских купе – 5,8 кв. м. Купе с местами для сидения на ночь трансформируется в купе с нижним и верхним спальными местами. Площадь каждого из 28 купе 2-го класса составляет 7,8 кв. м. Сиденья на ночь превращаются в две отдельные кровати. В двух купе класса люкс по 11,6 кв. м есть гардеробная и бар. Сиденья также превращаются на ночь в две отдельные кровати.

Современные технологии, вневременной дизайн и доброжелательный персонал соответствуют высочайшим требованиям. Дать возможность путешественникам забыть обо всем – одна из заявленных целей компании. И действительно, шум и суматоха повседневной жизни быстро остаются за бортом «Истерн энд Ориентал Экспресса».

НЕПОВТОРИМЫЕ ДНИ

Если европейский турист захочет составить список маршрутов самых роскошных поездов, скорее всего, Юго-Восточная Азия в нем представлена не

ИНТЕРЕСНО

Пассажирский поезд класса люкс Восточный экспресс («Ориент Экспресс») начал курсировать между Парижем и Стамбулом в 1883 году. Идея этого маршрута принадлежала бельгийцу Жоржу Нагельмакерсу. Позже Восточным экспрессом стали называть шикарные поезда с интерьерами в стиле ар-деко, независимо от маршрута. В разное время они ходили из Лондона в Венецию, из Парижа в Вену, из Москвы в Пекин. Поезд не раз становился героем романов. Так, он фигурирует в произведениях Агаты Кристи «Убийство в „Восточном экспрессе“», Грэма Грина «Стамбульский экспресс», Сидни Шелдона «Если наступит завтра», Алексея Пехова «Колдун из клана Смерти».

будет. А зря. «Истерн энд Ориентал Экспресс» – один из лучших фирменных поездов в мире. Комфортное двухдневное путешествие позволяет посетить столицы «азиатских тигров» – Сингапур, Куала-Лумпур и Бангкок. Кстати, сегодня местный Восточный экспресс – единственный курсирующий между этими пунктами поезд.

Основные магистрали большинства маршрутов ведут из Сингапура через Куала-Лумпур в Бангкок. Экскурсии на острове Пинанг и у моста через реку Кхвэяй входят в основную программу и включены в цену билета.

Выезжая из Сингапура, поезд пересечет немногочисленные стрелки вокзала Кеппель-роуд и почти сразу остановится на пограничной станции. Здесь все пассажиры покидают поезд для прохождения малайзийского паспортного контроля. Впечатление для туристов, возможно, не из самых приятных, но вносит некоторое разнообразие. Ночное пересечение границы Таиланда происходит без подобных задержек.

По возвращении пассажиров в поезд подается послеобеденный кофе, а за окном при этом проплывает восхитительный тропический пейзаж. Незаметно пролетает время до ужина. Кормят





КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Длина состава — около 400 м. В поезде 22 вагона: 14 спальных вагонов с купе трех различных категорий, 2 вагона-ресторана, салон-вагон, вагон-бар, обзорный вагон (где разрешается курить на террасе), а также вагон для персонала и служебный вагон. Максимальная вместимость — 132 пассажира. Наряду с превосходными поварами, к услугам пассажиров — исполнители народных танцев, прорицатели и пианист.

◀ Интерьер вагона-ресторана соответствует изысканности кухни. Настоящий фарфор и серебро обязывают пассажиров надевать предписанные вечерние наряды.

▼ Рис — основной продукт питания в Таиланде. Выращивание его очень трудоемко, и вспашку полей, посев, последующий полив и уборку урожая во многих регионах страны до сих пор производят вручную.

пассажиров великолепно. Если заглянуть на кухню, остается лишь удивляться, как при такой тесноте удастся вообще подать что-либо на стол... А на стол подается все: блюда азиатские и не только, и всегда исключительно вкусные!

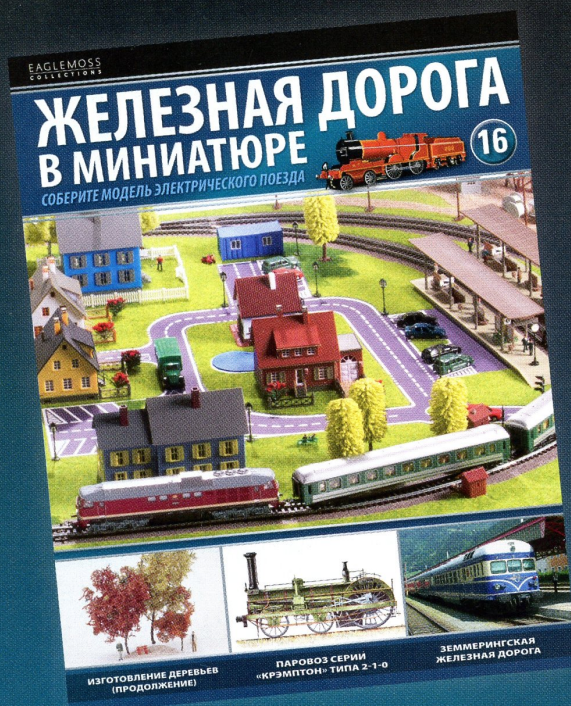
К шуму привыкаешь быстро: деревянная обшивка поскрипывает и тихо вибрирует в ритме качающегося вагона, по утрам негромкий стук в двери купе возвещает о том, что скоро завтрак. Слышно, как его сервируют: звяканье столового серебра и фарфора сливается с едва слышным перестуком колес, слегка приглушенным толстым ковром и мягкой мебелью.

На следующее утро незадолго до рассвета поезд останавливается перед одним из красивейших морей Азии. Состав стоит на проложенной в море дамбе, со всех сторон окруженный великолепной и будто еще не проснувшейся природой. С таким видом из окна хотелось бы вставать каждое утро. После того как поезд снова приходит в движение, подают завтрак.

Экскурсии на острове Пинанг, включающие осмотр города Джорджтаун на велорикше, а также поездку к мосту через реку Кхвэяй и плавание по реке на лодке, становятся прекрасным завершением программы!



СКОРО В ВЫПУСКЕ 16:



ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Несколько дополнительных идей по изготовлению различных типов деревьев помогут вам создать уникальный ландшафт.

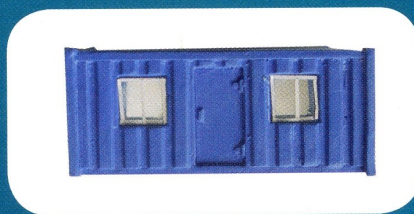
ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Паровоз «Крэмптон», названный в честь своего создателя, получил самое широкое распространение во Франции, хотя был спроектирован в Великобритании.

ПОД СТУК КОЛЕС

Первая в Европе горная железная дорога превратила перевал Земмеринг в популярный бальнеологический и горнолыжный курорт.

С выпуском 16:



ДОМ ДЛЯ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

НЕ ПРОПУСТИТЕ НИ ОДНОГО ВЫПУСКА!



www.electrotrain.ru